

Høringssvar til Rødovre Port

Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014, Forslag til Lokalplan 141 (del 1 og del 2) samt miljøvurdering

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
----	------	------	-----------------------	----------------------------	----------------------------

Teknisk Forvaltning - Høringssvar med frist den 02.11. 2016

1	07.09.2016	1- Amaar J. Bjwa Hendriksholm Boulevard 83 2610 Rødovre (nærmeste bolig-nabo til den nye bydel)	1 - Ejer af ejendommen Hendriksholm Boulevard 83 (nærmeste bolig-nabo til den nye bydel) har fremsendt en positiv kommentarer vedr. bebyggelsen, som helhed og en indsigelse imod bygningshøjder samt kommentar om ejendoms-værdi.: <i>Etagenhøjder - indkigsgener</i> 1A - Selve planen for bydelen er flot og attraktiv, men min ejendom er beliggende på hjørne af Rødovre Stationsvej og Hendriksholms Boulevard, hvilket gør, at min ejendom er ret tæt på lokalplanområdet, og derfor bliver særligt påvirket, af det nye byggeri – især i forhold til indkigsgener. Tårne får direkte synsfelt til min ejendom, som mister privatliv i haven, i stuen og på 1. sal. Tårnene er dog placeret med en vis afstand, men bebyggelsen i op til 2-3 etager, beliggende på det nordøstlige hjørne i Delområde Vest, vil medføre endnu større indkigsgener på hele min ejendom. <i>Fald i ejendomsværdi</i> 1B - Disse indkigsgener vil desuden medføre, at min ejendom falder væsentligt i salgsværdi.	1A - Det nærmeste tårn er placeret med en afstand af ca. 150 meter fra den første ejendom på Hendriksholms Boulevard. Det vurderes at være acceptabelt i en bymæssig og stationsnær kontekst. Allerede i Kommuneplan 2010-2022 er arealerne, vest for Rødovre Station, udpeget for en byudvikling med mulighed for bebyggelse i op til 9 etager. For at mindske indkigsgener, er der i forbindelse med lokalplanforslaget, foretaget en bearbejdning af bebyggelseshøjderne, således at bebyggelsen i den østlige del er nedskaleret mod villakvarteret og i den vestlige del er op-skaleret mod Tårnvej og etageboligbebyggelserne i Kærene. Den nærmeste bebyggelse i 2-3 etager er placeret med en afstand af ca. 30 meter. Det vurderes at være acceptabelt i en bymæssig og stationsnær kontekst. De nærmeste etageboliger vil få nordfacade mod Rødovre Stationsvej og eventuelle altaner/tagterrasser vil sandsynligvis vende mod syd, sydøst og sydvest, hvilke gør at de primære opholdsrum vil vende væk fra Hendriksholms Boulevard og Damhus Boulevard. Dette vil mindske eventuelle indkigsgener. 1B - Det er vurderet, at området bliver mere attraktivt efter etablering af den nye bydel - især i forhold til de seneste år, hvor Rødovre Stationscenter har ligget nedbrændt hen.	1A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 1B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
---	------------	---	---	--	---

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
2	07.09.2016	2 – René Brehmer Rebæk Søpark 3 2650 Hvidovre	2 - René Brehmer har fremsendt en indsigelse mod planerne og projektet samt kommentar om ejendomsværdi. <i>Arkitekturen – eller mangel på samme</i> 2A - Planerne og projektet bør smides ud, da det bliver lige så talentløst, fejlagtigt og grimt, som det der er bygget i hhv. Norhavn og Fisketorvet. De illustrationer og referencefotos af byggerier fra udlandet, som vises i planerne, er eksempler på byggerier, der er bygget indenfor de sidste 10 år - og de står alle samme halvtomme hen, fordi de er grimme og ingen vil bo i dem. Alt imens der står folk på ventelist til almindelige boliger. Hvorfor har i ikke sat professionelle arkitekter til at udarbejde projektet? <i>Indkigsgener og fald i ejendomsværdi</i> 2B - Hvis denne grimme utilpassede bebyggelse realiseres, vil det medføre, at de eksisterende nabobebyggelser falder i ejendomsværdi. Både pga. den nye bebyggelses udseende og pga. de indkigsgener, som de nye højhuse vil medføre for de eksisterende boliger og haver. Der bør i stedet etableres en bebyggelse, som udformes så passer ind i stedet og miljøet – det gøre dette forslag absolut ikke. <i>Arkitektoniske formsprog</i> 2C - Vil Rødovre virkelig med på vognen - sammen med vores hovedstad København? - som på få år har formået at sikre, at København også er hovedstad, for det mest afskyelige byggeri Europa. Når folk kører gennem den nye byport vil de sige: <i>"Hold kæft noget afskyeligt lort".</i> Denne form for arkitektur er så grim, at den bliver hjemsted for graffiti og hærværk. Så lær dog af tidligere fejltagelser og lad være med at gentage	2A - Projektet er udarbejdet af anerkendte arkitekter; Tegnestuen Vandkunsten. Bebyggelsens er planlagt i et arkitektonisk formsprog, som er nutidigt og efterspurgt. Bebyggelsen omfatter forskellige anvendelser (boliger, uddannelse og erhverv), som kan etableres i en bebyggelse der danner niches og pladser for ophold og aktiviteter – steder, hvor beboere og besøgende kan mødes. 2B - Se kommentarer under punkt 1A og 1B 2C - Projektet er i overensstemmelse med kommunens gældende arkitekturpolitik, hvor vi lægger vægt på nytænkning og mangfoldighed. Se også kommentar under punkt 2A.	2A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 2B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 2C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			dem, bare fordi det er billigere.		
3	07.09.2016	3 - Borger	<i>Anvendelse</i> 3 - Borger har fremsendt en positiv kommentar: <i>"Tak for information om forslaget til et nyt handelscenter"</i> .	<i>Anvendelse</i> 3 - Dette er en plan for en ny blandet bydel, med mulighed for at etablere et mindre omfang af detailhandel.	3 - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
4	08.09.2016	4 - Borger	<i>Planen</i> 4 - Borger har fremsent kommentar: <i>"Det lyder, som en god idé med mere ghetto og flere fremmede - god plan!"</i> ..	<i>Planen</i> 4 - Det er sikret i lokalplanens bestemmelser, at bebyggelsen skal indrettes i henhold til Det Kriminalpræventive Råds anbefalinger, hvor der vil være fokus på tryghed og tilgængelighed.	4 - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
5	13.09.2016	5 - Victor ...	<i>Planen</i> 5 - Victor har fremsendt en positiv kommentar: <i>"Jeg synes, at Rødovre Port skal bygges hurtigst mulig. Mange tak til jer, at jeg kan give min mening til kende. Held og lykke med projektet"</i> .	<i>Planen</i> 5 - Bygherre har oplyst at der straks efter endelig vedtagelse af lokalplanen, vil blive indsendt ansøgning om nedrivning og udgravning af parkeringskælder. Hvis alt går efter planen vil bydelen stå færdig om ca. 5 år.	5 - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
6	19.09.2016	6 - Pia Berg Hendriksholm Boulevard 47 2610 Rødovre	6 - Pia Berg har fremsendt kommentarer vedr. den nye bebyggelse, Hendriksholm Boulevard nu og efter, Trafikanalysen, trafikbelastning og trafiksikkerhed. <i>Den nye bydel</i> 6A - Er positiv overfor den nye plan, som frem for alt, rummer både nytænkning og mangfoldighed samt flot design. <i>Hendriksholm Boulevard nu</i> 6B - Hendriksholm Boulevard er smuk med store træer, men desværre gemmer boulevarden også på elementer der udgør en stor fare for de børn, som har deres daglige gang på boulevarden: Boulevardens bredde og dens lige vejføring appellerer desværre til at mange bilister køre for stærkt. Som mor til en dreng på 6 år, der går i 0.x på Hendriksholm Skole, er jeg nervøs for den øget trafik – især om morgenen og om aftenen, hvor vejens børn har deres gang på boulevarden.	6A - Det er intentionen i planen, at der ved etablering af blandede anvendelser og fælles offentlige tilgængelige byrum vil dannes grundlag for en moderne bydel, hvor et mangfoldigt hverdagsliv kan udfoldes. 6B - Teknisk Forvaltning udfører løbende hastighedsmålinger på kommunes vejnet. Hastighedsgennemsnittet er målt til under hastighedsgrænsen. Målingerne ved Hendriksholm Boulevard viser heller ikke en større andel af hastigheds-overtrædelse end der ses på andre steder i kommunen. Københavns Vestegn Politi har i deres daglige arbejde fokus på hastighederne ved skoler.	6A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 6B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			<i>Manglede trafiksikkerhed</i> 6C - Især er der kaotiske tilstande ved skoles- og gymnasiestart (kl. 7:30 til 8:15), hvor omgivelserne ikke er indrettet til at optage en så stor mængde forskelligartet trafik – der især er til fare for de svage trafikanter. <i>Trafikanalysen (trafikbelastning og trafiksikkerhed)</i> 6D - I Forslag til Lokalplan 141 nævnes der at grundet den trafikale omlægning vil der være uændret trafik belastning. Dette er jeg meget uenig i, grundet følgende fire punkter: 1. Detailhandel med butikker op til maks. 2.000 m² vil medføre varebiler og lastbiler, der skal aflevere varer og som dermed vil være til gene for den generelle trafik. 2. Når der påregnes maks. 300 P-pladser i den nye bydel, må der også påregnes, at der er flere biler, som skal ud på Tårnvej via det nye signalanlæg. 3. I henhold til side 23 i lokalplanen <i>Butiksfunktionen tilfører en øget trafik og handlende</i> – derved må man også kunne konkludere, at der sker en øget trafik belastning. 4. Syd fra kommende bilister på Tårnvej / Avedøre Havnevej benytter allerede i dag Hendriksholm Boulevard, for at udgå to signalanlæg på Tårnvej/Avedøre Havnevej. De fire ovenstående punkter vil jeg holde fast på giver en øget trafikbelastning, og hvis der opstår trafikbelastning ved signalanlægget Tårnvej / Rødovre Stationsvej, vil den nærmeste løsning være at skyde genvej op igennem Hendriksholms Boulevard (som jo ER en skolevej), og komme ud på Tårnvej ved krydset Nørrekær. <i>Hendriksholm Boulevard efter</i> 6E - Vores konstruktive forslag er, at Hendriksholm Boulevard afspærres på midten, for derved at eliminere gennemkørende trafik, for at skåne børn	6C - Det er et kendt problem ved skolerne, at der ved mødetiden for skolerne er ekstra meget trafik pga. ankomst og afgang af forældre og mange børn som møder ind indenfor et kort tidsrum. Teknisk Forvaltning har i 2014 ombygget parkeringspladserne foran skolen, for at minimere risikoen for påkørsler af bløde trafikanter fra bakkende biler. 6D - Trafikmodellen viser både veje med reduktioner og stigninger af trafikmængden. På Hendriksholm Boulevard sker der ikke nogen ændring ifølge trafikmodellen. Trafikken vil i anlægsperioden og bagefter blive registeret og løbende vurderet. Beregningen af kapaciteten for det nye signalregulerede kryds ved Tårnvej og Rødovre Stationsvej viser, at krydsets kapacitet i 2035 ikke vil være opbrugt, hvorpå eventuelt kødannelse i krydset forventes at være sjældent. 6E - Teknisk Forvaltning holder løbende Hendriksholm Boulevard under opsyn i forbindelse med trafikudviklingen. En eventuel vejlukning skal vurderes med baggrund i, om	6C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 6D - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 6E - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			på vejen. Vi henviser til spærring af Vojensvej. Vi ønsker ikke, at det skal koste liv før der gribes til handling på en skolevej. Det er der ingen beboere eller politikere der vil ønske.	trafikudvikling er anderledes end trafikanalysen viser. Se også kommentarer under punkt 6D.	
7	20.09.2016	7 - Benny Holst Rebæk Søpræk 2650 Hvidovre	<i>Planen</i> 7 - Benny Holst har fremsendt en positiv kommentar: " <i>Jeg støtter hermed de skitserede idéer til bebyggelsen i området ved Rødovre Station</i> ".	7 - Ingen bemærkninger.	7 - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
8	21.09.2016	8 - Amber og Jean-Maria Østergreen Ruskær 1 2.th. 2610 Rødovre	8 - Amber og Jean-Maria Østergreen har fremsent kommentarer vedr. højhus, støjskærm og lejebolig. <i>Højhus</i> 8A - Jeg er tidligere beboer ét af de tidligere højhuse der nu er nedrevet. Jeg savner højhuset og synes, at Rødovre Port er en god idé. <i>Støjskærm og lejebolig</i> 8B - Jeg mener, at der også er behov for en støjskærm langs jernbanen ud for Ruskær. Vi kan ikke have vinduer og døre åben om aftenen pga. støj fra togene og min datter vil gerne flytte til de nye boliger bag støjskærmen, hvis det bliver lejeboliger(?)	8A - Der er planlagt for tre tårne i hhv. 16, 16 og 19 etager med mulighed for erhverv og boliger. 8B - Lokalplanen kan kun sikre en støjskærm langs lokalplanområdets udstrækning. Bygherres planer er at opføre ejerlejligheder og en del ungdomsboliger (som sandsynligvis bliver lejeboliger). Der er ikke planer om almene boliger i den nye bydel, da en stor andel af den eksisterende boligmasse i Rødovre består af almene boliger.	8A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 8B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
9	04.10.2016	9- Steen Berg Kristensen Hendriksholm Boulevard 47 2610 Rødovre	9 - Steen Berg har fremsendt kommentarer vedr. den nye bydel, trafikforholdene på Hendriks-holm før og efter, Trafikanalysen og lukning af Hendriksholms Boulevard <i>Den nye bydel</i> 9A - Tak for et godt Borgermøde. Vi er begejstret for de fremlagte planer vedr. byggeriets udseende og beliggenhed. Vi er sikre på, at det bliver en stor succes, og et kæmpe aktiv for Rødovre. <i>Trafikanalysen</i> 9B - Vores bekymringer går klart på de trafikale forhold i området: Som beboer på skolevejen Hendriksholm Boulevard	9A - Ingen bemærkninger. 9B - Beregningen af kapaciteten for det nye signalregulerede kryds viser, at krydsets kapacitet i 2035 ikke vil være opbrugt, hvorfor eventuelt kødannelse i krydset stadig vil være sjældent.	9A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 9B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			bed jeg mærke i tallene omkring denne vej. Disse tal har jeg MEGET svært ved at stole på, og jeg er ret tilbøjelig til at kalde dem decideret forkert: Antal biler gennem vejen nu er ca. 1.800 biler pr. døgn. Antal biler gennem vejen, efter byggeriet, er 1.800 biler pr. døgn. <i>Jeg er selvfølgelig med på at de nuværende 1.800 biler, er iht. målinger fra 2015. Men hvordan man kommer frem til de fremtidige tal er mig en gåde.</i> Ting der taler for, at de fremtidige tal stemmer overens med virkeligheden: Damhus Boulevard lukkes ved Damhustorvet: • Dette vil MULIGVIS sænke antallet af biler. • Men hvorfor skulle dette have betydning for Hendriksholm Boulevard? • I følge udtalelse på Borgermødet, er der ingen gennemgående trafik (det vil sige, at der ikke kommer biler fra Damhus Boulevard, som drejer af Hendriksholms Boulevard...) så det vil ikke ændre sig i fremtiden... eller? Ting der taler for, at de fremtidige tal IKKE stemmer overens med virkeligheden: Der bygges ejerboliger med op til ca. 1.000 nye beboere: • Det er selvfølgelig ikke alle der har bil, men der er sikkert nogen der har. Der anlægges en eller anden form for supermarked: • Dette vil alt andet lige trække kunder til, som ankommer i bil. Der etableres et lyssignal med fuld svingbane i krydset Rødovre Stationsvej/Tårnvej: • Hvis der holder biler for rødt i dette kryds, som skal nord på, vil der helt sikkert være billister fra Damhus Boulevard, fra de nye butikker og de nye beboere i området, som vil dreje ned af Hendriksholm Boulevard, for at spare tid.	Fremkommeligheden langs Tårnvej kan yderligere sikres ved en fornuftig samordning af signalanlæggene langs Tårnvej / Avedøre Havnevej. Hastighedsnedsættelsen omfatter hastighedsgrænsen i Brøndby Kommune, som er 70 km/t - Den ønskes nedsat til 60 km/t, af hensyn til den begrænset oversigt til det nye signalanlæg ved Tårnvej / Rødovre Stationsvej. Der er ikke taget stilling til yderligere hastighedsnedsættelser. Se også kommentarer under punkt 6D.	

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			Det blev nævnt at farten skal begrænses på Tårnvej / Avedøre Havnevej + at der også etableres et signalanlæg i krydset Tårnvej/Agerkær. - Dette vil igen gøre køerne længere, og som det allerede sker i dag, så vil flere bilister smutte ned gennem Hendriksholms Boulevard. - Hendriksholms Boulevard vil nu være samme længde som det nye Tårnvej-stykket op til Roskildevej. Der vil være ét signalanlæg mindre end på Tårnvej, og det signalanlæg der er på Hendriksholms Boulevard skifter automatisk når bilerne nærmer sig, så det opfattes, stort set, som vejledende. Derudover vil den tilladte fart være den samme, som på Tårnvej (hvis farten sænkes fra 60 km/t til 50 km/t)... så der vil, helt sikkert, være nogen som finder dette attraktivt. <i>Trafiksituationen på Hendriksholm Boulevard nu</i> 9C - Det blev nævnt på Borgermødet, at trafikken på Hendriksholms Boulevard, består næsten udelukkende af trafik fra skole og uddannelses institution, og at der stort set ikke er noget gennemkørende trafik. Dette er decideret usandt. Der er masser, der bruger Hendriksholm Boulevard som smutvej. De kan jo spare et par biler eller tre, hvis de sørger for at holde farten godt oppe - der er flere biler, i løbet af dagen, som ræser igennem skolevejen med 80 – 100 km/t!!! <i>Lukning af Hendriksholms Boulevard på midten</i> 9D - Men lade os antage, at det er korrekt, at der ingen gennemgående trafik er. Trafikken ændrer sig jo ikke efter byggeriet, så derfor vil det heller ikke være et problem, at lukke Hendriksholm Boulevard på midten. Lad os etablere en sikker passage for vores børn, så de ikke kan komme sikkert i skole. Så vi ikke om nogen tid skal stå og beklage, at der er sket et trafikuheld med vores børn indblandet. Det er en forholdsvis let operation. Vejen skal blot	9C - Se kommentarer under punkt 6B 9D - Se kommentarer under punkterne 6B, 6C og 6E	9C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 9D - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			blokeres i begge sider af det eksisterende signalanlæg. Derved sikres vores børn at kunne komme over vejen uden risiko, og samtidig etableres der en sikker passage fra Skodsborgvej. Ifølge vores borgmesters udtalelse på Borgermødet, så er der sommetider nogen som ikke er så begejstret for at lukke veje, da bekymringen ved dette er, at man flytter trafikbelastningen andre steder hen. Det kan jeg godt følge han i, men min bekymring går mere på vores børns sikkerhed end lidt mindre kø på Tårnvej / Avedøre Havnevej. Og ifølge kommunens egne udtalelser, og beregninger, så er der ingen gennem kørende trafik, og ingen ændringer i trafikken som følge af det nye byggeri, på Hendriksholm Boulevard. Så, hvis kommunen har gjort sit arbejde godt nok, og det antager jeg at de selvfølgelig at de har, så er der vel intet der taler imod en lukning af Hendriksholms Boulevard (?) Der er vel heller ikke noget, der taler imod, at få gennemført lukningen med det samme. Når nu Lokalplan 141 Rødovre Port bliver endelig vedtaget – og det håber jeg virkelig at den bliver, for jeg synes det er et godt og visionært projekt. Men så pågår byggeprocessen, som tager ca. 5-6 år og det vil medføre en del tung trafik, som selvfølgelig skal undgås gennem Hendriksholms Boulevard. På Borgermødet blev det gjort klart, at den tunge trafik IKKE skal gennem Hendriksholm Boulevard, men jeg tror, at der vil blive lagt yderligere pres på de omkringliggende veje med lastbiler, som skal ad Tårnvej / Avedøre Havnevej – og derfor vil være endnu mere fristet end almindelige bilister, til at tage en smutvej gennem skolevejen Hendriksholms Boulevard. Vi glæder os til at få etableret Rødovre Port, det bliver SÅ godt, men lad det nu ikke være på bekostning af vores børns sikkerhed, på en i forvejen MEGET presset og usikker skolevej. Hendriksholms Boulevard er vel, uden at jeg ved det med sikkerhed, den skolevej i Rødovre, som har flest elever dagligt (folkeskole, SFO, klub,		

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
----	------	------	-----------------------	----------------------------	----------------------------

			sportsaktiviteter og gymnasium). Vær nu den visionære kommune, som vi ved at Rødovre er, og tag ansvaret at få kørt det her fantastiske projekt HELT i mål, til alles glæde og ikke mindst sikkerhed.		
10	29.09.2016	10 - Dorte Røhling Stærmose Schweizerdalstien 3 2610 Rødovre	10 - Dorte Røhling Stærmose har fremsendt kommentarer vedr. almene boliger, muligheder og social tryghed <i>Manglende almene boliger</i> 10A - På Borgermødet blev jeg noget chokeret over, at man slet ikke påtænker almennyttige lejligheder, udover ejerlejligheder, i sådan en lille ”Storby”! Det vil altså sige, at der kun kommer til at bo folk, som har økonomisk mulighed, for at eje deres lejlighed. Sådanne ”Rigmandsghettoer” på f.eks. Københavns Havn har, efter sigende, mange tomme ”spøgelseslejligheder”, fordi ikke ret mange har råd til at flytte ind. <i>Muligheder og mangfoldighed</i> 10B - I Rødovre Kommunes, netop vedtaget, Boligpolitik, står der som punkt 1 og 2, at man tilstræber variation i ejerformer samt en balanceret befolkningssammensætning! Og det er rigtig fint, hvis der skal være mange ungdomsboliger! Men er der ikke brug for, at ældre, der gerne vil sælge eget hus (og bil), kan komme til at bo i en attraktiv lejlighed tæt på station og indkøbsmuligheder? Det kan meget vel være mennesker, der har behov for en slags vicevært og fællesskab omkring praktiske opgaver. <i>Social tryghed</i> 10C - Man ved, at blandede beboertyper i det lange løb virker mest betryggende og kriminalitetsforbyggende. Der bør derfor ikke lægges op til en slags ”dem og os” mentalitet. Måske skulle der også omvendt have været et vist antal ejerboliger i et område, som Kærene? Eller kunne der for en gangs skyld forsøges med	10A - Se også kommentar under punkt 8B En lokalplan kan ikke fastsætte bestemmelser om ejerforhold. Det er private bygherrer som kommer til at opføre byggeriet, og de vurderer, at de kan sælge ejerlejligheder i den nye bydel. I lokalplanens bestemmelser er det sikret, at der kun kan etableres lejligheder for helårsbeboelse. Hvis bygherrerne, mod forventning, ikke kan sælge lejlighederne står det dem frit for at leje lejlighederne ud til helårsbeboelse. 10B - Kommunens boligmasse består i dag af en stor del almene boliger. En del af de ældre boligområder er allerede under revitalisering, hvor der sker en modernisering af boligerne og boligområdet. Andre steder, som her i Rødovre Port, sker der en anden form for udvikling, hvor der kan tilbydes nye moderne boliger i et bymiljø med torvepladser, detailhandel og stationsnærhed - et miljø med et udbud, som er vurderet, at kunne tiltrække eksempelvis studerende og pendlere, som arbejder i bydelen eller bor her og pendler til et arbejde i København. 10C - Se også kommentar under punkt 4 I den nye bydel er der ikke lagt op til at etablere almene boliger. Privat bygherre vurderer, om der kun etableres ejerboliger eller om der evt. også etableres lejeboliger. I Rødovre Syd findes allerede en stor andel af almene etage-	10A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 10B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 10C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			Andelsboligforeninger i Rødovre? Så der kunne spares sammen eller lånes et mindre til en lejlighed.	boliger, som boligerne i den ny bydel vil supplere og tilføre området andre boligtyper Der er ikke pt. planer om andelsboliger.	
11	05.10.2016	11 - Torbjørn og Sara Rokamp	11 - Torbjørn og Sara Rokamp har fremsendt indsigelser og kommentarer imod den nye bydel <i>Byggeriets størrelse</i> 11A - Jeg forstår ikke, hvilket behov der forsøges afdækket med dette byggeri? Det er skræmmende og skæmmende med så høj en bygning. Det lugter af storhedsvanvid. Nyt er godt, men LESS IS MORE!!! <i>Hvem er interesseret i at bo der?</i> 11B - Det lyder også voldsomt med så stor en koncentration af boliger. Har I kendskab til om der overhovedet er interesse for sådanne boliger? Helt personligt ville jeg ikke have lyst til at købe en lejlighed på Vestegnen, med udsigt til Tårnvej, Roskildevej og ikke mindst jernbanen. <i>Mindre skala og tilpasning til nærmiljøet</i> 11C - Derudover tror jeg, at der er risiko for, at kommunen får skabt en "Ghost town", hvis lejlighederne kommer til at stå tomme. Jeg begriber ikke, at man bygger så stor en kontrast til det øvrige (nærmeste) byggeri. Tårnvej kaldes også "depression på flaske" i daglig tale. Hvorfor ikke integrere bygningen i nærmiljøet og ikke forsøge at ligne noget, der bygges på Bryggen – Come on – det kan gøres bedre. <i>Etablering af serviceerhverv i bydelen</i> 11D - Og trist for villakvarteret så høj en bygning. Jeg sætter pris på initiativet og bakker op om projektet, blot i en mindre skala. Og lad være med at sælge os idéen, ved at love en Emmerys Bager – helt ærligt, det er sgu' for dumt.	11A - Se kommentar under punkt 2A 11B - Se kommentar under punkt 10B 11C - Se kommentar under punkt 1A 11D - På borgermødet den 28. oktober 2016 nævnte grundejer og projektejers projektleder Rasmus Storgaard, at bygherrerne havde forhandlinger i gang med bl.a. Emmerys Café og Bager – men pointerede også, at dette ikke var forhandlet på plads. Det er vurderet, at en byudvikling af området, vil kunne danne grundlag for bl.a. mere serviceerhverv i området. Det er derfor	11A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 11B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 11C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 11D - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
				sikret i lokalplanens bestemmelser, at der bl.a. kan etableres serviceerhverv og detailhandel i bydelen.	
12	05.10.2016	12 - Joan Damholt Damhus Boulevard 109 2610 Rødovre	12 - Joan Damholt har fremsendt indsigelse imod de tre tårne. <i>De tre tårne - skyggegener</i> 12A - Jeg deltog i Borgermødet og er positiv overfor planerne, men har en indsigelse imod de tre tårne, som er alt for høje. Jeg forslår, at de tre tårne bygges med en maks. etagehøjde på 9 - så bebyggelsen ikke syner så voldsom, og så de ikke er til gene for de omkringliggende bygninger i forhold til lys/sol og skygge.	12A - I Kommuneplan 2010-2022 og i Kommuneplan 2014 er det sikret, at der kan foretages en tæt bymæssig udvikling i det stationsnære kerneområde. Her er vist illustrationer af en blandet bydel over hele området (også i den østlige del af området og hen over Tårnvej). Dette projekt er i forbindelse med lokalplanforslaget blevet bearbejdet, så det er tilpasset via en ned-skallering mod villaområderne beliggende nordøst for lokalplanområdet, for derimod at blive op-skaleret mod vest langs Tårnvej, hvor de høje tårne vil være placeret i stor afstand til hovedparten af de eksisterende bebyggelser i området.	12A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
13	04.10.2016	13 - DSB ved chefkonsulent Anne Pilegaard Ejendomme, Ejendomsudvikling, DSB Telegade 2, B2, 2 2630 Tåstrup	13 - DSB har fremsendt positive bemærkninger vedr. planerne for den nye bydel og kommentar vedr. dispositionsforslaget om sammenhæng mellem den ny bydel og Rødovre Stationsplads. <i>Den nye bydel</i> 13A - DSB er positive over for planen, som muliggør et helt ny bydel med en tæt og varieret bebyggelse med butikker og blandet erhverv i stuetagen og boliger oven på – etableret i bygninger fra 2-3 til 14-19 etager, højest mod vest og lavest ind mod stationen. Bebyggelsen placeres omkring et øst- vestgående Stræde med butikker mv., der forbinder stationspladsen med den nye bydel og området vest for Tårnvej. Der er strenge krav til bebyggelsens udformning og materialevalg, hvilket vil kunne sikre en høj arkitektonisk kvalitet. <i>Parkeringsnorm</i> 13B - Den store tæthed muliggør udnyttelsen af den kollektive trafik, hvorfor antallet af P-pladser reduceres til ca. 1 plads pr. 312 m². Dette, sammen med den høje tæthed i det stationsnære kerne-	13A - Ingen bemærkninger. 13B - Vedr. ændring i parkeringsnormen: Se kommentarer under punkt 14J	13A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 13B - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanen. Se under punkt 14J

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			område, er med til at understøtte den kollektive trafik, som anbefalet i Fingerplan 2013. <i>Plangrundlag - Dispositionsforslag</i> 13C - DSB ser frem til realiseringen af Rødovre Kommunes plan for området og deltager gerne i forbindelse med udarbejdelsen af det omtalte dispositionsforslag for Rødovre Stationsplads og denne sammenhæng med den nye bydel og bydels forplads, hvor der bl.a. skal redgøres for trafikale udformninger.	13C - Rødovre Kommune tager kontakt til DSB når udarbejdelsen af dispositionsforslaget pågår (iht. § 13d).	13C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
14	17.10.2016	14 - Michael Larsen & Tina-Maria Kjær Ruskær 2, 1.th. Birthe & Eli Larsen Ruskær 2, 2.th. Alice Lindeneg Ruskær 2, st.tv. Jørgen E. Gengel Ruskær 2, 2.tv. 2610 Rødovre	14 - 6 beboere i Ruskær 2 har fremsendt indsigelser og kommentarer vedr. kommuneplangrundlaget, ungdomsboliger, ejerforhold, bygningshøjder, lys- og skyggeforhold, gener ifm. opførelsen af byggeriet, kundegrundlag/ghetto, trafikflow, daginstitutionspladser, parkeringsnorm og Ruskær som genvej. <i>Plangrundlag - Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014</i> 14A - I Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014 er nuværende anvendelse for Rammeområde 6F02 Højhusbebyggelsen Milestedet beskrevet forkert og giver dermed et misvisende grundlag for den fremtidige planlægning i området (og kan derfor ikke ligge til grund for en endelig vedtagelse af Tillæg 5 til Kommuneplan 2014): Rammeområde 6F02 beskrives som højhusbebyggelsen Milestedet, hvilket er forkert. Endvidere beskrives den nuværende anvendelse som "etagehuse, lokalcenter, skole café/bibliotek og ungdomshus" – Ingen af disse anvendelser findes i dag indenfor Rammeområde 6F02. Nuværende anvendelser består af etplans bebyggelse (daginstitution), Agerkær Trykforøgelsesstation samt Storkær bassinet. Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014 får således de forslåede ændringer til at fremstå mindre end de i virkeligheden er og dermed forandre området på baggrund af forkerte data, hvilket er uacceptabelt.	14A - Rammeområde 6F02 Højhusbebyggelsen Milestedet blev i forbindelse Kommuneplan 2014 dannet af Rammeområde 6F01 Højhusbebyggelsen Milestedet, hvorfor anvendelse for disse rammeområder er enslydende. Grundlaget for en fremtidig udvikling i Rammeområde 6F02 Højhusbebyggelsen Milestedet fremgår af Kommuneplan 2014, hvor hele arealet er udlagt for fremtidig anvendelse til "boliger, administration, serviceerhverv, liberale erhverv, virksomheder uden miljøgener, kulturelle formål og uddannelse". Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014 danner grundlag for oprettelsen af Rammeområde 6F03 Rødovre Port, som er omdannet af 6F02, med samme fremtidig anvendelse, men med ændringer i rammebestemmelserne vedr. maks. bebyggelsesprocent (fra 250 til 300) og vedr. maks. antal etager (fra 9 til 16). Dette vurderes at være acceptabelt i forhold til, hvad der kan forventes ifm. en byudvikling af et stationsnært kerneområde.	14A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			<i>Ungdomsboliger</i> 14B – I lokalplanens bestemmelse §3.1 sikres det, at der <i>må</i> etableres ungdomsboliger – det bør rettes til at der <i>skal</i> etableres ungdomsboliger. I Forslag til boligpolitik 2016 (som også pt. er i offentlig høring), står meget tydeligt, at det bl.a. er Kommunalbestyrelsens målsætning <i>at vi skal have flere ungdomsegnede boliger</i>. Ligeledes udtalte borgmester Erik Nielsen på borgermødet om Rødovre Port, at ungdomsboliger er vigtige for kommunen. Såfremt ungdomsboliger er vigtige for kommunen, og det er en målsætning for Kommunalbestyrelsen, finder vi denne formulering i lokalplanen uhørt svag. <i>Ejerforhold og boligpolitik</i> 14C - På borgermødet om Rødovre Port udtalte borgmester Erik Nielsen, at den nye bydel udekukkende kommer til at bestå af ejerboliger. Ejerboliger vil formentlig ikke falde i særlig god tråd med ønsker om flere ungdomsboliger, idet at størstedelen af målgruppen ikke har økonomisk mulighed for at investere i ejerbolig. Og en anden indsigelse er, at dette er modstrid med Rødovre Kommunes Forslag til boligpolitik 2016 under Tema 1 Boliger til alle, hvor der bl.a. står: <i>"I de kommende år vil der blive bygget i byudviklingsområderne, og her vil vi have en varieret boligsammensætning. Planloven giver mulighed for, at kommunen kan stille krav om, at op til 25% af de nye boligområder bliver forbeholdt almene boliger"</i>. Det må understreges, at lokalplanforsaget ikke lever op til kommunens eget Forslag til boligpolitik 2016, og man må spørge sig selv: <i>"Hvorfor i alverden dog ikke?"</i>.	14B - Lokalplanen er udarbejdet i samarbejde med en privat grundejer / private bygherrer, som har til hensigt at opføre en del af bebyggelsen, som ungdomsboliger (hvis markedet viser interesse for dette). Kommunen har ikke interesse i at tvinge bygherre til at opføre ungdomsboliger, hvis disse ikke kan sælges eller lejes ud i privat regi. 14C - Rødovre Kommune har i dag en relativ høj andel af almene boliger med en størrelse på ca. 50-90 m² og relativt få store boliger over 100 m². Mange af de mindre boliger er opført i 50'erne og 60'erne. Det er vurderet, at en del af disse bebyggelser, i nærmeste fremtid, skal gennemgå bekostelige revitaliseringer, dels for at energioptimere og dels for at modernisere boliguddet og områderne, så de bliver tidssvarende og bæredygtige. I Rødovre er der imidlertid et stort behov for flere boliger til unge og for større moderne boliger, som kan tiltrække eksempelvis pendler fra København. Disse typer af boliger vil supplere det eksisterende boligudbud i Rødovre Kommune og vil være med til at gøre boliguddet mere alsidigt og varieret. Det er en privat grundejer, som har udviklet et projekt på ejendommen. Det har resulteret i et lokalplanforslag for en blandet bydel, med mulighed for at etablere et varieret udbud af boligtyper, fællesarealer, erhvervslokaler, undervisningsinstitutioner, detailhandel og offentlige tilgængelige byrum. En attraktiv bydel, som bygherre har tiltro til, at kunne sælge både erhvervslokaler og boliger i.	14B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 14C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			<i>Alt for høje bygninger</i> 14D - Den lave 3-etages boligbebyggelse i Ruskær (især 2-8 og 1-5) er tæt beliggende på den kommende bydel, vi ønsker ikke de tre kæmpe tårne på 14, 16 og 19 etager, der efter vores holdning er helt malplaceret i så lille et område. I respekt for de nuværende beboere kan en bebyggelse i mindre målstok også danne porten til Rødovre – f.eks. kun et tårn på hver side af Tårnvej holdt på mak. 9 etager. Kommunen bør ikke imødekomme bygherreønsker, som kun handler om størst mulig økonomisk gevinst. <i>Lys- og skyggeforhold</i> 14E - Det er ikke vores indtryk, at de miljøberegninger der henvises til lokalplanforslaget, er korrekte i forhold til de faktiske lys- og skyggeforhold, som tårnbebyggelserne vil medføre. Der er lavet undersøgelser ift. børneinstitutionen, som ligger mindre end ni meter fra vores bebyggelse. Disse skygger må alt andet lige også genere os – alt andet er ulogisk. <i>Gener ifm. opførelsen af byggeriet</i> 14F - Beboerne i Ruskær vil blive udsat for en urimelig belastning, ift. støj og svineri fra byggeriet, i hele byggeperioden, som strækker sig over ca. 5-6 år. Alene støjen, når der skal anlægges parkeringskælder vil være til stor gene og bør kun ske i begrænset tidsrum i døgnet. Vi henviser til larmen fra området ved Holbæk-motorvejen, da der blev anlagt i 2015 – det var vi meget generet af. Lokalplanforslaget indeholder ingen tiltag, for at minimere eller fjerne de gener	Boligpolitikken handler bl.a. om politiske visioner for Rødovre Kommune, som helhed. Visionerne og intentionerne bliver forsøgt indarbejdet i planerne for både eksisterende og nye boligområde, men ikke alle områder (eller minder dele af et byudviklingsområde) vil kunne opfylde alle visionerne. 14D - Tårnene vil være med til at give bydelen og området identitet og Rødovre Kommune får et arkitektonisk orienteringspunkt. Det er vurderet, via volumenstudier, at området kan bære en tæt bymæssig struktur, som vil tiltrække flere mennesker og erhverv til bydelen og Rødovre Kommune. 14E - Lys- og skygge analyser viser, at skyggegenerne på børneinstitutionen vil være begrænset til om morgenen og tidlig formiddag om foråret og efteråret, hvilket er vurderet at være acceptabelt i en bymæssig kontekst. De nærmeste bebyggelser i Ruskær ligger ca. 19 meter længere mod vest end børneinstitutionens bygninger. Det vurderes, at Ruskær-bebyggelsen ikke får væsentlige skyggegener fra det vestlige tårn. 14F - Rødovre Kommunes Forskrift for Bygge- og anlægsaktiviteter skal overholdes. Jf. denne tillades kun støjende arbejde på hverdage mellem 7:00 og 18:00. Der kan kun i særlige tilfælde gives dispensation for forskriften.	14D - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 14E - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 14F - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			der vil forekomme i forbindelse med det nye byggeri i Rødovre Port. I øvrigt ses der ofte eksempler på at der dispenseres fra offentlige regler vedr. tidsrummet for støjende byggearbejder. Beboerne frygter generelt for, at generne fra det nye byggeri vil blive sammenlignelige med de gener der er ifm. Metro-byggeriet i Kbh. <i>Manglede kundegrundlag / ghettodannelse</i> 14G - Vi stiller os skeptiske overfor vurderingen om, at der er kundegrundlag til stede i forbindelse med Rødovre Port. Vi frygter, at den nye bydel derfor vil komme til at danne ramme om en ny ghetto i Rødovre. Flere omegnskommuner i Storkøbenhavn tilbyder i disse år højhusbyggerier, som er beliggende med udsigt over vand (en kvalitet som Rødovre ikke kan tilbyde kommende købere) - eksempelvis kan nævnes: Marmorbyen (ved Norhavn Station), Amager Strand (Metrolinjen) og Køges planer for nyt højhusbyggeri. <i>Trafikflow og kødannelse</i> 14H - Lokalplanforslaget indeholder anlæggelse af to nye lysreguleringer på Tårnvej, for at afvikle trafikken ud og ind af området. Med tanke på den allerede eksisterende kødannelse i myldretiden på Tårnvej/Avedøre Havnevej, frygter vi – på trods af en lidt arrogant afvisning på borgermødet, fra den tekniske driftschef – at denne kødannelse vil blive væsentlig forværret, med mindre der sikres en bedre rytme i afviklingen af trafikken i alle fire lysreguleringer på Tårnvej. <i>Daginstitutionspladser</i> 14I - Der lægges op til en beboertilgang på op til 1014 nye beboere i den nye bydel, hvoraf man må forvente, at en stor del af dem bliver børnefamilier – men lokalplanen forholder sig ikke til det øgede behov for daginstitutionspladser. Vi opfordrer til, at der redegøres for kommunens	14G - I lokalplanforslaget er der sikret mulighed for, at der kan etableres detailhandel. Dette vil sandsynligvis kun ske, hvis en privat investor melder sig på banen. Området er medtaget i kommunens kommende detailhandelsanalyse, hvor det er vurderet, at der vil være kundegrundlag. Bydelen udvikles desuden i henhold til Det Kriminalpræventive Råds anbefalinger, hvor der er fokus på lys ved gennemgange, åbne facader i underetager og synlighed ved kanter og nicher. 14H - Se kommentarer under punkt 9B. 14I - Rødovre Kommune vurderer løbende sammenhænge mellem daginstitutionspladser og antal forventede børn.	14G - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 14H - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen 14I - Høringssvaret giver ikke anledning til tilføjelse i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			planer for at imødekomme dette behov. <i>For lav parkeringsnorm (og p-plads placering)</i> 14J - Parkeringsnormen i den nye bydel er 1 P-plads pr. 312 m² etageareal (og maks. 300 P-pladser). Dette mener vi afgjort ikke er tilstrækkeligt for dækning af parkeringsbehovet - parkerings-normen bør øges. Vi frygter, at de omkringliggende beboelses-områder (både villakvarteret og Kærene) vil blive unødigt belastet af den manglede parkeringskapacitet i den nye bydel – hvilket kan føre til unødvendige konflikter mellem nuværende beboere og gæster omkring manglende parkeringsmuligheder. Ud over beboelse, er der planlagt for erhverv og butikker (herunder supermarked), hvor skal de handlende parkere deres biler? Vi mener ikke, at det er en realistisk, at alle kommer til at cykler til/fra deres indkøb.	14J - I stationsnære kerneområder skal der planlægges iht. Landsplandirektivet; Fingerplan 2013, her pålægges kommunerne bl.a., at planlægge med en intensiv arealudnyttelse for byfunktioner og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Parkeringsnormen i stationsnære kerneområder skal således være lavere end i kommunens øvrige områder for blandet bolig- og erhverv. <i>For at imødekomme høringssvarene vedr. den lave parkeringsnorm, foreslås en forøgelse af minimumsparkeringsnormen til følgende:</i> <i>1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². Denne norm er i overensstemmelse med stationsnærhedsprincippet og vil give en forøgelse af planforslagets p-norm (fra min. 120 p-pladser til min. 200 p-pladser).</i> <i>Det foreslås desuden, at der indskrives mulighed for at etablere parkeringspladser i de to østlige beliggende tårnes nederste to etager (ud mod Tårnvej).</i>	14J - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanens § 6, hvor følgende er indskrevet: §6.1a Der skal etableres parkeringspladser <i>for del-område Vest</i>, med en minimumsparkeringsnorm på 1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². §6.1b Der må maks. etableres 300 p-pladser for bebyggelsen i delområde Vest. §6.1c <i>Der skal etableres minimum 120 p-pladser som etableres i parkeringskælder under bebyggelsen i delområde Vest.</i> §6.1d Parkeringskælder i delområde Vest kan etableres i 1-2 etager. §6.1e <i>De resterende minimum 80 p-pladser for delområde Vest kan etableres i de to østlige beliggende tårnes to nederste etager (ud mod Tårnvej) og/eller i en (udvidet) fælles parkeringskælder under delområde Øst - Se også § 2.2c.</i> § 6.1f <i>Der kan etableres parkeringspladser i del-område Øst, til brug for Rødovre Station - både på terræn og i parkeringskælder.</i>

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			<i>Ruskær som genvej</i> 14K - Ifm. trafikafviklingen fra Kærene, bevares ruten Storkær/Agerkær, som dog gøres smallere og med nedsat hastighed ved den nyanlagte Vestplads, som skal deles af forskellige trafikanter. Derfor er det nærliggende at formode, at Ruskær både under byggeriet og efter færdiggørelsen vil blive brugt som genvej fra Storkær til Agerkær. Det må påhvile kommunen at lave tiltag, der forhindre dette, da Ruskær ikke er bygget til decideret trafikafvikling, men blot en smal vej i tæt bebyggelse. <i>Afsluttende kommentarer om skalaen</i> 14L - Vi håber, at Kommunalbestyrelsen vil tage disse indsigelser og kommentarer med i jeres overvejelser, før de endelige beslutninger tages. Vi er på ingen måde imod byudvikling, og slet ikke udvikling af dette område i Rødovre, som har stået tom i meget lang tid. Men en byudvikling i denne målstok, hvor der ikke på nogen måde er taget hensyn til de nuværende beboere i området, er ikke anstændig byudvikling i Rødovre Syd.	14K - Ændringen ved Storkær/Agerkær krydset forventes ikke at medføre ændringer af trafikmønsteret, da vejforløbet via Storkær og Agerkær opretholdes. Nedsættelse af hastigheden ved Vestpladsen vurderes heller ikke at påvirke trafikmønsteret. Hastighedsniveauet på Storkær ved Agerkær krydset er allerede i dag anbefalet maks. 30 km/t, og bilisterne skal alligevel nedsætte hastigheden ved T-krydset, af hensyn til deres vigepligt og svingbevægelser. Ruskær er også en privat vej, hvor det er op til boligselskabet at fastsætte, hvilke begrænsninger der er for brugen af vejen. Yderligere er vejudformningen af Ruskær allerede bygget med hastighedsdæmpende tiltag og vejforløb, som ikke gør det attraktivt for unødvendig gennemkørsel. 14L - Se kommentar under punkt 12A	14K - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 14L - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
15	19.10.2016	15 - HOFOR ved Projektleder Anna K. Fuchs Plan Vand & Spildevand Strategisk planlægning & koordinering Ørestads Boulevard 35 2300 København S	15 - HOFOR har fremsendt kommentarer vedr. klimatilpasning og eksisterende vitale ledninger og ledningsstruktur i lokalplanområdet (især i Delområde Øst – Rødovre Stationsplads). <i>Klimatilpasning</i> 15A - Generelt er klimatilpasning meget sparsomt beskrevet i lokalplanforslaget. Eksempelvis er viadukten på Tårnvej/Avedøre Havnevej udpeget i kommunes klimatilpasningsplan (Risikoområde 7) – her vil det være oplagt at tænke klimatilpasning ind i lokalplanen. Området ligger lige på grænsen af et regnvands-separeret opland og det vil derfor være oplagt at	15A - HOFORs bemærkninger om klimatilpasning indkom allerede under udarbejdelse af lokalplanen og er indarbejdet i denne. Det indgår således i lokalplanen, at bygherre i samarbejde med HOFOR skal undersøge mulighederne for at separatkloakere området. Etablering af grønne tage indgår også i lokalplanen. Analysen af løsningsmulighederne viste, at andre løsninger såsom lokal forsinkelse eller nedsivning ikke er realistiske pga. den meget høje bebyggelsesprocent samt det forhold, at	15A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			søge muligheden for, at separere hele det udpegede område. Generelle betragtninger, som kunne overvejes i lokalplanen: - et mål om at håndtere regnvand lokalt (f.eks. xx%) - et mål om skybrudssikring (f.eks. at vej, fortov samt bygninger indrettes til at kunne håndtere skybrud) - et mål om grønne tage - et mål om at grønne bede skal have en klimamæssig funktion. HOFOR vil gerne i tættere dialog omkring klimatilpasning i området og stiller gerne op til et møde, hvor vi kan uddybe ovenstående punkter. <i>Nedlæggelse af vejareal ved Rødovre Stationsvej</i> 15B - HOFOR Vand henviser til en vejsag, hvor de har fremsendt et høringssvar af 27.09. 2016.10.25 - <i>Se bilag til høringssvar 15B Vejsag.</i> HOFOR Vand fremsender følgende kommentar vedr. ledning til lokalplanforslaget: Generelt set gør det sig gældende for området omkring Rødovre Station, at HOFOR har en række store vitale ledninger i området, og specielt planerne i Delområde Øst konflikter med flere ledningsstrukturer. I lokalplanforslaget er udviklingen og brugen af Delområde Øst ikke beskrevet yderligere, og HOFOR vil derfor opfordre kommunen til at fremsende en plan for ombygningen af området, så snart denne foreligger, så HOFOR kan bidrage med input ang. Fremtidige indarbejdelse og håndtering af eksisterende ledningsstruktur.	der planlægges opført P-kælder under det meste af arealet. Opsamling af regnvand til brug for toiletskyl eller tøjvask blev undersøgt i miljøvurderingen, men viste sig ikke at være økonomisk rentabelt. I den forbindelse bemærkes, at regnvand fra grønne tage ikke må anvendes til toiletskyl og tøjvask. 15B - Høringsvaret er givet i forbindelse med partshøringen af ledningsejer ved nedlæggelse af offentlig vejareal i lokalplansområdet. Denne høring er efter Lov om Offentlige Veje angående deklarering af forsyningsledninger i tidligere vejarealer.	15B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
16	24.10.2016	16 - Bebyggelsen afd. 12 Gillesager / Lindeager og Den Selvejende Institution	16 - Bebyggelsen afd. 12 Gillesager / Lindeager og Den Selvejende Institution Tranemosegård har fremsendt indsigelse vedr. trafikanalysens		

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
		Tranemosegård i Brøndby ved BO-VEST, Boligsamarbejde på Vestegnen BYG Malervangen 1 2600 Glostrup att. projektleder Thomas Helsted	omfang, vindanalysens omfang, materialevalg, lys- og skygge påvirkninger, støjskærm, sammenhæng mellem den nye bydel og naboområderne syd for. <i>Manglede beskrivelse af den trafikale indflydelse, som den nye bydel vil få på tilkørslen til Gillesager.</i> 16A - Det fremgår af miljøvurderingen, at trafikken kan forventes at stige på Tårnvej, mere end det, som planforslaget giver anledning til at tro. <i>Manglede beskrivelse og stillingtagen til vindpåvirkningen af Gillesagers højhusfacade</i> 16B – I lokalplanforslaget fremgår af Vindanalysen (på side 63), at opførelsen af det vestlige tårn vil have uhensigtsmæssig vindpåvirkning på Gillesagers højhusfacade. Der redegøres ej hellere for, hvilke problemer der bliver med vind og turbulens fra fem forholdsvis tæt placerede højhuse. Vi kender allerede problemet i dag, for de to højhuse på Gillesager og Rebæk Søpark, og det kan kun forventes at bliver værre, hvis der opføres yderligere tre højhuse i området. <i>Bebyggelens ydere fremtræden og materialer</i> 16C - Lokalplanforslagets § 8 Bebyggelens ydre fremtræden, kan vi kun anse for hensigtsærklær-	16A - Trafikanalysen viser ikke en større stigning på Tårnvej/Avedøre Havnevej syd for planområdet. Stigning som ses på vejen i Rødovre skyldes hovedsageligt en omlægning af den eksisterende trafik, som er blevet overflyttet fra Damhus Boulevard til Tårnvejs nordlige strækning. Denne trafik benyttede også før Tårnvej, syd for planområdet. Men forventes nu at komme til Tårnvej via Roskildevej i stedet af Damhus Boulevard. Trafikforholdene ved tilkørslen til Gillesager forventes derfor ikke at blive påvirket. Anlæggelse af signalanlæggene vil give en lokal forøgelse af luftforureningen på grund af stigningen af biler som holder i tomgang ved rødt lys. Signalanlæggene er dog nødvendig for en fornuftig afvikling af trafikken ved udbygning af planområdet. Effekten af signalanlæggene kan reduceres ved en sammentænkning af deres signalprogrammering for at reducere andelen af holdende trafik i krydsene. Se også kommentarer under punkt 6D og 9B 16B - For at forbedre vindmiljøet er der, i lokalplanforslaget, planlagt for beplantninger på følgende steder: • Før og efter cykel/gangbroen over Tårnvej. • Ved de to hjørner af den vestlige tårnbygning. • Nord for den vestlige tårn og langs vejen Rødovre Stationsvej (denne beplantning skal aftales med de pågældende grundejere). Passagearealet under det vestlige tårn får en krumning, som vil reducere vindtunneleffekten. 16C - lokalplan 141 er ikke for et bestemt projekt, derfor er bestemmelserne beskrevet alsidigt og med fokus på helheden,	16A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 16B - Høringssvaret giver Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 16C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			inger og med hensyn til facadematerialer er der udelukkende krav til farvenuancer – der er INGEN krav til selve materialet. Facadematerialernes type og patinering er afgørende for de naboer, der skal se på byggeriet over tid. Det er derfor yderest uhensigtsmæssigt, at lokalplanforslaget er så åbent, at der kan vælges frit imellem kompositplader, tegl og alu-plader. <i>Uklar beskrivelse af skyggepåvirkning</i> 16D - I lokalplanforslaget mangler der en illustration af, om slagskygger fra det vestlige højhus vil nå Gillesagers højhus om morgenen i sommerperioden (f.eks. den juni, fra kl. 6:00 til 9:00). <i>Uklar beskrivelse af etablering af støjskærm langs banen</i> 16E - Hvis der kun etableres støjskærm langs den nordlige side af jernbanesporene, vil der være mulighed for refleksion af støjen til gene for beboelsesområder syd for banen. Dette scenarie er der ikke redegjort for i lokalplanforslaget. <i>Manglede sammenhæng med de eksisterende udviklingsplaner for naboerområderne syd for lokalplanområdet</i>	som sikres yderligere med henvisninger til illustrationer og beskrivelser i Designmanualen, som har til hensigt at sikre den arkitektoniske kvalitet i bydelen. I lokalplanens § 8.1b og c der bestemmelser om, at der til facader, skal anvende tegl eller indfarvet beton i hvide og lyse nuancer, som reflektere lyset i varme farver. Iht. § 8.2a skal hovedparten af bydelens tage etableres, som grønne tage eller tagterrasser. Iht. § 8.4 er der bestemmelser om, at eventuelle altaner skal udformes, som en integreret del af facadens materiale eller at der kan etableres værn i stål eller glas. Det vurderes at arkitektur, udformning og materialer er beskrevet og illustreret så udførligt, at det overordnede arkitektoniske formsprog er sikret og kan anvendes i forbindelse med byggesagsbehandlingen af de enkelte bebyggelser. 16D - Der er ca. 100 meter over til Gillesagers højhus, som er beliggende syd for jernbanen og sydvest for lokalplanområdet. Det vurderes, at skyggepåvirkningerne vil være minimale og sent på eftermiddagen vil det være Gillesager højhuset, der skygger i Rødovre Port. 16E - Støjskærm opsættes på Banedanmarks areal, udføres af Banedanmark og efter Banedanmarks retningslinjer. <i>Det tilføjes i § 11.2a, at det skal sikres, at støjen fra jernbanen ikke reflekteres mod syd, via den nye støjafskærmning.</i> 16F - En eventuel tunnelforbindelse ligger uden for lokal-	lokalplanen. 16D - Høringssvaret giver Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 16E - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanen. <i>Det er tilføjet i § 11.2a ... og det skal sikres, at støjen fra jernbanen ikke reflekteres mod syd, via den nye støjafskærmning.</i> 16F - Høringssvaret giver

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			16F - Hovedstrukturen (på side 7 i Design-manualen) her er en indikator af en forbindelse til Brøndbyparken, men sammenhængen er ikke nærmere beskrevet i lokalplanforslaget. Det burde overvejes også at skabe en tunnelforbindelse under banen fra Vestpladsen, hvilket vil kunne være med til at øge flowet gennem de nye handelsområder markant.	planområdet og er derfor ikke medtaget her.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
17	26.10.2016	17 - Susanne Juul Jensen Rebæk Søpark 3 – 1518 2650 Hvidovre	17- Susanne Juul Jensen har fremsendt en indsigelse vedr. støj- og støvgener i byggefasen, over bygningshøjder / udkigsgener samt ønske om godtgørelse for gener. <i>Støj- og støvgener i byggefasen</i> 17A - Jeg bor og opholder mig det meste af døgnet i min bolig på 15. sal i højhuset Ræbæk Søpark, den nærmeste lejlighed ud mod Rødovre Station. Jeg frygter den byggestøj og det byggestøv der vil forekomme igennem flere år – indtil bydelen er færdig. <i>Udkigsgener og godtgørelse for gener</i> 17B - Jeg mener at bygningerne er alt for høje og vil tage meget af Rebæk Søparks udsigt. <i>Godtgørelse for gener</i> 17C - Hvis Planen bliver til noget, mener jeg, at Rødovre Kommune bør betale en godtgørelse til de beboere, som bliver ramt i byggefasen og får frataget deres udsigt. Stor skuffelse, at Rødovre Kommune kan gå med til et sådanne bygge projekt.	17A - Rødovre Kommunes Forskrift for Bygge- og anlægs-aktiviteter skal overholdes. Jf. denne tillades kun støjende arbejde på hverdage mellem 7:00 og 18:00. Der kan kun i særlige tilfælde gives dispensation. 17B - Byudviklingen af Rødovre Port er i overensstemmelsen med Landsplandirektivet; Fingerplan 2013 om at prioritere en tæt bymæssig udvikling i de stationsnære arealer tæt på København. Byudviklingen af Rødovre Port har desuden været varslet / offentliggjort i Kommuneplan 2010 og ved en forudgående offentlig høring om plangrundlaget for den forestående byudvikling i området. Det vurderes at beboerne i Rebæk Søpark ikke er berettiget til godtgørelse. 17C - Se kommentar under punkt 17B.	17A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 17B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 17C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
18	28.10.2016	18 - Agenda 21 Gruppen i	18 - Agenda 21 Gruppen i Rødovre har fremsendt		

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
		Rødovre ved formand Jann Larsen og medlem af Agenda 21 Gruppen Jørgen Munch	kommentarer til planforslagene vedr. bebyggelsesprocent, plangrundlaget, off. serviceydelser i bydelen, grønne friarealer, detailhandelsanalyse, klimatilpasning og bæredygtig byudvikling, støj- og partikel-forurening, lys- og skyggeforhold, vindforhold, bebyggelsesstruktur, trafikflow, bygningshøjder, anvendelser og fejl i lokalplanforslaget / offentlig adgang. <i>Alt for høj bebyggelsesprocent</i> 18A - Planernes formål er angiveligt bl.a. at ”iscenesætte indgangen til Rødovre” og ”bidrage til at skabe vækst”. Dette opnås ved at muliggøre et stærkt udvidet byggeret ved hjælp af en helt eksorbitant høj bebyggelsesprocent på 300 og en bygningshøjde på op til 19 etager - samt ved inddragelse af nuværende vejareal og luftrummet over en stærkt trafikeret regional trafikåre. Hvis planerne realiseres, vil det kunne medføre en tilvækst på 3.000 personer på et lille areal, og en befolkningstæthed på omkring 1.000 personer/ha – hvilket er mere end tætheden på brokvartererne i København! Der er heri medregnet de byggemuligheder, som kommuneplantillægget åbner for umiddelbart vest for stationen. <i>Plangrundlag - bebyggelsesprocent</i> 18B - Kommunen begrunder den alt for høje bebyggelsesprocent med Fingerplanens princip om Stationsnærhed, hvor lokalisering skal styrke den kollektive trafik, men overser indholdet i § 6 stk. 4: Bebyggelsesprocenter skal <i>modsvare</i> den <i>centrale beliggenhed</i> og gode tilgængelighed. Området omkring Rødovre Station har ikke og vil heller ikke med denne plan få nogen udtalt central beliggenhed - og derfor er det et grundlæggende fejlgreb at benytte en tæthed, der er langt højere end anvendt i centrale byudviklingsområder. <i>Serviceydelser for de nye beboere i bydelen</i> 18C - Trods den tætte bebyggelsesplan, som vil	18A - Se kommentar under punkt 12A 18B - I et regionalt perspektiv er området omkring Rødovre Station centralt beliggende – Rødovre Station er i Fingerplan 2013 udpeget, som knudepunktsstation i et stationsnært kerneområde – med omstigning til S-busser, der har forbindelse til andre stationer. 18C - Rødovre Kommune vurderer løbende sammenhænge	18A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 18B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 18C - Høringssvaret giver ikke

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			medføre en massiv tilflytning til Rødovre Syd, er der intet sted i planerne, hvor der er redegjort for behovet for skoler, institutioner, parker, legepladser, kolonihaver etc., som byggeriet vil afføde. <i>Plangrundlag - Grønne områder iht. kommuneplanens retningslinjer og Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014</i> 18D - Ser vi alene på parkbehovet, er kommuneplanens retningslinje (3.1), at der skal være et offentligt grønt område inden for en afstand af max. 200 m ved 'fortætning af boligområder'. Hvordan vil politikerne skaffe det? Af kommuneplanen fremgår, at 'der er ingen egentlige parker i den sydlige del af kommunen'. København har som 'tæt by' 30 m² grønt område pr. indbygger, og med denne beskedne standard skulle der altså skaffes et grønt areal på størrelse med Espelunden inden for 200 m's afstand! <i>Detailhandelsanalyse iht. Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014</i> 18E - Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014 mangler at behandle detailhandel - samt kommuneplanens bebudede <i>analyse af detailhandelen i området</i>. <i>Klimatilpasning og bæredygtig byudvikling</i> 18F - Rødovre Kommune ønsker med planen at fremme en bæredygtig udvikling af byen. Der er udarbejdet en miljøvurdering iht. Planloven, og heraf fremgår det, at det påtænkte byggeri vil være i konflikt med en række afgørende	mellem offentlige serviceydelser og antal forventede borgere. Vedr. daginstitution, se svar under punkt 14I 18D - Rødovre Kommune er en grøn kommune som bestræber sig på at skabe grønne boligområder. Rødovre Syd omfatter også etageboligbebyggelserne i Kærene, som har store grønne fællesarealer mellem de blokkene, og der ud over er der tæt beliggende rekreative arealer ved Damhussøen og Vestvolden. 18E - I Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014 står der i skemaet på side 9, at der kan planlægges for fremtidig anvendelse til bl.a. detailhandel. I skemaet er der desuden nævnt maksimum etageareal pr. butik for dagligvarer (2.000 m²) og til udvalgsvarer (1.000 m²). I Kommuneplan 2010-2022 er der Retningslinjer for kommunens detailhandel, på side 122-131 - I skemaet, på side 125, fremgår det, at der i Rødovre Stationscenter, kan etableres maksimum 3.500 m² butiksareal – denne ramme er sikret i lokalplanens § 3e. 18F - Det fremgår af kommunens Støjhandlingsplan, at der ved renovering af Tårnvej skal tilstræbes, at der udlægges støjdæmpende asfalt. Asfaltbelægningen vurderes ikke at have behov for en udskiftning på nuværende tidspunkt. Lokalplanen sikrer en støjskærm langs lokalplanområdets	anledning til ændringer i lokalplanen. 18D - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 18E - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 18F - Høringssvaret giver anledning til ændring i lokalplanen Det er tilføjet i § 11.2a ... og det skal sikres, at støjen fra jernbanen ikke reflekteres mod syd, via den nye

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			miljøhensyn. Det er ikke forklaret, hvorfor undersøgelser og anbefalinger fra sagkyndige med hensyn til <i>støj, vind, skygge, trafik, bæredygtighed og klimatilpasning</i> ikke fører til ændringer i projektet? Når planens formål er at sikre en bæredygtig udvikling, savnes der en begrundelse for, at der konkret mangler krav til klimatilpasning og bæredygtighedsløsninger. Det foreslås, at disse bestemmelser indarbejdes, og at der arbejdes med en <i>miljøcertificering</i> (eksempelvis DGNB) af planen. Dette vil også fjerne nogle af uoverensstemmelserne med kommunens arkitekturpolitik og med Nordic Built Charter. Det er næppe acceptabelt, at planen pt. ikke harmonerer med 5 af charterets 10 punkter.	sydlige udstrækning. Støjskærm opsættes på Banedanmarks areal - af Banedanmark og efter deres retningslinjer. Det tilføjes i § 11.2a, at det skal sikres, at støjen fra jernbanen ikke reflekteres mod syd, via den nye støjafskærmning. Støjanalysen viser at støjen stiger op til 5 meters højde og derefter falder igen langsomt. Lokalplanen sikrer at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier skal overholdes på udendørs arealer og boliger. For at forbedre vindmiljøet er der (i lokalplan) planlagt for beplantninger på følgende steder: • Før og efter cykel/gangbroen over Tårnvej. • Ved de to hjørner af den vestlige tårnbygning. • Nord for den vestlige tårn og langs vejen Rødovre Stationsvej (denne beplantning skal aftales med de pågældende grundejere). Passagearealet under det vestlige tårn får en krumning, som vil reducere vindtunneleffekten. Mulighederne for at indtænke grøn regnvandshåndtering i byudviklingen er undersøgt ifm. miljøvurderingen. Konklusionen er, at hverken nedslivning eller forsinkelse af regnvand kan lade sig gøre pga. den høje bebyggelsesprocent samt det forhold, at der skal være kælder under det meste af arealet. Opsamling af regnvand til brug for tøjvask og toiletskyl blev også undersøgt i miljøvurderingen med viste sig ikke at være økonomisk rentabelt. Det er desuden ikke lovligt at anvende vand fra grønne tage til toiletskyl og tøjvask, og da der planlægges grønne tage på en del af bygningerne, kan disse ikke samtidig anvendes til opsamling af regnvand. Området ligger lige i nærheden af et separatkloakeret område, og derfor er det skrevet ind i lokalplanen, at bygherre i samarbejde med HOFOR skal undersøge mulighederne for at fraseparere regnvandet og lede det til regnvandssystemet, som ligger på den anden side af Tårnvej/Avedøre Havnevej. På den måde aflastes fælleskloakken i området og kan dermed bedre håndtere fremtidens øgede regnmængder.	<i>støjafskærmning.</i>

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			<i>Støj og støvpartikler</i> 18G - Området er stærkt belastet af støj (og partikelforurening) fra bane og fra vej. Alligevel tillades byggeri helt tæt på støjklenderne. Der er tale om støjbelastninger, der både for bane- og vejstøj overstiger grænseværdier med hele 8 gange. Det påpeges i miljøvurderingen, at støjen <i>øges i højden</i>, hvorfor der er store udfordringer i forhold til de evt. begrønnede støjskærme. De skal være usædvanligt høje, også selv om de evt. placeres i nabokommunen mod syd! <i>Lys- og skyggeforhold</i> 18H - De 'karaktergivende illustrationer' i lokalplanforslagets Del 1 af Strædet (på side 14) og af hele bebyggelsen (på side 6), er udført med en solhøjde, der er helt ukendt på vore breddegrader - hvilket bidrager til et lyst og let indtryk. Men dagslysiagrammerne på Kortbilag 8 viser, at 'Strædet' vil være skygget hen over hele dagen i mindst halvdelen af året. Det vil ikke være attraktivt, når der samtidig vil være vindturbulens fra de høje bygninger. <i>Vindforhold</i> 18I - Vindproblemerne, skabt af den høje bebyggelse, vil specielt være alvorlige på den vestlige plads, som 'ikke er egnet til ophold', og hvor biler, cyklende og gående skal sno sig mellem hinanden på en indtil videre ukendt måde! Men også cyklister under viadukten og langs Rødovre Stationsvej vil opleve farlige situationer på grund af kraftige vindstød. <i>Trafikflow, dispositionsforslag og cykelparkering</i> 18J - Sløjfningen af vejbroen over Tårnvej kræver to nye lysreguleringer, som vil reducere tilgænge-	Lys- og skyggediagrammer viser, at de skyggegener der vil være, er i begrænsede perioder og vurderet at være acceptable i en bymæssig kontekst. 18G - I forbindelse med byggesagsbehandlingen af byggeriet, skal støjkravene, der er sikret i § 11, overholdes. § 10.5 sikrer at støjskærmen skal begrønnes. Vedr. retningslinjer for støjskærmen - Se kommentar under punkt 16E. 18H - Det er almindelig fagteknisk standard, at illustrationer af bebyggelsesplaner grafisk skyggelægges fra nordvest. Der er i lokalplanforslagets (Del 1) medtaget et Bilag 8 med dagslysiagrammer, som viser sol- og skyggeforhold på forskellige tidspunkter og årstider. I lokalplanforslaget er det tilstræbt, at den primære opholdsplads, for udeservering er planlagt i den østlige ende af Strædet, hvor der vil være flest solskinstimer i sommerhalvåret. Strædet er planlagt, så den nye bebyggelse skaber læ for det meste af Stræde-forløbet, ved vind fra vest. 18I - Vestpladsen er planlagt, som en trafikplads og for korte ophold. Se også svar under punkt 18B 18J - Tilgængeligheden ændres ikke, da forslaget lægger op til, at det stadig er muligt for fodgængere og cyklister og	18G - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 18H - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 18I - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 18J - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			ligheden og skabe køkørsel, også for bustrafikken i området. <i>Dispositionsforslaget</i> 18K - For Rødovre Stationsplads skal der udarbejdes et 'dispositionsforslag' (af hvem?). <i>Cykelparkering</i> 18L - Det kan blive en udfordring i betragtning af den nye og øgede trafik, som pladsen skal rumme. Her er det også påfaldende, at lokalplanens krav til cykelparkering er <i>lavere end det eksisterende antal</i>. Og i øvrigt i strid med kommuneplanens krav (om cykelparkering til erhverv). <i>Bebyggelsestæthed og bygningshøjder</i> 18M - Tætheden og bygningshøjderne er den klare årsag til planens problemer. Det oplagte forslag til forbedring er derfor at <i>reducere den maksimale bygningshøjde til 6 etager</i>. Med en i øvrigt uændret bebyggelsesplan vil der stadig kunne opføres omkring 30.000 m² bebyggelse, som vil være betydeligt mere attraktivt og bæredygtigt. <i>Anvendelsesbestemmelser</i> 18N - Samtidig bør der i planen strammes op på anvendelsesbestemmelserne for at leve op til Fingerplanens principper om at forbeholde byggemuligheder til regionale byfunktioner, jf. § 6 stk. 3. Det vil også være et vigtigt og velbegrundet bidrag til byens udvikling, hvis de ungdomsboliger, der nævnes i lokalplanens formål, blev sikret, som sociale ungdomsboliger, ved at anvende 25 procentsreglen.	benytte broen til at komme mellem Rødovre Station og Kærene. Ved de to nye lysreguleringer arbejdes der for muligheden for, at cyklister vil kunne krydse Tårnvej, hvilket vil være en forbedring af tilgængeligheden. Signalregulering af trafik medfører altid mulighed for, at biler skal holde for rødt lys, hvilket er nødvendigt for at skabe bedre afvikling af svingtrafik fra sidevejene. 18K - Dispositionsforslaget for den nye forplads / Rødovre Stationsplads udarbejdes af Rødovre Kommune. 18L - Cykelparkeringsnormen for lokalplanområdet, som helhed er i overensstemmelse med retningslinjerne i kommuneplanen. <i>Der indskrives en præcisering af cykelparkeringsnormen for lokalplanområdet som helhed og for delområde Vest (som minimum). § 6.2a Der skal etableres cykelparkering i lokalplanområdet med minimum cykelparkeringsnorm på 2 stk. pr. bolig og 1½ pr. 100 m² erhvervsareal.</i> 18M - Se kommentar under punkt 12A 18N - Boliger, erhverv og uddannelse er anvendelser, som har status af regional betydning / byfunktioner i Stationsnært kerneområde. Vedr. ungdomsboliger, se kommentar under punkt 14B.	lokalplanen. 18K - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 18L - Høringssvaret giver anledning til præcisering af cykelparkeringsnormen i <i>§ 6.2a: Der skal etableres cykelparkering i lokalplanområdet med en minimumsparkeringsnorm på 2 stk. pr. bolig og 1½ pr. 100 m² erhvervsareal.</i> 18M - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 18N - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			<i>Fejl i lokalplanforslaget - anvendelser</i> 18O - Desuden bør planerne gennemgås med en tættekam for en række fejl og mangler. Det vil føre for vidt at gennemgå alle her. Men eksempelvis burde kravet i § 3 om offentlig adgang til øverste etage af det høje tårn også optræde i formålsparagraffen, hvis det er et seriøst tilbud til offentligheden. Og helt elementært mangler der i § 3 bestemmelsen om, at erhverv ikke må etableres over boliger – lige bortset fra denne restaurant!	18O - Der bliver læst korrektur en ekstra gang på lokalplanen. Teknisk Forvaltning vurderer, at den offentlige adgang til det højeste tårn er sikret tilstrækkeligt i lokalplanens § 3d. <i>Det indskrives i § 3k (som et nyt punkt), at der ikke må etableres erhverv over boliger (bortset fra en restaurant i det højeste tårn og hvor erhverv er i forbindelse med boligen, som er iht, § 3.4a)..</i>	18O - Høringssvaret giver anledning til følgende tilføjelse i lokalplanen: <i>§ 3.1k Der må ikke etableres erhverv over boliger (bortset fra en restaurant i det højeste tårn og hvor erhverv er i forbindelse med boligen, som er iht, § 3.4a).</i>
19	28.10.2016	19 - Mikael Johnsen mgjohnsen@yahoo.com	19 - Mikael Johnsen har, efter at have læst om planerne i Rødovre Lokal Nyt, fremsent kommentarer vedr. højhuse, manglede socialt liv og den øgede trafikmængde. <i>Højhuse</i> 19A - HVER gang der er planer om et nyt tiltag fra Rødovre Kommune skal man være angst for endnu et højhusprojekt. Hvad er det med de højhuse? Er der eksempler i Rødovre eller andre steder, hvor højhuse har været værdiskabende for området? Er miljøet i kørene noget at stræbe efter? For os der bor i området er det bare ikke et plus, at der nu kommer noget der rager op, som man skal græmmes ved. Et højhus passer simpelthen ikke ind i området. Vi gider ikke se på dem! Er der blevet taget højde for, hvordan bygningerne påvirker lokalområdet? <i>Socialt liv</i> 19B - Hvorfor kommer der aldrig noget der rent faktisk er til gavn for borgerne i Rødovre? Det der er brug for er mere socialt liv. Steder hvor folk mødes med cafeer, grønne områder m.v. Når vi så kigger på, at der kommer rigtig mange nye borgere ind i de her højhuse, hvad dølen skal de lave?	19A - Højhusene har været varslet / offentliggjort i forbindelse med en forudgående høring, i september 2015, hvor den i Kommuneplan 2014 ni etager høje bebyggelse sandsynligvis ville blive forøget i forbindelse med lokalplanforslaget. Se også kommentar under punkt 12A og 14D. 19B - Se også svar under punkt 2A og 11D.	19A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 19B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			Rødovre er lige nu et nærliggende provinshul til København, hvor der intet socialt liv udspiller sig, da der ikke findes områder, hvor man kan få en kop kaffe, et glas øl eller spise frokost. Nårh jo, der er Rødovre Centrum og Damhus-torvet, som ikke er højtrangerende aktiviteter, hvis man vil ud i sin by efter min mening. Tag jer dog for dølen sammen! <i>Øgede trafikmængde</i> 19C - Rent praktisk er jeg bekymret for den ekstra trafik det her vil medføre. Jeg har ikke set opgørelser eller planer for, hvordan denne er tænkt afviklet.	I lokalplanforslaget er det sikret, at det er muligt at etablere en café med udeophold og en restaurant på øverste etage i et af tårnene. 19C - Trafikken fremgår af miljøvurderingen. Udviklingen af planområdet forventes at skabe 600 ekstra bilture pr. døgn. Ved nedlægningen af vejbroen over Tårnvej anlægges to nye signalanlæg på Tårnvej, så adgangen for kørende trafik mellem Kærene og Rødovre Station ikke forringes.	19C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
20	28.10.2016	20 - Hvidovre Kommunalbestyrelse ved Borgmester Helle Adelborg og Kommunaldirektør Nich Bendtsen	Hvidovre Kommunalbestyrelse har fremsendt kommentarer vedr. politisk behandlet af Hvidovre Kommunalbestyrelse og Økonomiudvalg, skyggeforhold, parkering, busser nedsivning og støj. <i>Udvikling i området</i> 20A - Overordnet stiller Hvidovre Kommune sig positivt over for en udvikling i området. Vi er helt enige i, at området har stort potentiale for udvikling og nærheden til stationen kan udnyttes bedre. Hvidovre Kommune ønsker dog, at knytte nogle kommentarer til planforslagene: <i>Skyggepåvirkninger</i> 20B - Planforslagene giver mulighed for en bebyggelse i op til 14, 16 og 19 etager. De lys- og skyggemæssige påvirkninger fra den nye bebyggelse er vurderet i miljøvurderingen og der er medtaget dagslysdigrammer i lokalplanforslaget (på Kortbilag 8), som viser, hvordan skyggerne for den nye bebyggelse falder hen over året og i løbet af dagen. Hvidovre Kommune efterspørger et supplerende diagram for Vojensvej og syd for banen - for aftener i sommerhalvåret (marts/oktober og juni kl.	20A - Ingen bemærkninger. 20B - Det er vurderet, at de skyggegener der generelt vil være i hhv. Hvidovre Kommune og Brøndby Kommune er i meget begrænsede perioder (meget tidligt om morgen og sent om aftenen), da bebyggelsen i de kommuner fortrinsvist ligger syd for den nye bebyggelse.	20A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 20B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			18 og kl. 20), for at kunne vurdere omfanget af eventuelle skyggepåvirkninger for Hvidovre Kommunes borgere. <i>Parkering</i> 20C - Planforslagene stiller krav om etablering af parkeringspladser: 1 P-plads pr. 312 m² etageareal. Dette mener vi, er en meget lav parkeringsnorm. Vi er bekymret over, om kravet til parkering er tilstrækkeligt til at opfylde behovet for pendlere, beboere, hotelgæster, de erhvervsdrivende, kunder og besøgende i området. Erfaringen viser, at selvom folk bor stationsnært, skiller de sig ikke med bilen. Hvidovre Kommune vurderer, at der kommer flere bilister, end der er parkeringspladser til. I så fald vil de søge parkeringsmuligheder uden for parkeringskælderen, bl.a. på de omkringliggende villaveje og syd for banen i Hvidovre Kommune.	20C - I Stationsnære kerneområder skal der planlægges iht. Landsplandirektivet; Fingerplan 2013, her pålægges kommunerne bl.a., at planlægge med en intensiv arealudnyttelse for byfunktioner og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Parkeringsnormen i Stationsnære kerneområder skal således være lavere end i kommunens øvrige områder for Blandet bolig- og erhverv. For at imødekomme høringssvarene vedr. den lave parkeringsnorm, foreslås en forøgelse af minimumsparkeringsnormen til følgende: 1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². Denne norm er i overensstemmelse med stationsnærhedsprincippet og vil give en forøgelse af planforslagets p-norm (fra min. 120 p-pladser til min. 200 p-pladser). Det forslås desuden, at der indskrives mulighed for at etablere parkeringspladser i de to østlige beliggende tårnes nederste to etager (ud mod Tårnvej).	20C - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanens § 6, hvor følgende er indskrevet: §6.1a Der skal etableres parkeringspladser <i>for del-område Vest</i>, med en minimumsparkeringsnorm på 1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². §6.1b Der må maks. etableres 300 p-pladser for bebyggelsen i delområde Vest. §6.1c Der skal etableres minimum 120 p-pladser som etableres i parkeringskælder under bebyggelsen i delområde Vest. §6.1d Parkeringskælderen i delområde Vest kan etableres i 1-2 etager. §6.1e De resterende minimum 80 p-pladser for delområde Vest kan etableres i de to østlige beliggende tårnes to nederste etager (ud mod Tårnvej) og/eller i en (udvidet) fælles parkeringskælder under delområde Øst - Se også § 2.2c. § 6.1f Der kan etableres parkeringspladser i del-område Øst, til brug for Rødovre

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			<i>Busser</i> 20D - Tilgængeligheden for de regionale busser til og fra Rødovre Station bør prioriteres. Det er vigtigt, at der ikke opstår kødannelser og dermed forsinkelser for busserne, bl.a. ved de nye lyssignaler på Tårnvej og på Rødovre Stationsvej, hvor bilerne kan holde og vente på at komme ind i den nye parkeringskælder. <i>Nedsivning</i> 20E - I lokalplanforslagets redegørelse står, at det ikke kan lade sig gøre at etablere forsinkelse af regnvand- eller nedsivningsbassiner, og at regnvand fra tage og befæstede overflader, skal ledes til eksisterende afløbssystem. Hvidovre Kommunes strategi for Klimatilpasning 2014 registrerer viadukten på Tårnvej/Avedøre Havnevej, som problematisk og vurdere, at dette er et område der skal prioriteres. Det vil være oplagt, at arbejde med en skybrudssikring i samarbejde mellem Rødovre, Brøndby og Hvidovre Kommune i forbindelse med en realisering af lokalplanen. <i>Støjskærm</i> 20F - lokalplanen stiller krav om, at der skal etableres en støjskærm mod jernbanen, for at mindske støj fra denne. Det er fuldt forståeligt, men i den forbindelse skal det sikres, at støjskærmen ikke reflektere støjen og dermed øger støjpåvirkningen syd for banen og dermed for Hvidovre Kommunes borgere. Vi forventer derfor, at Hvidovre Kommune inddrages i det konkrete valg af støjafskærmning mod jernbanen. <i>Afsluttende bemærkning</i> 20G - Vi håber på dialog omkring vores bemærkninger, men overordnet set, ser det rigtig spændende ud, og vi ser frem til en realisering, som	20D - I projekteringen af signalanlæggene arbejdes der for bedst mulige forhold for afviklingen af cykel-, bil- og bus-trafikken, så fremkommenligheden ikke unødvendigt forringes, og at cykel- og bus-trafikken opretholdes som et godt alternativt til bilen. 20E - Viadukten på Tårnvej/Avedøre Havnevej er også udpeget, som risikoområde i Rødovre Kommunes Klimatilpasningsplan. Teknisk Forvaltning er enig i, at det vil være oplagt at indlede et samarbejde mellem Rødovre, Brøndby og Hvidovre Kommune om sikring af viadukten. Området ligger lige i nærheden af et separatkloakeret område, og derfor er det skrevet ind i lokalplanen, at bygherre i samarbejde med HOFOR skal undersøge mulighederne for at fraseparere regnvandet og lede det til regnvandssystemet, som ligger på den anden side af Tårnvej/Avedøre Havnevej. At håndtere regnvandet på den måde kan formentlig også bidrage til at begrænse mængden af vand, der strømmer ned i viadukten. 20F - Støjskærm opsættes på Banedanmarks areal, udføres af Banedanmark og efter Banedanmarks retningslinjer. <i>Det tilføjes i § 11.2a, at det skal sikres, at støjen fra jernbanen ikke reflekteres mod syd, via den nye støjafskærmning.</i> 20G - Rødovre Kommune har i videst muligt omfang imødekommet Hvidovre Kommunes bemærkninger.	<i>Station - både på terræn og i parkerings-kælder.</i> 20D - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 20E - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 20F - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanen. <i>Det er tilføjet i § 11.2a ... og det skal sikres, at støjen fra jernbanen ikke reflekteres mod syd, via den nye støjafskærmning.</i> 20G - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			kan højne området og gøre det mere attraktivt – også for Hvidovre Kommunes naboområder.		
21	28.10.2016	21 - Trafikselskabet Movia ved sekretariatschef Camilla Struckmann	21 - Movia har fremsent kommentarer vedr. nedlæggelse af vejareal og konsekvenserne for busdriften og henvisning til allerede afholdt møde med Rødovre Kommune, hvor nedenstående bemærkninger er blevet drøftet. <i>Afholdte møde</i> 21A - Movia henviser i øvrigt til afholdt møde med Rødovre Kommune den 23. september 2016, hvor Movias bemærkninger til lokalplanforslaget i forhold til konsekvenserne for busdriften blev drøftet. <i>Nedlæggelse af vejareal og konsekvenserne for busdriften</i> 21B - Det vejareal ved Rødovre Stationscenter, som Rødovre Kommune ønsker at nedlægge, betjenes i dag af buslinjerne 200S, 161 og 848. Det må forventes, at nedlæggelsen vil få følgende konsekvenser for busserne: Busserne 161 og 848 vil i fremtiden skulle igennem to signalregulerende kryds, hvilket vil medføre en forsinkelse af busserne. I dagens situation er det vigepligtsregulerende kryds. Busserne på linje 200S i sydgående retning mod Rødovre St. vil opleve mindre forsinkelser, da de skal igennem to signalregulerende kryds. Især det sidste kryds vil bidrage til forsinkelserne, da de kommer til at dele venstresvingsbanen med andre køretøjer. I dag kan busserne udføre venstresving næsten uhindret pga. den eksisterende busluse (busgrav). Busserne på linje 200S i sydgående retning fra Rødovre St. vil derimod opleve en væsentlig rutemæssig forbedring, da de i dag kører en omvej for at komme ned på Tårnvej.	21A - Movia har afholdt et møde med Teknisk Forvaltning angående mulighederne og konsekvenserne for bustrafikken i forhold til projekteringen af de to nye signalanlæg. 21B - Der arbejdes i projekteringen af signalanlæggene for tiltag, som kan reducere forsinkelser af busserne.	21A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 21B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			For busserne på linje 200S i nordgående retning vil det også kunne betyde forringelse, da busserne skal igennem to signalregulerende kryds, når d skal til/fra Rødovre St. <i>Bemærkninger og anbefalinger</i> 21C - Flere køretidsanalyser har igennem tiden vist, at fremkommeligheden oftest er forringet for busserne til/fra S-togstationer. Derfor vil Movia gerne opfordre til, at have fokus på en god busafvikling til/fra Rødovre St., som er et vigtigt knudepunkt for pendlere/borgere mv. Etableringen af to nye signalregulerende anlæg på Tårnvej vil forringe fremkommeligheden for busserne. Derfor vil Movia opfordre til, at Rødovre Kommune indarbejder busprioritering i de nye signaler, således at man reducerer forsinkelserne for busserne og de rejsende. I tilknytning til de signaltekniske tiltag anbefaler Movia også at gennemføre geometriske tiltag, der kan bidrage til at forbedre forholdene for busserne i de signalregulerende kryds. Movia foreslår at Rødovre Kommune etablerer en busbane mellem de to signalregulerende kryds i nordgående retning, så busserne undgår kødannelse i myldretiderne. Jævnfør lokalplanens kortmateriale ser dette ud til at være en mulighed. I den videre planlægning bør Rødovre Kommune også overveje, om der er mulighed for at etablere stoppesteder på Tårnvej for linje 200S i begge retninger og stadigvæk sikre et godt skift mellem bus og S-tog. Ved etablering af stoppesteder på Tårnvej/Avedøre Havnevej vil man skabe en hurtig og attraktiv busforbindelse i nord- og sydgående retninger.	21C - Se svar 21B. Anlæggelse af en busbane mellem de to nye signalanlæg er udover signalprojekterne og indgår ikke i det videre arbejde, da det omfatter en ombygning af selve vejprofilet mellem de to signalanlæg. Det ønskes ikke at 200S skal fjernes fra Rødovre Station, da den vil forlænge skiftetiden for pendler mellem S-toge, de gule lokalbusser og S-bussen, hvilket vil være en forringelse af pendlernes rejsetid. Krydsning af Tårnvej for fodgængere vil også forringe fremkommenligheden for busserne og bilerne, da der skal indarbejde længere grøntid for sidevejene. Det vil forlænge ventetiden for bilisterne og busserne som skal nord-syd af Tårnvej/Avedøre Havnevej.	21C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
22	30.10.2016	22 - Grundejerforeningen Hendriksholm ved formand Tina Forchhammer	22 - Grundejerforeningen Hendriksholm har fremsendt kommentarer vedr. bygningshøjder iht. Kommuneplan 2014 / Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014.		

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			<i>Plangrundlag – Bygningshøjder iht. Kommuneplan 2014 og Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014</i> 22A - Vi noterer med tilfredshed, at de punkter, som vi fremfører under forhøringen af plangrundlaget, er respekteret i det fremlagte lokalplanforslag, bortset fra højderne på de forslåede højhuse, som er blevet ca. 10 etager højere end de oprindelige 9 etager i Kommuneplan 2014. Ejerforeningen modtager negative reaktioner fra enkelte medlemmer på denne afvigelse fra Kommuneplan 2014, som mener at de maksimale 9 etager bør fastholdes.	22A - I november 2015 blev der afholdt en forudgående offentlig høring, hvor kommuneplantillægget blev varslet. Her blev det oplyst, at der ved udviklingen af et fremtidigt projekt, sandsynligvis ville blive brug for ændringer i kommuneplanens rammebestemmelser for et nyt Rammeområde 6F03 Rødovre Port og for et eksisterende Rammeområde 7C01 Rødovre Stationsvej. Ændringerne omfattede en opjustering af bebyggelsesprocenten og en forøgelse etageantallet. Se også kommentar under punkt 12A og 14D.	22A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
23	31.10.2016	23 - Lise og Steffen Nørgaard Damhus Boulevard 118 2610 Rødovre	23 - Lise og Steffen Nørgaard har fremsendt kommentarer vedr. bygningshøjder, indkigsgener, parkeringsnorm og fald i ejendomsværdi. <i>Bygningshøjder og indkigsgener</i> 23A - Vores ejendom ligger i umiddelbar nærhed af Rødovre Station, med stuevinduer og have vendt mod byggeriet i den nye bydel. Vi frygter at vores privatliv kan blive forstyrret ved bebyggelse i 2-3 etager med muligheder for terrasser. <i>Parkeringsnorm</i> 23B - På borgemødet blev det nævnt, at der forventes 500 – 1000 nye beboere i den nye bydel. På den baggrund mener vi, at der er planlagt med en for lav parkeringsnorm. Siden Frederiksberg Kommunes ændrede i deres parkeringsregler har vi oplevet en voldsom stigning af pendlerparkeringer på vejene omkring stationen. Dette frygter vi vil stige yderligere, hvis der ikke er tilstrækkelige langtidsparkeringspladser til de kommende beboere. <i>Ejendomsværdi</i> 23C - Vi mener, at overfor nævnte situationer, kan medføre et væsentligt fald i vores ejendomsværdi, når vi en dag skal sælge.	23A - Se kommentarer under punkt 1A 23B - <i>Se kommentarer under punkt 14J</i> 23C - Se kommentar under punkt 1B	23A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 23B - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanen. <i>Se under punkt 14J.</i> 23C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
24	31.10.2016	24 - Michael Hannibal	24 - Michael Hannibal Dandanell har fremsendt		

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
		Dandanell	kommentarer og indsigelser til planforslagene vedr. bebyggelsesplanen, beliggenhed og forureninger, facadematerialer, div. fejl og mangler i teksten, støjkort, forurening, grønne tage, trafik, illustrationer samt til plangrundlaget i Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014 og til byggeprocessen. <i>Punkterne 24a, b og c er gennerelle kommentarer vedr. bebyggelsesplanen, beliggenheden samt forurening.</i> <i>For høj bebyggelsesprocent</i> 24A - Det må indledningsvist konstateres, at der er på tide, at der sker noget på det noget triste areal ved Rødovre Station. Men på trods af de flotte tegninger mv., så må lokalplanforslaget siges at være alt for vildt og voldsomt til området. Jeg foreslår, at det vestlige beliggende højhus på 16 etager, helt sløjfes og at bygningshøjen på de to andre højhuse på hhv. 14 og 19 etager reduceres. <i>Beliggenhed - Trafikstøj og luftforurening</i> 24B - Man ligger op til, at der skal opføres tre højhuse på hhv. 14, 16 og 19 etager på et lille areal, klods op af Tårnvej, med trafikstøj og forurening til følge. Desuden ligger området tæt på jernbanen – ligeledes med trafikstøj og småpartikelforurening fra diesel-togene til følge (det er ikke alle tog, der kører på strækningen, som er blevet elektrificeret). Med den beliggenhed bliver det et stort støjhelvede for de nye beboere og jeg tvivler på, at der er mange mennesker, som vælger at bo der. <i>Støjforurening</i> 24C - Det hjælper ikke meget, at kommunen får skabt flere problemer for sig selv, ved at tillade så højt et byggeri, idet disse mennesker udsættes for trafikstøj, der vil kræve handling fra kommunen jf. kommunens Støjhandlingsplan.	24A - Se kommentar under punkt 12A og 14D. 24B - Se kommentarer under punkt 16E og 18G 24C - Det fremgår af kommunens Støjhandlingsplan, at der ved renovering af Tårnvej skal tilstræbes, at der udlægges støjdæmpende asfalt. Asfaltbelægningen vurderes ikke at have behov for en udskiftning på nuværende tidspunkt.	24A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 24B - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanen. Se under punkt 16E. 24C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			<i>Facadematerialer</i> 24D - I lokalplanforslaget (side 15) angives det, at der skal anvendes lyse materialer for at lyset kan reflektere ned i gårdrummene og Strædet. Det betyder også, at der ved anvendelsen af disse lyse materialer vil reflektere lys til de andre nærliggende bebyggelser f.eks. højhuset på Lillekær og højhuset på Nørrekær. Jeg vil foreslå, at der enten vælges to forskellige materialebeklædninger; en slags materiale der vender indad mod Strædet, og et andet der vender udad mod højhusene på hhv. Lillekær og Nørrekær <i>Diverse fejl og mangler i planforslaget</i> 24E - På side 16-17 står: "... højhusene mod syd i Rebæk Søpark og Gillesager i Hvidovre Kommune, ...". Gillesager ligger i Brøndby Kommune. På side 17 nævnes: "de 19 tre-etagers boligblokke ved Milestedet". Hvad menes helt præcist med den formulering? <i>Støjkort</i> 24F - De støjkort, der er angivet i lokalplanforslaget (på side 21), viser kun støjen i 1,5 meters højde. Jeg vil foreslå kommunen, at man også laver støj-kort, der går over de 1,5 meter, specielt henset til, at man planlægger at bygge op til hhv. 14, 16 og 19 etager. Ifølge lokalplanforslaget Kortbilag 9 tillader man bebyggelser på op til kote 83 / 68 meter! Hvis kommunen får lavet sådanne kort, må det stå ganske klart for enhver, at de, der bor f.eks. i 14., 15. eller 16 etagers højde vil opleve MASSIVE støjgener, både fra jernbane og fra stærkt trafikkeret vej, der i kommunens støjhandlingsplan, er klassificeret, som primær trafikvej. De støjskærme, der er ved jernbanen er ikke mere end 2-3 meter høje, og vil derfor ikke afskærme støjen for de, der bor højere oppe. Desuden vil	24D - I § 8.1c er det sikret, at der skal anvendes facadematerialer i hvid og lyse nuancer, som kan reflektere lyset i varme farver. Det vurderes at nærområderne er tilstrækkeligt sikret mod lysrefleksioner fra den nye bydel. 24E - Teksten på side 16-17 rettes til følgende: "... højhusene mod syd i Rebæk Søpark og Gillesager i hhv. Hvidovre Kommune og Brøndby Kommune og boligblokbebyggelserne i Kærene. 24F - Støjen stiger op til 5 meters højde og falder derefter igen langsomt. Udendørs arealer og boliger skal overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. I forbindelse med byggesagsbehandlingen af byggeriet, vil bygherre skulle leve op til støjkravene, der er sikret i § 11.	24D - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 24E - Høringssvaret giver anledning til ændring i lokalplanen: På side 17 er indskrevet: Rebæk Søpark og Gillesager i hhv. Hvidovre Kommune og Brøndby Kommune samt boligblokbebyggelserne i Kærene. 24F - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			borgerne i de nye højhuse være udsat for massiv trafikstøj fra Tårnvej/Avedøre Havnevej. Eftersom det ene boligårn på vest-siden af Tårnvej i forhold til de nye boligårne på østsiden af vejen vil "indkapsle lyden" mellem de to årne, således at de, der har vinduer ud til vejen vil opleve et inferno af støj. Gad vide, hvordan det føles at stå i 68 meters højde, og opleve støjen fra Tårnvej/Avedøre Havnevej og jernbanen, når nu støjskærme mv. ikke kan reducere støjen i de højder? I lokalplanforslaget (på side 21), er angivet forslag til, hvordan støjen kan reduceres. I stedet for at komme med forslag, er mit forslag at disse skal gøres bindende, således at bygherren ikke kan vælge og vrage. Lokalplanen må <i>forpligte</i> i stedet for at foreslå (hvilket jo ikke er bindende) jf. også støjhandlingsplanens s. 28, hvor i selv henviser til planlovens § 15 om, at der kan stilles krav om etablering af afskærmningsforanstaltninger som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af ubebygget areal. I lokalplanforslaget er det desuden angivet, at der skal være en del tagterrasser og altaner. Jeg tvivler på, at folk vil benytte disse til ophold mv., af den simple årsag, at larmen vil overdøve alt og alle, medmindre der kommer flere tiltag end de nuværende. Desuden mener jeg, at man skal forpligtes til at lave bl.a. støjreducerende asfalt mv. I lokalplaneforslagets § 11.2f er det angivet, at bygherre har pligt til at opsætte og finansiere de støjreducerende tiltag inden for delområde Vest. Hvorfor er det kun delområde Vest, der skal støjreduceres, når hele området bliver et støjhelvede? Bygherren skal efter min mening forpligtes til at støjreducere HELE området, og ikke kun i vest, eftersom området i øst også bliver påvirket meget		

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			af støjen fra jernbanen. Vedr. § 11.2e er det angivet, at der i "særligt støjbelastede dele af byggeriet, kan blive nødvendigt at etablere ventilationsvinduer". Bestemmelsen er meget åben; hvem skal foretage vurderingen af, om det er et "særligt" støjbelastet område? Kommunen? eller bygherren, der har interesser i at have så lave omkostninger som muligt? For som det ser ud til i lokalplanforslaget er det bygherren, der skal foretage vurderingen, også set i forhold til § 11.2f, hvor kommunen først efterfølgende skal godkende foranstaltningerne. Jeg foreslår, at det er kommunen, der skal foretage vurderingen, således at bygherrens økonomiske interesser i at holde udgifterne nede, ikke kommer til at spille nogen direkte eller indirekte rolle i den vurdering. Som kommentar hertil må jeg yderligere sige, at HELE området, og alle dele af bebyggelsen efter min mening skal opføres så støjreducerende tiltag tænkes ind i ALT. <i>Forurening</i> 24G - Udover støj må det også påpeges, at forurening spiller en kæmpe rolle. Byggeriet bliver placeret op ad Tårnvej, hvor flere tusinde billister passerer, hver dag med massiv bilos og forurening til følge. Desuden må der tænkes på, at flere af de tog, der kører på jernbanen endnu ikke er blevet elektrificeret, men kører på diesel. Disse små-partikler, som dieseltogene udleder, er ganske farlige for helbredet, og ved at bygge så højt udsættes mange mennesker for denne sundhedsrisiko. En mulighed kunne naturligvis være at overdække jernbanen, hvorved både støj og forurening ind-kapsles. <i>Grønne tage</i> 24H - I lokalplanforslaget lægges der op til, at kun nogle af tagene skal være grønne. Hvorfor ikke alle? Der kan f.eks. indskrives en bestemmelse om,	24G - I nærområdet til større trafikveje må der forventes en vis mængde partikelforurening langs vejene. Det skyldes den mere intensive benyttelse af området, som forekommer i bymiljø. Miljøkrav til køretøjers udledning af partikler er reguleret internationalt hos EU og i FN. Heraf er der til dieselmotorer krav om partikelfilter, som optager mange af de sundhedsskadelige partikler. Det er med til at reducere andelen af skadelige partikler ved planområdet. Yderligere er der ikke tænkt opholdsområder, som vender direkte ud mod Tårnvej. 24H - Teknisk Forvaltning vurderer, at grønne tage er tilstrækkeligt sikret i lokalplanens § 8.2 Tage skal, med undtagelse af de tre tårne, udføres som enten ekstensive	24G - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 24H - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			at hvor det ikke er hensigtsmæssigt, f.eks. pga. placering af ventilation el.lign., skal der ikke, men ellers skal ALLE bygninger forpligtes til at have grønne tage, så området fremstår grønt. <i>Trafik</i> 24I - Der gøres opmærksom på, at vejene i Kærene er små, og på flere af dem, er der enten 30 eller 45 km-zoner. Jeg foreslår, at kommunen ind tænker dette i planerne, og evt. udbygger vejene, således at de kan tage de mange flere bilister, der vil komme i området. Derudover foreslår jeg, at der laves cykelstier på Agerkær, Nørrekær og Storekær, for at sikre cyklisterne mod den øgede trafik, der med sikkerhed vil komme fra området. Der gøres opmærksom på, at Hendriksholm Boulevard i høj grad er skolevej - dels for folkeskoleeleverne, men ligeledes for gymnasiet. Der bør derfor indtænkes foranstaltninger i lokalplanforslaget, som tager højde for dette. <i>Illustrationer</i> 24J - Illustrationen på lokalplanforslagets (Del 1) forsiden, må i den grad siges at være misvisende. Grunden til dette skyldes, at der kun er afbildet en enkelt bil(!), men alle ved, at Tårnvej er langt mere trafikeret end det, så det må være for at få forslaget til at fremstå mere indbydende end, hvad tilfældet i virkeligheden er. Jeg forslår, at illustrationen (som pryder flere sider og har været anvendt i bl.a. Rødovre Lokal Nyt) ændres, således at der kommer flere biler på illustrationen, som kan vise "det rigtige billede" af Tårnvej. Det faktum, at der kun er en enkelt bil på er simpelthen et bedrag af dimensioner. <i>Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014</i> 24K - Med henvisning til mine kommentarer til	(sedum-tag) eller intensive grønne tage, med private tagterrasser og plantebede. Minimum 50 procent af bebyggelsens tagareal skal etableres, som taghaver/tagterrasser, hvilket vil være et aktiv for bolig- eller erhvervsanvendelsen. 24I - Der forventes ikke en større trafikstigning ved Kærene. Trafikanalysen viser et ændret trafikmønster, hvor trafikken som benyttede sig af broen over Tårnvej nu vil benytte sig af signalanlægget ved Nørrekær/Tårnvej eller det nye signalanlæg ved Agerkær/Tårnvej. Det overvejes at udvide den anbefalet 30 km/t zone fra Storkær op til Agerkær ved op/nedkørslen til Tårnvej. På nuværende tidspunkt er der ikke planlagt cykelsti på Agerkær, Nørrekær og Storekær. Se også kommentarer under punkt 6D og 6E 24J - Vi er enige i, at Tårnvej er en trafikeret vej. Illustrationen er ikke et billede af virkeligheden, men skal illustrere den kommende bebyggelse, hvor bilen tydeliggør, at bilerne kan køre under den nye cykel-/gangbro. 24K - Se kommentarer under punkt 12A, 14D og 22A.	24I - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 24J - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 24K - Høringssvaret giver

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			Forslag til Lokalplan 141 mener jeg, at Tillæg 5 til Kommuneplan 2014 skal udgå, så den maksimale bebyggelsesprocent ændres (tilbage) til 250 % og at det maksimale antal etager ændres (tilbage) til 9 etager. Der må jo, alt andet lige, være en årsag til, at der i tidligere planlægningsgrundlag var besluttet en maksimum bebyggelsesprocent på 250 % og et maksimum antal etager på 9 etager! <i>Kommentarer til byggeprocessen og klima</i> 24L - Vedrørende byggeprocessen er jeg på forhånd ganske bekymret over, hvad det vil medføre at støj og luftgener, og jeg håber inderligt, at kommunen er med på, at der opsættes klare og menneskelige regler for, hvornår der må støjes mv., således at vi beboere i området også kan færdes og være i vore lejligheder.	24L - Rødovre Kommunes Forskrift for Bygge- og anlægsaktiviteter skal overholdes. Jf. denne tillades kun støjende arbejde på hverdage mellem 7:00 og 18:00. Der kan kun i særlige tilfælde gives dispensation.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 24L - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
25	31.10.2016	25 - Malene og Johannes Sejr Kaulfuss Hendriksholms Boulevard 41, 2610 Rødovre	Malene og Johannes sejr Kaulfuss har fremsendt kommentarer vedr. planens visioner, bebyggelsehøjder, infrastruktur, parkeringsnorm og trafikssikkerhed på Hendriksholms Boulevard samt Hendriksholm Boulevard som gennemfartsvej. <i>Planens visioner og Rødovre Kommunens opgave</i> 25A - Indledningsvis skal siges, at vi hilser et byggeprojekt for Rødovre Station meget velkommen, så man kan få fjernet den brandruin, som nu har ligget der meget længe og forhåbentligt få bygget noget nyt som kan forskønne området og bibringe noget godt til Rødovre og Rødovres borgere. Det er klart, at når man får en chance for at bygge nyt på et sted, som Rødovre Station skal der tænkes visionært og stort, men stort behøver jo ikke kun forstås i ordet bogstavelige forstand. Rødovre Kommunes opgave i forbindelse med et sådan byggeprojekt må være at sikre, at dette projekt bliver til fordel for Rødovre, nu og mange år frem. Det er klart, at man, som kommune skal	25A - Vedr. bebyggelsens omfang: Se kommentar under punkt 12A og 14D Vedr. trafikanalysen: Se kommentar under punkt 6D og 9B. Vedr. parkeringsnorm: I stationsnære kerneområder skal der planlægges iht. Landsplandirektivet; Fingerplan 2013, her pålægges kommunerne bl.a., at planlægge med en intensiv arealudnyttelse for byfunktioner og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Parkeringsnormen i stationsnære kerneområder skal således være lavere end i kommunens øvrige områder for Blandet bolig- og erhverv.	25A - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanens § 6, hvor følgende er indskrevet: §6.1a Der skal etableres parkeringspladser <i>for delområde Vest</i>, med en minimumsparkeringsnorm på 1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². §6.1b Der må maks. etableres 300 p-pladser for bebyggelsen i delområde Vest.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			tilskynde projekter som tiltrækker nye borger til kommunen, men samtidig er det kommunen, der skal stå, som garant for, at dette projekt ikke udvikler sig som en belastning for området og kommunen som sådan. Det vil sige, hvad kommer et byggeri, af dette omfang, til at betyde for området? En ting er om man overhovedet synes, det er kønt med to SÅ store tårne, men en anden ting, som vi synes er meget vigtigere, kan infrastrukturen omkring byggeriet klare en så betydelig forøgelse i beboerantallet på et relativt lille område.? Får man ikke løst de trafikale problemer, der unægteligt vil opstå i forbindelse med et så stort byggeri tilfredsstillende, bliver det en belastning ikke bare for de nye beboere i byggeriet, men også for de beboere, der bor i området omkring. Trafik-løsningen vil, på sigt og uden tvivl, få en afgørende indvirkning på områdets tiltrækningskraft på nye beboere. Som projektet foreligger beskrevet nu finder vi det indeholder to helt konkrete problemer: <i>Mangel på p-pladser til de nye beboere vil påvirke Hendriksholm Boulevard</i> 25B - I de ti år, som vi har boet på Hendriksholms Boulevard er antallet parkerede biler steget markant. Der holder biler parkeret langs vejen, således at der på hverdage (i skoletiden) stort set ikke er en fri parkeringsplads, hele vejen op af Boulevarden. I projektet tager man det, som et faktum, at folk som enten bor, shopper eller besøger Rødovre Port primært vil bruge toget og derfor har man ned-prioriteret parkeringspladser. Dette ser vi som et stort problem. På trods af at Rødovre Gymnasium og Hendriks-holms Skole jo også ligger lige op af stationen, så er der jo alligevel fyldt op af biler. Selvom man tager toget til arbejde kan man jo ikke antage, at	For at imødekomme høringssvarene vedr. den lave parkerings-norm, foreslås en forøgelse af minimumsparkeringsnormen til følgende: 1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². Denne norm er i over-ensstemmelse med stationsnærhedsprincippet og vil give en forøgelse af planforslagets p-norm (fra min. 120 p-pladser til min. 200 p-pladser). Det forsås desuden, at der indskrives mulighed for at etablere parkeringspladser i de to østlige beliggende tårnes nederste to etager (ud mod Tårnvej). 25B - Det forventes ikke, at udviklingen af planområdet vil genererer en større trafikstigning. Trafikstigningen er vurderet til at være 600 biler i døgnet. Parkering i planområdet forventes at blive dobbelt benyttet, hvor beboer med bil kører på arbejde og frigør p-pladser til pendler, erhverv og detail-handel. Der er ikke tænkt, at detailhandlen i planområdet skal have centerfunktioner som tiltrækker handlende langt væk, men være tilstrækkeligt til at håndtere de lokales daglige behov. Det begrænser andelen af biltrafik til området. Se også kommentarer under punkt 25A	§6.1c Der skal etableres minimum 120 p-pladser som etableres i parkeringskælder under bebyggelsen i delom-råde Vest. §6.1d Parkeringskælderens i delområde Vest kan etableres i 1-2 etager. §6.1e De resterende minimum 80 p-pladser for delområde Vest kan etableres i de to østlige beliggende tårnes to nederste etager (ud mod Tårnvej) og/eller i en (udvidet) fælles parkeringskælder under delområde Øst - Se også § 2.2c. § 6.1f Der kan etableres parkeringspladser i del-område Øst, til brug for Rødovre Station - både på terræn og i parkeringskælder. 25B - Høringssvaret giver anledning til lokalplanen. Se kommentar under punkt 25A

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			man så ikke har en bil til at køre til sport eller hente børnene i efter arbejde. <i>Hendriksholms Boulevard som gennemfartsvej</i> 25C - Det er for os indlysende, at med det antal mennesker, som forventes vil bo eller besøge Rødovre Port, er der på ingen måde, planlagt en tilfredsstillende parkeringsløsning for. Vi forventer derfor, at Hendriksholms Boulevard vil blive brugt som "parkeringsplads" i endnu stigende omfang og da der jo ikke er flere pladser fri af de "rigtige" parkeringspladser på Boulevardens ene side, så må det jo blive græsset på siden, ved de private boliger, som må blive anvendt. Det er ikke svært at forestille sig, hvad det vil betyde for trafikken på Hendriksholms Boulevard, endnu flere biler, som leder efter parkeringsplads, biler som bakker ind og ud på en skolevej og en vej hvor der er mange cyklister og mange unge mennesker som færdes i flok. Dette medfører et sikkerhedsmæssigt problem for de børn, unge og mennesker der i øvrigt færdes på Hendriksholms Boulevard hver dag, for eksempelvis at komme i skole eller til stationen - og dette sikkerhedsmæssige problem vil unægteligt blive forøget. Vi kan ikke, i projektet se, at kommunen har taget højde for dette problem. Der er da heller ingen tvivl om, at det for Hendriksholms Boulevards beboere, vil blive en belastning, hvis Boulevarden udvikler sig til en parkeringsplads i det omfang, som vi mener man med god grund kan frygte. I forbindelse med arrangementer på Hendriksholms Skole eller på Rødovre Gymnasium, oplever vi allerede i dag, hvordan det er når begge sider af vejen er tæt parkeret, hvilket ikke er noget problem, når det sker undtagelsesvis, men vil det være hver dag, skal man være meget naiv, hvis man ikke tror	25C - Se kommentarer under punkt 6D, 6E og 9B og 16A.	25C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			det får en negativ betydning for kvarteret og dermed også for, hvor attraktive villaerne på Hendriksholms Boulevard vil være, men da klart også for, hvor attraktiv den nye bebyggelse i Rødovre Port, vil være for boligsøgende. Et andet problem, som planen heller ikke indeholder en løsning på, er den markante forøgelse af trafikken, som den nye bydel vil genere, gennem Hendriksholms Boulevard: <i>Hendriksholms Boulevard som gennemfartsvej:</i> 25D - I henhold til lokalplanforslaget bliver der etableret to lyskryds på Tårnvej, et ved vejen; Rødovre Stationsvej og et ved Agerkær. Og ligeledes vil Damhus Boulevard blive lukket ved Damhustorvet. Kommunen mener, at denne løsning ikke vil forøge den gennemkørende trafik på Hendriksholms Boulevard, hvilket er meget svært at forstå, da man som bilist kan vælge mellem at sidde i kø for rødt ved Rødovre Stationsvej og måske også ved Agerkær eller kører igennem Hendriksholms Boulevard, hvor der bortset fra et hurtigt skiftende lysregulering ved skolen, ingen vejbump eller andet hastighedsbegrænsende tiltag er. Det må da være klart at mange vil vælge det sidste. Man må jo her tage i betragtning, at der på grund af den ekstra trafik, der kommer til og fra det nye byggeri, kommer mere trafik denne vej - ud mod Roskildevej. Hvad vil kommunen gøre for at sikre, at Hendriks-holms Boulevard ikke bliver en gennemfartsvej? Vi oplever i forvejen, at der bliver kørt race på Boulevarden og dette samtidig med de mange biler som parkerer på Boulevarden. Boulevarden er på igen måde en tryk skolevej for eleverne på skolen og gymnasiet. Bliver projektet byggeriet uden, at der fra kom-		

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			munen bliver foretaget nogen foranstaltninger til at sikre vejen, vil problemet kun blive forøget betydeligt. Man har andre steder i forbindelse med lignende byggerier set, hvordan man har valgt at lukke vejen for gennemkørende trafik. Man kunne vælge at lukke Boulevarden midt på eller i det mindst opsætte vejbumper eller lignende, som der er gjort på nogen af de tilstødende veje til Boulevarden, for at sænke hastigheden og dermed gøre det mindre attraktivt at køre igennem. Vi har hørt, at det har været fremført som et argument for ikke at opsætte vejbumper eller lignende, at boulevarden skal kunne bruges til buskørsel i nødstilfælde, dette må vel kunne løses ved at lave en bussluse, som der allerede er etableret på Tårnvej/Avedøre Havnevej? Selvom om vi imødeser med glæde, at der bliver bygget nyt på stationsgrunden og at man tænker på at tiltrække nye borgere til Rødovre, så ser vi som nævnt nogle vigtige trafikale udfordringer, som skal løses i Hendriksholms kvarteret, så området omkring stationen kan udvikles til et attraktivt område, at bosætte sig. Når man vælger bolig, så er det jo ikke alene afgørende, hvordan boligen ser ud, men da helt klart også, hvordan området er og ser ud og her har de trafikale løsninger eller mangel på samme, en stor betydning, som vi meget håber kommunen ikke er blind for.		
26	01.11.2016	Jens og Hanne Madsen Frøslevvej 49 2610 Rødovre	Jens og Hanne Madsen har fremsendt bemærkninger og kommentarer vedr. udviklingen, forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014, bygningshøjder, ejerforhold, boligpolitik, trafik samt sol- og skyggeforhold. <i>Tillæg 5 til Kommuneplan 2014 og bygningshøjder</i> 26A - Som udgangspunkt er det dejligt, at der endelig sker noget med Stationscenteret. Jeg har intet i mod byudvikling og nybygninger generelt – men hvorfor skal det være så højt og voldsomt? I juni 2014 blev Kommuneplan 2014 vedtaget med	26A - Se kommentar under punkt 12A og 14D.	26A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			punktet: 'Maksimum 9 etager'. Så vedtager man lige et tillæg i 2015 – og VUPTI så står der: 'Maksimum 19 etager'! Hvor kommer de ekstra 10 etager pludselig fra? Nu viser det sig, at højden på det højeste tårn bliver 68 meter. Så er vi oppe i 2 gange Rundetårn oven på hinanden! Hvor mange kan tænke sig at have det stående i baghaven? Nu læser man også, at: 'Det ene tårn kan blive Vestegnens højeste beboelseshus'. Er det noget vi i Rødovre skal være stolte af eller er det nu en konkurrence kommunerne i mellem, hvor det gælder om at have det højeste hus? Det virker som om, kommunalbestyrelsen hellere vil takkes en arkitekt end at tænke på kommunens borgere. Det bliver alt for voldsomt og for os, der bor i Hendriksholm-kvarteret, det bliver det et kæmpe overvågningstårn, hvorfra vi i den grad bliver overbegloet. Hvis formålet er at få så mange ekstra borgere ind i kommunen som muligt, for derved at få flere skattekroner i kassen, var det måske en idé at bygge Rødovre Port i 9 etager (som oprindeligt vedtaget) og OGSÅ bygge på 'Danmarks dyreste græs-plæner', hvor de 2 gamle højhuse lå – også i 9 etager. Derved kan der komme lige så mange – eller flere – nye borgere ind end der er beregnet i de 3 tårne. <i>Ejerforhold og boligpolitik</i> 26B - På borgermødet d. 28. september fik vi at vide, at byggeriet skulle rumme en hel del ungdomsboliger – samtidig fik vi at vide, at lejlighederne vil blive ejerlejligheder! Er det Socialdemokratisk politik – eller er vi ovre i Venstre nu? Ungdomsboliger og ejerlejligheder hænger ikke sammen! Unge mennesker under uddannelse har ikke råd til at købe en lejlighed – de har ikke	26B - Kan vi drøfte kommentar til dette punkt 14C	26B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			engang råd til at leje en lejlighed i et nybyggeri, så der bliver mange tomme lejligheder, hvis man satser på mange ungdomsboliger. Der vil heller ikke komme flere skattekrone i kassen – tværtimod! De unge mennesker skal have SU, så det er penge ud af kassen. <i>Øgede trafik i området – også på Frøslevvej</i> 26C - Med flere borgere (uanset højden på byggeriet) bliver der øget trafik i området og ikke mindst på Tårnvej/Avedøre Havnevej, som i forvejen er belastet af meget lange køer både morgen og aften. Da Damhus Boulevard samtidig bliver lukket for direkte gennemkørsel til Roskildevej, kan der kun blive endnu længere køer på Tårnvej/Avedøre Havnevej. Jeg frygter, at folk i stor grad vil bruge dels Hendriksholm Boulevard og dels Frøslevvej som 'smutvej' i et forsøg på at overhale nogle af bilerne i køen på Tårnvej/Avedøre Havnevej. Der bliver allerede kørt meget stærkt på Frøslevvej mellem Damhus Boulevard og Skodborgvej, fordi der ikke er chikaner. Jeg håber i den grad, at den del af Frøslevvej vil blive 'opgraderet' til skolevej, så der også her kan laves chikaner. Så kan det være, at 'smutvejen' ikke er så tillokkende for bilisterne på Tårnvej/Avedøre Havnevej. <i>Lys- og skyggeforhold</i> 26D - På tegningerne i lokalplanen er der overordnet tegnet skygger på byggeriet. Disse skygger er nærmest ikke-eksisterende. D.v.s. man viser, at solen står lige over vores hoveder – hvilket den absolut ikke gør på vores breddegrader. Nogle skygger er også tegnet mod syd-øst (ud over banen). Skyggerne vil aldrig vende den vej, da solen er gået ned, når den er i nord-vest - men det sælger selvfølgelig bedst at tegne de skygger, der nu er kommet med på planen, så de vender væk fra eksisterende bebyggelse.	26C - Se kommentarer under punkt 6D, 6E og 9B og 19C. 26D - Se kommentar under punkt 18H Se kommentarer under punkt 14E	26C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 26D - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			De tegninger i lokalplanen, der trods alt viser de beregnede skygger i løbet af året, viser, at Børnehuset Solsikken kommer til at være i skygge hele formiddagen. Når solen endelig kommer rundt om hjørnet på vest-tårnet, må børnene ikke være ude, da solen er for skarp i de 2-3 timer over middag. Måske man allerede nu skulle oveveje at ændre navnet på Børnehuset til Skyggeplanten. Dette er endnu en væsentlig grund til at bygge lavere.		
27		27 - Lars Christensen Hendriksholms Boulevard 39, 2610 Rødovre	27 - Lars Christensen har fremsendt kommentarer og indsigelser vedr. det arkitektoniske hovedgreb, skyggeforhold, vindforhold og trafikforhold. <i>Det arkitektoniske hovedgreb, bygningshøjder</i> 27A - Der er i planen defineret tre tårne/højhuse som er placeret omkring Tårnvej. Ifølge Forslag til Lokalplan 141, ”markerer de ankomsten til Rødovre, og skaber en tæt bymæssighed omkring de to broer”. Der er tale om etagehøjder på 14 etager for det nordlige tårn samt 16 og 19 etager for de tårne der bærer ”Den grønne bro”. Med tanke på erhverv i de underste etager, må hushøjderne derfor forventes at blive på minimum 45, 51 og 60 meter. Højhusene, defineret som ”Rødovre Port”, beskrives, som pejlemærke for området. Til sammenligning er Rundetårn i København 42 meter højt, med en radius på 7,68 meter. Altså et højt, men smalt tårn. Så vidt, som det har været muligt at måle, er grundplanerne på højhusene ca.: 18 x 20 m, 28 x 14m og 22 x 15 m = 360m², 392m² og 330m². Altså 3 massivebygningsskroppe. <i>Skyggeforhold</i> 27B - Ser man på lokalplanens Bilag 8: I tre dagslys-diagrammer fremstilles skyggeforholdene 21. marts, 21. juni og 21. december, i tre tidsmålinger, nemlig kl. 9, kl. 12, og kl. 16.	27A - Se kommentar under punkt 12A og 14D. 27B - Sol- og skyggeforhold er vurderet ifm. miljøvurderingen og de skyggegener der er, er vurderet acceptable i en bymæssig kontekst.	27A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 27B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			Der er ikke diagrammer for kl. 18 eller kl. 20, hvilket er interessante tidspunkter, i forhold til skyggeforholdene. <i>Se skema i det originale høringssvar, hvor datoer med gul farve, er de dage skyggediagrammerne i lokalplanforslaget omhandler.</i> Det er interessant, at der ingen skyggediagrammer er for kl. 18 og kl. 20 i marts og juni måned. Her ville man kunne se, hvor lange skygger der vil dannes. De høje huse vil om eftermiddagen kaste skygger helt over til Frøslevvej, og om formiddagen vil Børneinstitutionen Agerkær ligge i skygge. I det hele taget vil tårnene kaste enorme skygger i området – og tillige kaste skygger over den lavere bebyggelse i Rødovre Port, se eksempelvis dagslysdigram Bilag 8, 21. marts kl. 16. Forestiller vi os, hvordan skyggeforholdene er den 21. juni kl. 18, vil selve hovedaksen i bebyggelsen ligge i skygge, og kl. 20 vil det nordlige tårn kaste skygge på hovedaksen Ser man på Dagslysdigrammet af 21. marts og 21. juni kl. 12, fremgår det, at det nordlige tårn vil ligge i skygge af ”port-tårnene”. Tårnenes højder er således et uforståeligt arkitektonisk greb. De bør tages af forslaget, og erstattes af bygningskroppe der skalamæssigt er i overensstemmelse med de øvrige bygninger, som oppebærer højder der er signifikant for nogle af områdets institutioner. De mange rækkehuse og villaer er typisk på en til to etager, og hvis området skal ”løftes” må det være et samspil af skalaer der er svaret. At det er tegnestuen Vandkunsten der foreslår denne bebyggelsesplan, er højst besynderligt, idet netop Vandkunsten har specialiseret sig i tæt/lav bolig-bebyggelse ud fra en idé om skalabegreber. Her er Vandkunstens egen definition af egne værker ifølge deres hjemmeside:	Se kommentarer under punkt 14E	

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			”Vores huse er skabt i dialog med den måde folk bor, arbejder, leger og tænker på. Boliger, bygninger og byer skal være i øjenhøjde og gøre plads til fællesskaberne.” De imponerende højder på de tre tårne vil afstedkomme meget voldsomme skygger. Nabolaget vil blive påvirket af disse mastodonter, og intentionen om et løft til kvarteret, er ikke sandsynliggjort i planforslaget. <i>Vindforhold</i> 27C - Derfor gøres indsigelse mod de høje tårne. De er ikke en gevinst for projektet eller for de mennesker, der skal leve og bo i bebyggelsen eller for kvarteret. Tårnene er en magtdemonstration. De er ude af skala med området og menneskene. Bebyggelsen har en øst/vest akse, der vil koncentrere vestenvinden i gadeplanet. Det er en kritisabel disposition, for det kan afstedkomme et vindomsust gaderum, som ikke er rart at opholde sig i. Realisering af planen vil ikke klæde Rødovre det mindste, men blive et eksempel på at Rødovre Kommune har svigtet egne interesser og borgere. Rødovre Kommune er blevet forført af en bygherre med storhedsdrømme. Men det er ikke en måde at skabe storhed på. Jan Gehl, som er professor i byplanlægning har gennem hele sit virke studeret byer og har præciseret spillet mellem bygninger og mennesker. Jan Gehl ved, hvad højhuse genererer: ”Høje huse er den dovne arkitekts svar på tæthed. Jeg fraråder høje bygninger i alle områder, der er afhængige af vestenvind; Irland, England, Skotland, Norge, Holland og Danmark. For i de lande har du meget vind. Vi er afhængige af vinden, ellers kan vi ikke bo her. Vinden bærer kalorierne ind fra Golfstrømmen og sørger for, vi ikke ligner Alaska eller Sibirien. Vi skal være meget påpasselige med vinden, for klimaet er en skrøbelig størrelse i et land som Danmark. Bygger vi højt, går det galt,” siger Professor Jan Gehl. Se nedenstående link til film:	27C – Vedr. vindreducerende foranstaltninger: Se kommentarer under punkt 16B. Der har været velrenommerede arkitekter med på projektet.	27C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			http://filmcentralen.dk/alle/film/livet-mellem-husene Borgermødet i oktober viste med al tydelighed, at borgerne ikke ønsker planen; Rødovre Port realiseret i den form som blev fremlagt. <i>Trafikbelastning</i> 27D - Med henvisning til borgermødet i september er der tydeligvis heller ikke taget højde for den trafikmæssige belastninger "Rødovre Port", med de angivne højhuse, vil medføre for Hendriksholms Boulevard. Som omtalt på mødet vælger bygherren selv, hvor mange % der skal være boliger, hvorfor det nye indbyggertal kan svinge fra ca. 500 til over 1000 mennesker. Selv om byggeriet er tænkt, som en integreret del af Rødovre Station, med derved offentlig trafik til beboerne, er realiteterne, at næsten alle familier ejer én eller flere biler. Der blev på borgermødet informeret om, at der vil blive etableret to trafiksignaler på Tårnvej for at imødekomme denne ekstra belastning på vejene. Et for enden af vejen ved Rødovre Station samt et ved Agerkær, hvorfor der ikke forventes mere trafik på Hendriksholms Boulevard. Denne beregning indbefatter, at Damhus Boulevard lukkes for trafik ved Damhustorvet, hvorfor det forventes at al trafik fra Rødovre Port samt Damhus kvarteret vil blive ledt ud på Tårnvej via de nyetablerede trafiklys. I denne beregning er der dog ikke taget højde for, at billister ikke blot sidder i kø og venter på et rødt lys, hvis der ligger en åbenlys gennemgående vej blot få meter derfra, og der er ingen tvivl om at disse billister, hvis de skal til højre mod Rødovre / Roskildevej, hurtigt vil opdage den hurtigste løsning, som er at køre ad Hendriksholms Boulevard og 2 skoler, ofte med høj hastighed og derved undgå at holde i kø ved lyskryds Agerkær. Derfor bør kommunen, finde en alternativ løsning for at undgå dette, både for at tage hensyn til skole-	Det er Teknisk Forvaltning vurdering, at der er delte holdninger til udviklingsplanerne for Rødovre Port. 27D - Se kommentarer under punkt 6D, 6E og 9B og 19C og 25B.	27D - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			børnene og til beboerne i Hendriksholms kvarteret. Etablering af et byggeri af denne størrelse, hvor der er stor sandsynlighed for over 1000 nye tilflyttere, vil medføre en eksplosiv øget biltrafik. <i>Parkeringsnorm</i> 27E - Der er også i lokalplanforslaget angivet, at der etableres en parkeringskælder under den nye bebyggelse, hvor der etableres 1 p-plads pr. 312 m² etageareal, hvilket må siges at være langt under det antal biler man kan forvente ved etablering af dette lejlighedskompleks. Der er derfor stor og begrundet frygt for, at alle disse biler der vil komme, vil parkere på skolernes parkeringspladser langs Hendriksholms Boulevard, parkeringspladserne på Damhus Boulevard samt i rabatter og på græsplæner. I virkelighedens verden må det antages, at der mindst er 1 bil pr. lejemål, hvorfor det reelle tal for etablering af parkeringer bør justeres til 1 parkering pr. 100 m² boligareal.	27E - Vedr. bebyggelsens omfang: Se kommentar under punkt 12A og 14D Vedr. trafikanalysen: Se kommentar under punkt 6D og 9B. Vedr. parkeringsnorm: I Stationsnære kerneområder skal der planlægges iht. Landsplandirektivet; Fingerplan 2013, her pålægges kommunerne bl.a., at planlægge med en intensiv arealudnyttelse for byfunktioner og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Parkeringsnormen i Stationsnære kerneområder skal således være lavere end i kommunens øvrige områder for Blandet bolig- og erhverv. For at imødekomme høringssvarene vedr. den lave parkeringsnorm, foreslås en forøgelse af minimumsparkeringsnormen til følgende: 1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². Denne norm er i overensstemmelse med stationsnærhedsprincippet og vil give en forøgelse af planforslagets p-norm (fra min. 120 p-pladser til min. 200 p-pladser). Det forslås desuden, at der indskrives mulighed for at etablere parkeringspladser i de to østlige beliggende tårnes nederste to etager (ud mod Tårnvej).	27E - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanens § 6, hvor følgende er indskrevet: §6.1a Der skal etableres parkeringspladser <i>for del-område Vest</i>, med en minimumsparkeringsnorm på 1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². §6.1b Der må maks. etableres 300 p-pladser for bebyggelsen i delområde Vest. §6.1c Der skal etableres minimum 120 p-pladser som etableres i parkeringskælder under bebyggelsen i delområde Vest. §6.1d Parkeringskælder i delområde Vest kan etableres i 1-2 etager. §6.1e De resterende minimum 80 p-pladser for delområde Vest kan etableres i de to østlige beliggende tårnes to nederste etager (ud mod Tårnvej) og/eller i en (udvidet) fælles parkeringskælder under delområde Øst - Se også § 2.2c. § 6.1f Der kan etableres parkeringspladser i del-område

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			<i>Manglende sociale kvaliteter</i> 27F - Med tanke på den udvikling der er sket i landets højhuskvarterer med dårlig trivsel, sociale problemer og kriminalitet, kan det undre, at kommunen agter at gentage de tidligere fejltagelser, som har genereret utrygge - og mange steder ghetto-lignende kvarterer - som bestemt ikke er eftertragtellesværdigeområder. Vi skal derfor endnu engang bede kommunen tage projektet op til genovervejelse.	27F - Se kommentarer under punkt 10B.	<i>Øst, til brug for Rødovre Station - både på terræn og i parkeringskælder.</i> 27F - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
28	01.11.2016	28 - Birgit Donovan Jensen Medelbyvej 34, 2610 Rødovre	28 - Birgit Donovan Jensen har fremsendt kommentarer vedr. planen, bebyggelsestæthed og bygningshøjder, Kærene, trafik, parkeringsnorm, detailhandel, anvendelser og skyggeforhold. <i>Planen</i> 28A - Som beboer i området, kan jeg kun bifalde, at der sker noget med brandtomten ved Rødovre Station. Mange gode forslag i planforslaget til bebyggelse, bl.a. åbne ”torve”, variation i udseende og altaner der ikke bare hænger udenpå. <i>Bebyggelsestæthed og bygningshøjder</i> 28B - Den foreslåede bebyggelsesgrad er al for stor. 1000 mennesker på så lille et areal er for meget. Desuden mener jeg, at tiden er løbet fra at bygge så høje tårne. Skær tårnene ned til meget færre etager, og i stedet for et gigantisk tårnprojekt, der lukker byen af, så se på det, som en åbning ud til landskabet. Fra Rødovre Station er man meget tæt på naturområder i form af Brøndbyskoven og Vestvolden. Der er i øvrigt rigeligt med skrækeksempler fra	28A - Se kommentarer under punkt 5 og 6a. 28B - Vedr. bebyggelsens omfang og højder: Se kommentarer under punkt 12A og 14D. De tæt beliggende grønne rekreative områder er et stort aktiv for bydelens beboere, både livskvalitetsmæssigt og udsigtsmæssigt fra tårnenes øverste etager.	28A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 28B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			København i havneområderne og på Amager med alt for tæt monotont tårnhøjhusbyggeri. Det fremviste planforslag til Rødovre Port virker visuelt af en meget bedre kvalitet, hvis man dropper de mange etager i tårnene. <i>Samlet plan for området – og Kærene</i> 28C - Der mangler en samlet plan for Kærene og den nye bebyggelse. I stedet for at klumpe så mange mennesker sammen omkring stationen, bør der planlægges erstatningsbyggeri i Kærene i stedet for de to højhuse, der blev revet ned. <i>Trafik og parkeringsnorm</i> 28D - Hvordan vil man undgå trafikproblem og problemer med parkering fra besøgende, dels til beboere og dels til forretninger i det projekterede Rødovre Port? Trafik og tilkørselsforhold. Vil man stadig på cykel kunne komme fra Rødovre Station over Tårnvej og videre ad Storekær mod Brøndbyøster? Vil bus linje 21 stadig køre ad Damhusboulevard med nuværende stoppesteder? For gangbesværede i Hendriksholmkvarteret er det en vigtig forbindelse både til S-tog (Rødovre Station) og metroen (Flintholm). Med den planlagte åbning for biler mod Tårnvej, hvordan påvirkes buslinierne til Rødovre Station? <i>Detailhanedel</i> 28E - Hvordan hænger projektet sammen med det eksisterende center i Rebæk Søpark? Vores erfaringer med shoppingcentre omkring Hvidovre og Rødovre Station er, at de stadige udvidelser af Rødovre Centrum, går ud over disse centre. Er det planen at centrene i Rødovre syd skal udsultes af Rødovre Centrum? I så fald bliver det svært at leje ud til forretninger.	28C – Planerne for Rødovre syd, som helhed, vil blive behandlet ifm. med den næste Kommuneplan 2018. 28D - Se kommentarer under punkt 18J og 25B. Buslinje 21 skal stadig køre af Damhus Boulevard til Rødovre Station. Omlægningen af trafikken ved Damhus Torv vil dog medføre en omlægning af bussen mellem Hvidovrevej og Randrupvej. Vedr. Movia: Se også kommentarer under punkt 21A, 21B og 21C Vedr. parkeringsnorm: Se under punkt 27E. 28E - I § 3.1e er det sikret, at der kan etableres 3.500 m² butiksareal. Heraf en dagligvarebutik på op til 2.000 m² og serviceerhverv, som fx en café med udeservering på den nye forplads. I § 3.1d er det sikret, at der kan etableres en restaurant i det højeste af tårnene – med offentlig adgang. Det vurderes, at den nye bydel, sammen med eksisterende beboere i nærområdet og passagerne til S-toget, vil danne kundegrundlag til de nye butikker og servicetilbud.	28C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 28D - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanen. Se under punkt 27E vedr. forøgelse af parkeringsnorm. 28E - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			<i>Anvendelser</i> 28F - God idé med at få nogle ungdomsboliger. Kan det klausuleres af kommunen ved byggeriet? En café eller lignende vil også være godt. Mulighed for hotel eller lignende? Fordel: Kan give lokale arbejdspladser, og der mangler indkvarteringsmuligheder for gæster i området til en fornuftig pris. Ulempe: hvis belægning er lav i vintersæsonen kan området komme til at virke affolket. Beboelse bør ikke udelukkende være dyre ejerlejligheder. <i>Skyggeforhold</i> 28G - Hvor langt ind over bebyggelse og villa-kvarterer falder skyggerne fra tårnene, hvis de bygges op til 16 etager? Det drejer sig om eftermiddag og aftensol.	28F - I § 3.1c er det sikret, at der kan etableres hotel i tårnene. Det vurderes, at hvis der etableres et hotel er der ofte kombineret med conferencefaciliteter, som anvendes hele året, og give liv i bydelen uden for hotelsæsonen. 28G - Lys – og skyggeforhold er undersøgt ifm. miljø-vurderingen og skyggegenerne er vurderet til at være i begrænsede perioder, som er vurderet at være acceptabelt i en bymæssig kontekst. Se i øvrigt lys- og skyggediagrammer på lokalplanens Bilag 8.	28F - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 28G - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
29	01.11.2016	29 - Danmarks Naturfredningsforening, afd. Rødovre (DN) ved formand Jann Larsen	29 - Danmarks Naturforening (DN) har fremsendt kommentarer vedr. borgermødet, planen generelt, bæredygtig udvikling / parkerings-norm, støj, tårnene / byport, demografiske forhold og bærdygtig udvikling / vækst. <i>Borgermødet og planen generelt ift. klima</i> 29A - DN kvitterer for borgerinddragelsen om Lokalplanforslag 141 ved afholdelse af borgermødet på Rødovregård den 28. september 2016. DN lægger også stor vægt på, at miljøforhold og trafik indgår som helt centrale emner i lokalplanen. Og at der er fastsat nogle om end ret så løse bestemmelser (i § 8.2.) om etablering af grønne tage. DN er dog skuffet over, at klimatilpasning og spildevandsbehandling ikke har fået en nærmere omtale i lokalplanforslaget. Med et forslag om en befolkningstilvækst på op til 1.000 indbyggere i området burde konsekvenserne med hensyn til kloakeringen også have været berørt. Hele Lokalplan 141's område vil fungere som	29A - Det er vurderet, at grønne tage er tilstrækkeligt sikret i § 8.2a Viadukten på Tårnvej/Avedøre Havnevej er udpeget, som risikoområde i Rødovre Kommunes Klimatilpasningsplan. Området ligger lige i nærheden af et separatkloakeret område, og derfor er det skrevet ind i lokalplanen, at bygherre i samarbejde med HOFOR skal undersøge mulighederne for at fraseparere regnvandet og lede det til regnvandssystemet, som ligger på den anden side af Tårnvej/Avedøre Havnevej. Området er allerede i dag befæstet areal.	29A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			belagt areal med deraf følgende afledning af regnvand til kloak. I denne forbindelse vil det også være relevant med en henvisning til, hvorledes problemerne med oversvømmelse af Tårnvej/Avedøre Havnevej ved større regnskyl er tænkt løst i fremtiden. <i>Bæredygtig udvikling og parkeringsnorm</i> 29B - DN vil understrege, at en bæredygtig udvikling af Rødovre bl.a. betyder, at man fremmer borgernes brug af den offentlige trafik. Det gøres ikke blot ved at etablere ungdomsboliger i bebyggelsen, der ligger stationsnært, men også ved at etablere det nødvendige antal parkeringspladser ved Rødovre S-tog Station, så dem, der også bor længere fra stationen, har et incitament til at køre til S-tog Stationen og parkere bilen der, i stedet for, at forsøge at tage bilen med ind til København. Der er fint, at der tages hensyn til cykelpendlerne (se § 6.2.g), men bilpendlerne bør der også tages hensyn til. Det er uklart hvad der menes med, at parkeringskælderen skal være ”<i>delvis offentligt tilgængelig</i>”. Det bør defineres i Lokalplan 141, hvad der menes med ”delvis” (et konkret antal pladser, som er tilgængelige for offentligheden eller en procentvis andel af et nærmere angivet antal offentligt tilgængelige pladser). Alene parkeringsbehovet til 3.500 m² butikker foruden beboelser nødvendiggør en klar bestemmelse om antallet af offentligt tilgængelige parkeringspladser.	29B – Vedr. parkeringsnorm: I Stationsnære kerneområder skal der planlægges iht. Landsplandirektivet; Fingerplan 2013, her pålægges kommunerne bl.a., at planlægge med en intensiv arealudnyttelse for byfunktioner og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Parkeringsnormen i Stationsnære kerneområder skal således være lavere end i kommunens øvrige områder for Blandet bolig- og erhverv. <i>For at imødekomme høringssvarene vedr. den lave parkeringsnorm, foreslås en forøgelse af minimumsparkeringsnormen til følgende:</i> <i>1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². Denne norm er i overensstemmelse med stationsnærhedsprincippet og vil give en forøgelse af planforslagets p-norm (fra min. 120 p-pladser til min. 200 p-pladser).</i> <i>Det foreslås desuden, at der indskrives mulighed for at etablere parkeringspladser i de to østlige beliggende tårnes nederste to etager (ud mod Tårnvej).</i> Der er ikke, i forbindelse med lokalplanen, ønsker/planer om at etablere parkeringspladser / parkeringshus for pendlere, som skal med S-toget til København. Ejeren af ejendommen kan administrere parkeringspladser på egen grund. Ejer/leje-forhold kan ikke administreres i forbindelse med en lokalplan. Adgang til parkeringspladser i forbindelse med. detailhandel kan sikres med offentlig adgang til parkering. Ejerne skal sørge for parkering i forbindelse med etablering af detailhandelsbutikker.	29B - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanens § 6, hvor følgende er indskrevet: §6.1a Der skal etableres parkeringspladser <i>for delområde Vest</i>, med en minimumsparkeringsnorm på 1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². §6.1b Der må maks. etableres 300 p-pladser for bebyggelsen i delområde Vest. §6.1c Der skal etableres minimum 120 p-pladser som etableres i parkeringskælder under bebyggelsen i delområde Vest. §6.1d Parkeringskælderen i delområde Vest kan etableres i 1-2 etager. §6.1e De resterende minimum 80 p-pladser for delområde Vest kan etableres i de to østlige beliggende tårnes nederste etager (ud mod Tårnvej) og/eller i en (udvidet) fælles parkeringskælder under delområde Øst - Se også § 2.2c.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			<i>Støj</i> 29C - DN ser med stor alvor på det høje støjniveau fra både vejtrafikken på Tårnvej og ikke mindst fra jernbanen. Placeringen af bebyggelsen med beboelse umiddelbart op ad jernbanen samt begge de trafikerede veje Tårnvej og Rødovre Stationsvej nødvendiggør, at der iværksættes en meget intensiv støjreduktion af både de indendørs områder og de udendørs opholdsarealer, herunder lejearealer for børn. DN ser gerne, at kravene til reduktion af støjen blev maksimalt skærpede i lokalplanens bestemmelser. Et skridt i den rigtige retning – men langt, langt fra tilstrækkeligt - vil være, at der lægges støjdæmpende asfalt på vejene Tårnvej og Rødovre Stationsvej. DN vil, som det også blev nævnt af DN's repræsentants ved borgermødet, pege på risikoen for, at de i lokalplanforslaget påbudte støjskærme mod jernbanen kan medføre, at den visuelle udsigt mod syd fra den grønne broforbindelse over Tårnvej ikke vil være eksisterende. <i>Tårnene som byport</i> 29 D - Der må vist også sættes spørgsmålstegn ved den stort anlagte ”portvirkning og landskabelige gevinst” ved passagen af jernbanen, hvad enten man kommer fra syd eller fra nord ad Tårnvej. <i>Demografiske forhold i Rødovre Kommune</i> 29E - Det fremgår af bestemmelserne i lokalplanforslagets § 1 Formål, at formålet er at opføre etagebebyggelser til helårsbeboelse og erhverv som betyder et varieret udbud af helårsbeboelser (herunder ungdomsboliger) i lokalområdet. Dette åbner heldigvis også mulighed for at tilgodese de ældre borgere i Rødovre. Rødovre Kommunens demografiske prognose er, iht. Kommuneplanstrategien, stigningen blandt de	29C - I lokalplanen stilles krav til, at udendørs opholdsarealer og boliger skal overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. I forbindelse med byggesagsbehandlingen af byggeriet vil bygherre skule leve op til støjkravene, der er sikret i § 11. 29D - Se kommentar under punkt 14D 29E - Der er ikke sikret deciderede boliger for ældre, men mange nye lejligheder indrettes i dag, som ældre egnede boliger og med elevator i bygningen.	<i>§ 6.1f Der kan etableres parkeringspladser i delområde Øst, til brug for Rødovre Station - både på terræn og i parkeringskælder.</i> 29C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 29D - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 29E - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			75+ årige i perioden fra 2015 til 2040 forventes at være på over 50 %. Det bør derfor ved alle kommunens udviklingsprojekter, herunder af Lokalplan 141 direkte fremgå, at det ikke bare er et mål, men et krav, at der sikres egnede boliger i bebyggelsen af forskellige typer for ældre – både større og mindre boligtyper og bofællesskaber til betalelige priser, under hensyn til den stærkt voksende gruppe af ældre i Rødovre Kommune. Ældre har også brug for at bo stationsnært. <i>Planen - Bæredygtighed - vækst</i> 29F - DN vil endvidere – igen - kraftigt opfordre til, at der af kommunen tages initiativ til, at der af eksterne, uvildige rådgivere udarbejdes en seriøs beregning over, hvor mange indbyggere det er bæredygtigt, at der skabes boliger til i Rødovre. Med et areal på kun 12,1 km² er der en grænse for, hvornår det ikke længere er bæredygtigt at satse på flere indbyggere. Op til 1.000 indbyggere på det begrænsede areal, som Lokalplan 141 dækker, vil medføre en efter Rødovre-forhold usædvanlig stor befolkningsfortætning på et meget lille areal, som på sigt vil kunne medføre utilsigtede sociale forhold. Både med hensyn til indbyggertallet og erhvervsstrukturen, er det oplagt - for ikke at sige bydende nødvendigt - at kommunen samarbejdet tæt med nabokommunerne. Som det fremgår af forordene til Kommuneplanstrategien, og så må Kommunalbestyrelsen stille krav til den udvikling, der sættes i værk. Det er ikke sikkert at vækst – som det synes at fremgå af forslaget, - er den bedste og eneste måde til at få tilgodeset velfærd på.	29F - Det er allerede ifm. Kommuneplan 2010 vurderet og besluttet, at en byudvikling af det stationsnære areal ved Rødovre Station vil kunne skabe vækst til kommunen. Idéer til udviklingen af området; Rødovre Port (anvendelsesmæssigt, omfangsmæssigt og arkitektonisk) har desuden været i gennem en idékonkurrence, som efterfølgende er vurderet og besluttet ifm. Kommuneplan 2014, som er en temarevision om bæredygtig byudvikling. Rødovre Kommune indgår i et samarbejde med andre kommuner om en lang række emner. Rødovre Kommune er allerede i vækst, og det planlægger vi for.	29F - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
30	01.11.2016	30 – Betina og John Grambyvej 60 2610 Rødovre	30 - Betina og John Wellendorph har fremsendt kommentarer vedr. demografiske forhold / det sociale miljø og ejerforhold. <i>Demografiske forhold – de sociale miljø i bydelen</i> 30A - Vi har med interesse fulgt med i lokalplanen for brandtomten ved Rødovre Station, og glæder os meget over, at det ser ud til det kommende byggeri,	30A - Det er private ejendomsudviklere der er grundejere som har planer om, dels selv at bygge i området og dels at sælger dele af ejendommen videre til andre byggherre, som tror på	30A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			oven i købet indeholdende ungdomsboliger, hvilket både kommunen og hovedstaden mangler flere af. Vi forstår nødvendigheden af, at kommunen skal kunne anviser til ungdomsboliger, men gælder det i vidt omfang også for lejlighederne? Så bliver det jo et andet demografisk billede, med en stor fare for at udvikle sig til et socialt belastet boligområde, der kan lede tankerne mod en række udsatte områder, der alle tog afsæt i en oprindeligt velmenende kommunal tanke, om vækst og bedret miljø i et slunkent område, men som siden udviklede sig negativt i takt med, at koncentrationen af udsatte borgere blev anvist til samme boligområde. Det er således vores indvending, at Rødovre Port ikke bliver til et nyt socialt belastet boligkompleks. <i>Ejerforhold</i> 30B - Er der tale om ejer- eller lejeboliger? Får kommunen anvisningsret, og i givet fald i hvilken grad?	udviklingen i området. Vedr. det sociale miljø: Se kommentar under punkt 10B. I § 3.1h er det sikret at hovedparten af boligerne skal være familieboliger (helårsbeboelse). I § 3.1i er det sikret at op til 25 % af boligmassen i bydelen må være ungdomsboliger. 30B - Det står private ejere frit, om det er ejere- eller lejeboliger. Der er sandsynligvis tale om, at hovedparten bliver ejerboliger. Der er ikke tale om almene boliger. Kommunen har kun anvisningsret i Rødovre Port, hvis lejlighederne står tomme.	30B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
31	01.11.2016	31 – Allan Nielsen Løgumvej 38 2610 Rødovre	31 – Allan Nielsen har fremsendt kommentarer vedr. det arkitektoniske formsprog og manglede tilpasning til de eksisterende forhold. <i>Arkitektonisk formsprog og manglede tilpasning til de eksisterende forhold</i> 31A - Tanken om at skabe et arkitektonisk vartegn for kommunen på grænsen til Hvidovre og Brøndby er meningsfuld, så længe det foreslåede byggeri baserer sig på de værdier, man som rejsende møder i den del af kommunen, hvori byggeriet ligger. Desværre har det omkringliggende Hendriksholm-kvarter ingen værdier til fælles med dem, der indeholdes i de nuværende planer for Rødovre Port. Ej heller introducerer disse en egentlig vision for området eller tanker om, hvordan en sådan rent konkret kan opfyldes. I stedet hviler byggeplanerne på en noget løs forestilling om, at et stationstov med en blanding	31A - Der er i Kommuneplan 2014, med baggrund i en idé konkurrence for byudviklingen i området, besluttet intentioner for området; Rødovre Port. Vedr. byggeriets omfang og tilpasning: Se kommentarer under punkt 12A og 14D Vedr. det sociale miljø: Se kommentar under punkt 10B. Vedr. plangrundlag og intentioner: Se kommentar under punkt 29F	31A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			af gradvis stigende etageboliger og erhvervsbyggeri i den ene ende afsluttende med tårnlignende konstruktioner i den anden <u>i sig selv og uden videre</u> vil omskabe den sydlige ende af Rødovre til en bydel summende af liv og sorgløst forbrug. De saglige argumenter for at fremtiden kommer til at tage sig sådan ud, mangler imidlertid. Dertil kommer, at vi stadig mangler den egentlige grund til, at det nye byggeri i Rødovre Port skal bestå af byggeri helt op i nitten etagers højde. De eneste bevæggrunde for Lokalplan 141 og Kommuneplantillægget har fra politisk side været henvisninger til, at højt og koncentreret byggeri ifølge Fingerplanen bør placeres ved jernbanestationer. Det vil sige, at <u>hvis</u> højhusbyggeri absolut skal opføres, er der grund til at overveje, om ikke det skal opføres dér. Men Fingerplanen og dens henvisninger er naturligvis ikke i sig selv grund nok til at opføre højhuse. Og endelig siger planen intet om, at byggeriet skal være så højt og voldsomt, som tilfældet er her. Det korte af det lange er, at det foreslåede byggeri til Rødovre Port med sin volumen og voldsomme højde i betænkelig grad overtrumfer de omgivelser, som det ellers skal skabe en interessant og naturlig indgang til. Tre højhuse på så lille en grund, som der er tale om her, kan ikke give den ønskede glidende overgang fra den lave bebyggelse i det tilstødende parcelhuskvarter. Det betyder, at de tre markante højhuse ikke bliver til en port for Rødovre på anden vis, end de høje huse ved Rebæk Søpark er det for Hvidovre. De tre højhuse forbliver ganske enkelt tre meget høje huse og ikke mere.		
32	01.11.2016	32 - Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Hvidovre Kommune (SHG) ved formand Flemmeing J. Mikkelsen Menelaos Boulevard 52	32 - SHG har fremsendt kommentarer vedr. planen, miljø- og klimatilpasning og støjskærm. <i>Planen</i> 32A - SHG stiller sig generet positiv over for udviklingen af området, som i dag består af en	32A - Ingen bemærkninger.	32A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
		2650 Hvidovre	kedelig brandtomt og ubenyttet bygning. I SGHs bestyrelse er vi enige med Rødovre Kommune i, at der er et stort, uudnyttet potentiale for udvikling af området med en blanding af boliger og erhverv. Realiseringen af projektet kan højne området markant, og gøre det mere attraktivt som naboområde for Hvidovres borgere. <i>Miljø- og Klimatilpasning</i> 32B - Realiseringen af det nye projekt betyder imidlertid også mere trafik, mere parkering, mere støj, flere busser, nedsivning, skygge og mere udledning af CO2, som også vil påvirke borgere i Hvidovre. I SGH håber vi derfor, at alle disse ting vil blive taget i betragtning, når projektet udformes, så det belaster det omkringliggende miljø mindst muligt. SGH håber samtidig, at der i videst muligt omfang vælges grønne løsninger i udformningen af byggeriet selvom dette kan medføre en merudgift. <i>Støjskærm</i> 32C - I forbindelse med byggeriet er der foreslået en støjskærm mod jernbanen, for at beskytte byggeriet mod støj fra togene. Her håber SGH, at man vil sikre, at støjskærmen udformes, så den ikke reflekterer øget støj hen over jernbanen mod syd, som vil belaste Hvidovres borgere. Måske skal der suppleres med yderligere en støjskærm syd for jernbanen.	32B – Der er udarbejdet en Miljøvurdering, hvor ni miljøparametre er undersøgt / analyseret: • Trafik • Trafikstøj • Vind • Lys- og skyggeforhold • Regnvandshåndtering • Tilgængelighed • Affald (anlægsfasen) • Affald (driftsfasen) og • Jordforurening. Der er derefter redegjort for resultaterne af miljøvurderingen, og hvordan de er indarbejdet i lokalplanen. Se den sammenfattede redegørelse bagerst i lokalplanen. 32C - Støjskærm opsættes på Banedanmarks areal, udføres af Banedanmark og efter Banedanmarks retningslinjer. Det tilføjes i § 11.2a, at det skal sikres, at støjen fra jernbanen ikke reflekteres mod syd, via den nye støjafskærmning.	lokalplanen. 32B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 32C - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanen. <i>Det er tilføjet i § 11.2a ... og det skal sikres, at støjen fra jernbanen ikke reflekteres mod syd, via den nye støjafskærmning.</i>
33	02.11.2016	33 - Rødovre Gymnasium ved Rektor Peter Ditlev Olsen, på vegne af Rødovre Gymnasiums bestyrelse	33 - Rødovre Gymnasium har fremsendt kommentarer vedr. planen generelt og kultur- og fritidsliv. <i>Planen</i> 33A - Rødovre Gymnasium ser generelt positivt på en ny og mere intensiv udnyttelse af området omkring Rødovre Station. Vi er også positive ift. intentionerne om, at området skal udvikle et lokalt	33A - I lokalplanen er der sikret både private terrasser og fællesarealer for beboerne i bydelen og offentlige byrum med mulighed for at indrette til ophold og aktiviteter.	33A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			attraktivt miljø i Rødovre Syd. <i>Anvendelse</i> 33B - I lokalplanforslaget er der ikke lagt op til egentlige kommunale initiativer ift. kultur- og fritidsliv i det nye område. I den anledning deler Rødovre Gymnasium de bekymringer, som kom til udtryk på borgermødet om, at området kan udvikle sig i en anden retning end den ønskede, og at den tiltænkte mangfoldighed udebliver. Rødovre Gymnasium opfordrer derfor Kommunalbestyrelsen til mere aktivt at indtænke kultur- og fritidslivet i lokalplanen. Rødovre Gymnasium indgår gerne i et samarbejde om at udvikle kultur- og fritidslivet i det nye område.	33B - Der er bl.a. mulighed for etablering af en café med udeservering i forbindelse med den nye forplads, som ligger ud til Rødovre Stationsplads, hvor mange mennesker vil have sin daglige gang. Der er også planlagt en legeplads i bydelen. Udviklingen i bydelen er ikke konkret, i henhold til lokalplanens anvendelsesbestemmelser. Et scenarie kan blive en bydel med mange familieboliger (hvoraf 25 % kan etableres som ungdomsboliger) og lidt erhverv eller uddannelses-faciliteter. Et andet scenarie kan være mange erhvervsvirksomheder og lidt boliger. I forbindelse med disse to (ydre)scenarie vil der være meget forskellige behov for et integreret kultur- og fritidsliv. Det vurderes, at lokalplanen har sikret, at der forligger et grundlag for at kultur- og fritidsliv kan etableres i bydelen.	33B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
34	02.11.2016	34 - Merete Morsing Grambyvej 52, 2610 Rødovre	34 - Merete Morsing har fremsendt kommentarer vedr. planen generelt, anvendelser / beboersammensætning, misvisende illustrationer / skyggeforhold, formålet, varetegn, planintentioner, parkeringsnorm, bygningshøjder / plangrundlag, sol- og skyggeforhold, vindforhold, bebyggelsesprocent, Forslag til tillæg 5 til kommuneplan 2014 og trafikforhold. <i>Planen generelt</i> 34A - At området omkring Rødovrestation har et stort behov for byudvikling og modernisering er helt uomtvisteligt. Derfor har det også været med glæde og stor interesse, at jeg har læst Forslag til Lokalplan 141. Min indsigelse er derfor på ingen måde udtryk for, at jeg ikke er interesseret i moderne byudvikling i Rødovre syd – tværtimod finder jeg det en rigtig god idé at modernisere området og skabe en sammenhæng via Damhus Boulevard til det fremtidige Damhus Torv og dets omgivelser. <i>Anvendelse og beboersammensætning</i>	34A - Ingen bemærkninger.	34A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			34B - Jeg havde set frem til, at lokalplanen skulle sikre, at området kunne tiltrække ressourcestærke personer, og derigennem skabe et stabilt miljø omkring en basis af borgere, som vil være dedikeret til området og dets udvikling. I stedet har jeg måttet erfare, at man ønsker et område båret af liberalt ungdomsboliger og liberalt erhverv, herunder hoteldrift. Ingen af disse sikrer den stabilitet, et byområde har brug for. Hvis ikke det via lokalplanen eksplicit sikres, at skabe det allerbedste grundlag for at skabe et område med en stabil kerne af beboere, er der stor risiko for, at lokalplanen ikke bidrager til det løft, som området har behov for, men at det tværtimod kan starte en udvikling i den stik modsatte retning. At områder er nye, er ingen garanti for at man kan tiltrække og især fastholde det ønskede klientel. Min indsigelse har mange facetter, ligesom Lokalplanforslaget har mange facetter: <i>Misvisende illustrationer / skyggeforhold</i> 34C - Generelt gør jeg indsigelse mod de meget misvisende illustrationer, som pryder hele lokalplanforslaget, og som alene af denne årsag desværre bør trækkes tilbage: I visualiseringerne af skyskrabere og øvrige bygninger er skyggerne vist efter fri fantasi, men blik for det kunstneriske indtryk, men således, at de slet ikke illustrerer den virkelige verden. En ordløs beskrivelse af reelle skygger er gemt væk i bilagsafsnittet (Bilag 8) på kun 3 dagslys-diagrammer på side 64 og 65. Og problemerne med skygge er slet ikke behandlet seriøst i lokalplan-forslaget. På alle illustrationer er skyggerne vist ganske korte og med solen fra vest og nordvest. Når solen sent om eftermiddagen og om aftenen skinner fra disse retninger, er skyggerne altid lange i den virkelige verden, hvis ikke solen ligefrem er gået ned.	34B - I lokalplanen er det sikret, at hovedparten af de boliger der etableres skal være familieboliger, hvor kun 25 % af boligmassen kan indeholde ungdomsboliger. Der er desuden mulighed for at etablere et hotel, som ofte også indeholder conferencefaciliteter, det vil kunne tiltrække folk til bydelen, uden for den normale hotelsæson. 34C - Sol- og skyggeforhold er vurderet ifm. miljøvurderingen og de skyggegener der er, er vurderet acceptable i en bymæssig kontekst. Vedr. grafiske skygger på bebyggelsesplanen: Se kommentarer under punkt 18H	34B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 34C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr .	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
			Når solen går sin daglige bane fra øst – via syd - til vest, vil skyskraberne kaste lange skygger henover hele lokalplanområdet. I designmanualen, på side 15, er skyggerne fx vist med sol fra nordvest (kl. 22), men med en længde på skyggerne, som de ville have ved middagstid ved midsommer. Man kan ikke forvente, at borgerne, som skal tage stilling til lokalplanforslaget vil være opmærksom på, at lysforholdene ikke kun er idealiserede, men helt igennem misvisende, og at det rigtige forhold fremgår af bilagsmaterialet (Bilag 8), og ikke af perspektivtegningen, som slet ikke viser noget der kunne være den virkelige verden, men (kun) udgør lokalplanforslagets 'salgs'-materiale. Desværre må jeg konstatere, at de lysforhold der er vist i lokalplanforslaget ikke bare er misvisende, men direkte vildledende. Alene af denne grund bør lokalplanforslaget trækkes tilbage, i den foreliggende form. <i>Plangrundlag - Lokalplanforslagets formål</i> 34D - Lokalplanforslagets overordnede formål er alt for mangesidet og bredt (i alt 12 punkter er opregnet i § 1). I praksis vil det vise sig umuligt at opnå det hele, og det giver planen en meget stor usikkerhed, og så er de enkelte formål ikke engang prioriteret. Dette er tilsyneladende hele planens formål: At skabe et så stort råderum som muligt, frem for at styre udviklingen! Derfor gør jeg indsigelse mod lokalplanforslagets formål, som reelt er fraværende og forsvundet i alt for mange samtidige formål. En god lokalplan har et til to overordnet mål, som kan sikre, at udviklingen bliver som ønsket, og ikke ender, som lavstatusområde - trods alle rigtigt gode ønsker om det modsatte. <i>Plangrundlag - Varetegn</i>	34D - Formålspunkterne er de emner, som er vurderet vigtige i hovedidéen og intentionerne for den ny bydel. Punkter, som er sikret i bestemmelsen § 1 Formål vil der ikke kunne dispenseres fra.	34D - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			34E - Planens hovedformål synes slet skjult at være at skabe et vartegn for Rødovre, uden at dette behov er nærmere begrundet. Det er ganske overflødigt, og Rødovre er jo allerede verdensberømt i Danmark, for fx Rødovre Centrum og Heerup, og jeg forstår slet ikke idéen med et vartegn. Et monument kan godt være kendt og berømt uden at være monster stort – se blot Den lille Havfrue. <i>Overordnede intentioner for den nye bydel - anvendelser</i> 34F - Lokalplanen sikrer ikke, at området vil blive anvendt til boligformål. Tværtimod er det med det projekterede antal P-pladser indikeret, at det vil være erhverv og ikke bolig og lokalhandel, som i virkeligheden er projektets hovedformål. Ved ikke at have butikker og boliger i et stort omfang og ved at lade evt. boliger blive til ungdomsboliger, går man efter en anvendelse, hvor de daglige brugere af området naturligt vil anvende offentlig transport. Dette forhold er slet ikke nævnt eksplicit, selvom illustrationer og referencehuse viser boliger! <i>Parkeringsnorm</i> 34G - Hvis der reelt er planlagt for familieboliger, er der slet ikke sikret tilstrækkelige med P-pladser i projektet, som derfor ikke kan holde, hvad det giver sig ud for.	34E - Det er vurderet, at det vil være et aktiv for Rødovre Syd og for bydelen med et arkitektonisk synligt varetegn, som kan fungere, som orienteringspunkt for alle og som en byport for Rødovre Syd. 34F - Iht. Landsplandirektivet Fingerplan 2013 skal der i et stationsnære område prioriteres en udvikling af regional betydning; f.eks. liberalt erhverv og uddannelsesfaciliteter og boliger i bymæssig tæt bebyggelse. Udviklingen i Rødovre Port er foregået i et samarbejde mellem Rødovre Kommune og private ejendomsudviklere / fremtidige ejere af ejendommen. 34G - I Stationsnære kerneområder skal der planlægges iht. Landsplandirektivet; Fingerplan 2013, her pålægges kommunerne bl.a., at planlægge med en intensiv arealudnyttelse for byfunktioner og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Parkeringsnormen i Stationsnære kerneområder skal således være lavere end i kommunens øvrige områder for Blandet bolig- og erhverv. For at imødekomme høringssvarene vedr. den lave parkeringsnorm, foreslås en forøgelse af minimumsparkeringsnormen til følgende: 1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². Denne norm er i overensstemmelse med stationsnærhedsprincippet og vil give en forøgelse af planforslagets p-norm (fra min. 120 p-pladser til min. 200 p-pladser).	34E - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 34F - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 34G - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanens § 6, hvor følgende er indskrevet: §6.1a Der skal etableres parkeringspladser <i>for del-område Vest</i>, med en minimumsparkeringsnorm på 1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². §6.1b Der må maks. etableres 300 p-pladser for bebyggelsen i delområde Vest. §6.1c Der skal etableres

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			<i>Bygningshøjder og plangrundlag</i> 34H - Det foreslåede byggeri vil i højde nærmer sig Crowne Plaza ((Copenhagen) der er 85 m højt), der syner kolossalt, som nabo til en motorvej og til kæmpecentret; Fields. Forslag til Lokalplan 141 foreskriver to højhuse, der skal hæve sig hhv. ca. 72 m, 62 m over kørebanen på Tårnvej! Et så højt byggeri, i et forholdsvis tæt bebygget område, vil blive mere end markant, og i lokalplanforslaget redogøres der da heller ikke for det rationelle i, at opføre et så kolossalt byggeri, der ikke er begrundet i formålet vedr. byudviklingen. Desuden gør jeg indsigelse over, at der ikke er fastlagt maksimale byggehøjder (koter). Dette gælder både Forslag til Lokalplan 141 og	Det forslås desuden, at der indskrives mulighed for at etablere parkeringspladser i de to østlige beliggende tårnes nederste to etager (ud mod Tårnvej). 34H – Se kommentarer under punkt 12A og 14D	<i>minimum 120 p-pladser som etableres i parkeringskælder under bebyggelsen i delområdet Vest.</i> §6.1d Parkeringskælder i delområdet Vest kan etableres i 1-2 etager. §6.1e <i>De resterende minimum 80 p-pladser for delområdet Vest kan etableres i de to østlige beliggende tårnes to nederste etager (ud mod Tårnvej) og/eller i en (udvidet) fælles parkeringskælder under delområdet Øst - Se også § 2.2c.</i> § 6.1f <i>Der kan etableres parkeringspladser i delområdet Øst, til brug for Rødovre Station - både på terræn og i parkeringskælder.</i> 34H - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			Forslag til Tillæg 5 til KP 2014. <i>Sol- og skyggeforhold - bygningshøjder</i> 34I - Højhusene vil efterlade store områder i skygge, fordi husene kommer til at ligge syd for en betydelig del af den øvrige bymæssige bebyggelse i området. <i>Sol- og skyggeforhold</i> 34J - På dagslysdigrammerne (kortbilag 8) kan man fx se, at børnehaven ved Agerkær vil henligge i skyskraberens skygge det meste om året, men især i vintertiden, hvor det er ekstra vigtigt, at kunne komme ud i solen. <i>Plangrundlag – Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014 og gener ifm. bygningshøjder</i> 34K - Af planforslaget fremgår det, at der vil opstå store problemer med vindturbulens grundet bebyggelsens højde. Både problemer med skygge og vindturbulens kunne let forhindres, ved at holde projektet indenfor den gældende kommuneplans rammer. At der er behov for at øge bebyggelsesprocenten til 300 er mig helt ubegribeligt og ønsket er ikke begrundet i lokalplanforslagets formål vedr. byudviklingen. En så høj bebyggelsesprocent er ikke egnet for boliger, og det viser måske med al tydelighed, at det at tilvejebringe nye boliger ligger meget langt fra lokalplanforslagets egentlige formål. Jeg gør indsigelse over dette både ift. Lokalplanforslaget og ift. Forslag til Tillæg 5 til Kommuneplan 2014. Jeg gør indsigelse over at der kan opføres bygninger i 14, 16 og 19 etager, idet det giver store problemer med lys og vindturbulens, og at de høje bygninger ikke er væsentlige for lokalplanområdets generelle byudvikling. <i>Adgangsforhold – øget trafik - trafikoplægning</i>	34I - Lys- og skygge analyser viser, at skyggegenerne vil være i begrænsede perioder, som er vurderet at være acceptabelt i en bymæssig kontekst. 34J - Se kommentarer under punkt 14E. 34K - Se kommentarer under punkt 12A, 14D og 22A. Vedr. vindforhold - Se kommentar under punkt 16B Vedr. vindforhold - Se kommentar under punkt 16B Der er i forbindelse med Miljøvurderingen blevet undersøgt og vurderet på disse parametre. Der ønskes en tæt bymæssig bebyggelse med blandede funktioner i det stationsnære kerneområdet.	34I - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 34J - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. 34K - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			34L - Jeg har forstået, at de smidige til- og frakørsler til Tårnvej skal erstattes af lysregulering. Planen tager ikke højde for den øgede trafikintensitet, der må forventes når trafikdæmpningen på Roskildevej bliver en realitet som kommer oven i den almindelige trafikudvikling. Jeg gør derfor indsigelse mod den skitserede løsning på trafikomlægningen.	34L - Til- og frakørselsramperne ved vejen; Rødovre Stationsvej og Agerkær er ikke smidige, da de kun tillader trafik i en retning. Hvorpå de kræver en del omvejs kørsel for at kunne benyttes i modsat retning. Med nedlæggelsen af broen, som færdselsareal for biler skal der sikres gode til- og tværkørselsmuligheder for trafikken. Med den større trafikmængde på Tårnvej sikres sidevejstrafikken bedst med signalregulering. Det antages, at der med trafikdæmpningen henvises til hastighedsnedsættelsen på Roskildevej. Det projekt er ikke medtaget i trafikanalysen, da det omhandler et ikke endnu godkendt vejprojekt, hvor vejprofilet og vejkryds skal ombygges. Hvordan effekten af vejombygningen og hastighedsnedsættelsen er på trafikken er derfor for usikker til at blive medtaget i analysen. Men det forventes ikke, at projektet vil medføre en nedsættelse af kapaciteten for afvikling af trafikken på Roskildevej. I de tidspunkter af døgnet, hvor der er meget myldretidstrafik, så er gennemsnitshastighederne allerede lavere end 55km/t.	34L - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.
35	02.11.2016	35 - Lisbeth Hjort Skjoldager Ruskær 31 2610 Rødovre	35 - Lisbeth Hjort Skjoldager har fremsendt kommentarer vedr. arkitektonisk hovedgreb (bygningshøjder, skyggeforhold samt skala), trafikbelastning samt parkeringsnorm. <i>Det arkitektoniske hovedgreb for bebyggelsesplanen (bygningshøjder, skyggeforhold samt tilpasning i skala)</i> 35A - Jeg gør indsigelse mod planen der definerer tre tårne/højhuse som er placeret omkring Tårnvej. Ifølge Forslag til Lokalplan 141, ”markerer de ankomsten til Rødovre, og skaber en tæt bymæssighed omkring de to broer”. Der er tale om etagehøjder på 14 etager for det nordlige tårn samt 16 og 19 etager for de tårne der bærer ”Den grønne bro”. Med tanke på erhverv i de underste etager, må hushøjderne derfor forventes at blive på minimum 45, 51 og 60 meter. Højhusene, defineret som ”Rødovre Port”, beskrives som pejlemærke for området. Til sammenligning er Rundetårn i København 42	35A - Vedr. plangrundlag og bygningshøjder: Se kommentarer under punkt 12A og 14D.	35A - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			meter højt, med en radius på 7,68 meter. Altså et højt, men smalt tårn. Så vidt, som det har været muligt at måle, er grundplanerne på højhusene ca. 18x20 m, 28x14m og 22x15 m = 360m2, 392m2 og 330m2. Altså 3 massive bygningskroppe. <i>Skyggeforhold – bygningshøjder - arkitektur</i> 35B - Ser man på lokalplanforslagets Bilag 8 med de tre dagslysdigrammer fremstilles skyggeforholdene 21. marts, 21. juni og 21. december, i tre tidsmålinger, nemlig kl. 9, kl. 12, og kl. 16. Der er ikke diagrammer for kl. 18 eller kl. 20, hvilket er interessante tidspunkter i forhold til skyggeforholdene. Datoer med gul farve er de dage skyggediagrammerne i lokalplanforslaget omhandler. Se skema i det originale høringssvar nr. 35 Det er interessant, at der ingen skyggediagrammer er for kl. 18 og kl. 20 i marts og juni måned. Her ville man kunne se, hvor lange skygger der vil dannes. De høje huse vil om eftermiddagen kaste skygger helt over til Frølevvej, og om formiddagen vil Børneinstitutionen Agerkær ligge i skygge. I det hele taget vil tårnene kaste enorme skygger i området – og tillige kaste skygger over den lavere bebyggelse i Rødovre Port, se eksempelvis dagslysdigram (Bilag 8) den 21. marts kl. 16. Forestiller vi os, hvordan skyggeforholdene er den 21. juni kl. 18, vil selve hovedaksen i bebyggelsen ligge i skygge, og kl. 20 vil det nordlige tårn kaste skygge på hovedaksen. Ser man på Dagslysdigrammet af 21. marts og 21. juni kl. 12, fremgår det, at det nordlige tårn vil ligge i skygge af ”porttårnene”. Tårnenes højder er således et uforståeligt arkitektonisk greb. De bør tages af forslaget, og erstattes af bygningskroppe der skalamæssigt er i	35B - Vedr. Sol- og skyggeforhold: Se kommentar under punkt 34C	35B - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			overensstemmelse med de øvrige bygninger, som oppebærer højder der er signifikant for nogle af områdets institutioner. De mange rækkehuse og villaer er typisk på en til to etager, og hvis området skal "løftes" må det være et samspil af skalaer der er svaret. At det er tegnestuen Vandkunsten der foreslår denne bebyggelsesplan, er højst besynderligt, idet netop Vandkunsten har specialiseret sig i tæt/lav boligbebyggelse ud fra en idé om skalabegreber. Her er Vandkunstens egen definition af egne værker ifølge deres hjemmeside: <i>"Vores huse er skabt i dialog med den måde folk bor, arbejder, leger og tænker på. Boliger, bygninger og byer skal være i øjenhøjde og gøre plads til fællesskaberne."</i> De imponerende højder på de tre tårne vil afstedkomme meget voldsomme skygger. Nabolaget vil blive påvirket af disse mastodonter, og intentionen om et løft til kvarteret, er ikke sandsynliggjort i projektforslaget. Derfor gøres indsigelse mod de høje tårne. De er ikke en gevinst for projektet eller for de mennesker, der skal leve og bo i bebyggelsen eller for kvarteret. Tårnene er en magtdemonstration. De er ude af skala med området og menneskene. Bebyggelsen har en øst/vest akse, der vil koncentrere vestenvinden i gadeplanet. Det er en kritisabel disposition, for det kan afstedkomme et vindomsust gaderum, som ikke er rart at opholde sig i. <i>Planen - arkitektur</i> 35C - Realisering af planen vil ikke klæde Rødovre det mindste, men blive et eksempel på at Rødovre Kommune har svigtet egne interesser og borgere. Rødovre Kommune er blevet forført af en bygherre med storhedsdrømme. Men det er ikke en måde at skabe storhed på. Jan Gehl, som er professor i byplanlægning har gennem hele sit virke studeret byer og har præciseret samspillet mellem bygninger og mennesker. Jan Gehl ved hvad højhuse genererer:	35C - Der har været velrenommerede arkitekter med på projektet.	35C - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.					
			»Høje huse er den dovne arkitekts svar på tæthed. Jeg fraråder høje bygninger i alle områder, der er afhængige af vestenvind; Irland, England, Skotland, Norge, Holland og Danmark. For i de lande har du meget vind. Vi er afhængige af vinden, ellers kan vi ikke bo her. Vinden bærer kalorierne ind fra Golfstrømmen og sørger for, vi ikke ligner Alaska eller Sibirien. Vi skal være meget påpasselige med vinden, for klimaet er en skrøbelig størrelse i et land som Danmark. Bygger vi højt, går det galt,« siger Professor Jan Gehl. Se nedenstående link til film. http://filmcentralen.dk/alle/film/livet-mellem-husene Borgermødet i oktober viste med al tydelighed, at borgerne ikke ønsker planen, Rødovre Port, realiseret i den form som blev fremlagt. Med tanke på den udvikling der er sket i landets højhuskvarterer med dårlig trivsel, sociale problemer og kriminalitet, kan det undre at kommunen agter at gentage de tidligere fejltagelser, som har genereret utrygge - og mange steder ghettolignende kvarterer - som bestemt ikke er eftertragtellesværdige områder. Vi skal derfor endnu engang bede kommunen tage projektet op til genovervejelse. <i>Trafikbelastning i villakvartererene</i> 35D - Med henvisning til borgermødet i september 2016 er der tydeligvis heller ikke taget højde for den trafikmæssige belastning "Rødovre Port", med de angivne højhuse, vil medføre for Hendriksholms Boulevard. Som omtalt på mødet vælger bygherren selv, hvor mange % der skal være boliger, hvorfor det nye indbyggertal kan svinge fra ca. 500 til over 1000 mennesker. Selv om byggeriet er tænkt, som en integreret del af Rødovre Station, med derved offentlig trafik til beboerne, er realiteterne, at næsten alle familier ejer én eller flere biler. Der blev på borgermødet informeret om, at der vil	Det er Teknisk Forvaltning vurdering, at der er delte holdninger til udviklingsplanerne for Rødovre Port. 35D - Se kommentarer under punkt 6D, 6E og 9B og 19C og 25B.	35D - Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.			blive etableret to trafiksignaler på Tårnvej, for at imødekemme denne ekstra belastning på vejene. Et for enden af vejen ved Rødovre Station samt et ved Agerkær, hvorfor der ikke forventes mere trafik på Hendriksholms Boulevard. Denne beregning indbefatter, at Damhus Boulevard lukkes for trafik ved Damhus-torvet, hvorfor det forventes at al trafik fra Rødovre Port samt Damhus kvarteret vil blive ledt ud på havnevejen via de nyetablerede trafiklys. I denne beregning er der dog ikke taget højde for, at billister ikke blot sidder i kø og venter på et grønt lys, hvis der ligger en åbenlys gennemgående vej blot få meter derfra, og der er ingen tvivl om at disse billister, hvis de skal til højre mod Rødovre / Roskildevej, hurtigt vil opdage den hurtigste løsning, som er at køre ad Hendriksholms Boulevard og 2 skoler, ofte med høj hastighed og derved undgå at holde i kø ved lyskryds Agerkær. Derfor bør kommunen, finde en alternativ løsning for at undgå dette, både for at tage hensyn til skolebørnene og til beboerne i Hendriksholms kvarteret. Etablering af et byggeri af denne størrelse, hvor der er stor sandsynlighed for over 1000 nye tilflyttere, vil medføre en eksplosiv øget biltrafik <i>Parkeringsnorm</i> 35E - Der er også i lokalplanforslaget angivet, at der etableres en parkeringskælder under den nye bebyggelse, hvor der etableres 1 p-plads pr. 312 m² etageareal, hvilket må siges at være langt under det antal biler man kan forvente ved etablering af dette lejlighedskompleks. Der er derfor stor og begrundet frygt for, at alle disse biler der vil komme, vil parkere på skolernes parkeringspladser langs Hendriksholms Boulevard, parkeringspladserne på Damhus Boulevard samt i rabatter og på græsplæner. I virkelighedens verden må det antages, at der mindst er 1 bil pr. lejemål, hvorfor det reelle tal for etablering af parkeringer bør justeres til 1 parkering pr. 100 m² boligareal.	35E - I Stationsnære kerneområder skal der planlægges iht. Landsplandirektivet; Fingerplan 2013, her pålægges kommunerne bl.a., at planlægge med en intensiv arealudnyttelse for byfunktioner og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Parkeringsnormen i Stationsnære kerneområder skal således være lavere end i kommunens øvrige områder for Blandet bolig- og erhverv. For at imødekemme høringssvarene vedr. den lave parkeringsnorm, foreslås en forøgelse af minimumsparkeringsnormen til følgende: 1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². Denne norm er i overensstemmelse med stationsnærhedsprincippet og vil give en forøgelse af planforslagets p-norm (fra min. 120 p-pladser til	35E - Høringssvaret giver anledning til ændringer i lokalplanens § 6, hvor følgende er indskrevet: §6.1a Der skal etableres parkeringspladser <i>for delområde Vest</i>, med en minimumsparkeringsnorm på 1 p-plads pr. 188 m² etageareal, svarende til 200 p-pladser ved opførelse af et byggeri på 37.500 m². §6.1b Der må maks. etableres 300 p-pladser for bebyggelsen i delområde Vest.

Nr	Dato	Navn	Indsigelse/bemærkning	Forvaltningens Kommentarer	Forvaltningens indstilling
.				min. 200 p-pladser). Det forslås desuden, at der indskrives mulighed for at etablere parkeringspladser i de to østlige beliggende tårnes nederste to etager (ud mod Tårnvej).	§6.1c Der skal etableres minimum 120 p-pladser som etableres i parkeringskælder under bebyggelsen i delområde Vest. §6.1d Parkeringskælder i delområde Vest kan etableres i 1-2 etager. §6.1e De resterende minimum 80 p-pladser for delområde Vest kan etableres i de to østlige beliggende tårnes to nederste etager (ud mod Tårnvej) og/eller i en (udvidet) fælles parkeringskælder under delområde Øst - Se også § 2.2c. § 6.1f Der kan etableres parkeringspladser i del-område Øst, til brug for Rødovre Station - både på terræn og i parkeringskælder.