

Svar til høring Forslag til Lokalplan 144

Eksport ved høringsperiodens ophør 2019.04.08 23:59.

Denne PDF indeholder ikke mail-adresser

Samlede høringssvar til Offentlig høring af Forslag til Lokalplan 144 Næsbyvej og Egegårdsvej.

https://dokument.plandata.dk/20_9542028_1549358457003.pdf

Høringssvar nr. 1

Grundoplysninger

Dato: 13/02 2019 10:09
Navn: Karim Friis Arfaoui
Organisation: HOFOR A/S
Adresse: Ørestad Boulevard 35
2300 København S.

Øvrige oplysninger

Svar

Til rette vedkommende,

Vedlagt er høringssvar fra HOFOR A/S vedr. lokalplan 144.

Med venlig hilsen

Karim Friis Arfaoui
Specialkonsulent
Regn- og Spildevand
Plan - VS

Direkte tlf.: +45 27 95 42 10
E-mail: kfar@hofor.dk

HOFOR A/S
Ørestads Boulevard 35 | 2300 København S | Telefon: 33 95 33 95 | CVR-NR.: 1007 3022 | www.hofor.dk

Rødovre Kommune
Byplanafdelingen, Teknisk Forvaltning
Tæbyvej 77
2610 Rødovre

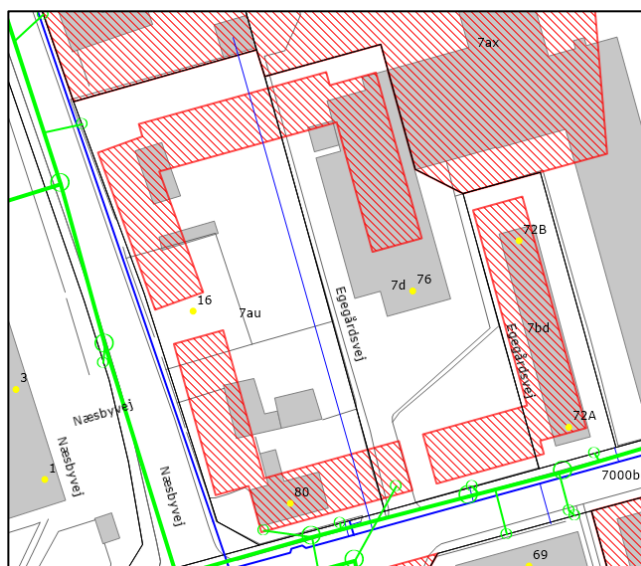
Plan - VS
Direkte tlf. 2795 4210
E-mail kfar@hofor.dk
Kunde nr. Indtast kunde nr.
Journal nr. 01.03-00725
Dato 13.02.2018

Høringssvar: Forslag til lokalplan 144 Næsbyvej og Egegårdsvej

Rødovre Kommune har offentliggjort "Forslag til lokalplan 144 Næsbyvej og Egegårdsvej". Hermed fremsendes HOFORs bemærkninger til lokalplanforslaget.

Der fremsendes én samlet kommentering for alle de forsyningsselskaber, der administreres af HOFOR A/S. Kommenteringen er udarbejdet som henvisninger til materialet offentliggjort d. 29. januar 2018.

HOFOR har på lokalplanområdet en vandstikledning (blå ledning der krydser fra syd mod nord fra Egegårdsvej). Vandledningen forsyner en bygning på matrikel 7eu nord for lokalplanområdet. Denne ledning vil blive overbygget, hvorfor der er behov for, at ledningen bliver omlagt. Da der nord for lokalplanområdet også byudvikles (lokalplan 145), vil der på sigt ikke blive behov for stikledningen i sit nuværende tracée. Stikledningen er dog fortsat i drift, hvorfor grundejer til 7au skal træffe aftale med matrikel 7eu om, hvornår stikket kan fraskæres og indlægges fra Næsbyvej. Udgifter til dette tilfalder grundejer.



På vegne af HOFOR A/S.

Karim Friis Arfaoui
Specialkonsulent
Regn- og Spildevand
Plan - VS

Direkte tlf: +45 27 95 42 10

E-mail: kfar@hofor.dk

Tænk på miljøet og spar på vand og energi !

HOFOR A/S | Ørestads Boulevard 35 | 2300 København S | CVR: 10073022 | tlf. 3395 3395 | www.hofor.dk

Høringssvar nr. 2

Grundoplysninger

Dato: 13/02 2019 11:33
Navn: Christian G. Holm
Organisation: Banedanmark
Adresse: Vasbygade 10
2450 København SV

Øvrige oplysninger

Svar

Til Rødovre Kommune

Banedanmark har via abonnementet på Plandata fået besked om jeres fremlagte forslag til lokalplan 144 for "Næsbyvej og Egegårdsvej".

Vi skal for god ordens skyld oplyse, at vi ikke har bemærkninger til forslaget.

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på banedanmark.dk. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk

Christian Granzow Holm
Studentervedhjælper
Banedanmark
Arealer & Forvaltningsmyndighed
Vasbygade 10
2450 København
cghl@bane.dk
www.banedanmark.dk

Høringssvar nr. 3

Grundoplysninger

Dato: 20/02 2019 10:58
Navn: Tue Sanderhage
Organisation: Vestegnen HF & VUC
Adresse: Egegårdsvej 79
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Se høringssvar i vedhæftede fil

Albertslund
Gymnasievej 10
2620 Albertslund
Telefon 4511 4250

Rødovre Kommune

Rødovre
Egegårdsvej 79
2610 Rødovre
Telefon 4511 4251

kontakt@vucv.dk
vestegnenhfvuc.dk

E-mail: TUS@vucv.dk

Dato: 20. februar 2019

Vedrørende: Høringssvar for Lokalplan 144 for Næsbyvej og Egegårdsvej samt Lokalplan 145 for Karrébyen

Vestegnen HF & VUC befinder sig i dag på Egegårdsvej 79, i krydset til Tårnvej.

Vestegnen HF & VUC støtter de nye lokalplaner, som vi anser for at være udtryk for en både visionær og ambitiøs byudvikling, der ligger i direkte forlængelse af Vestegnen HF & VUC's visioner for bygningen på Egegårdsvej 79.

Vores bygning anser vi for at være et indgangsparti til den planlagte bydel, et indgangsparti der kan integreres i, og danne inspiration til, den fremtidig byudvikling i området. Vi medvirker derfor gerne aktivt i den videre proces, og vil gå ind i processen med en stærk vision om, at skolebygninger skal være åbne, levende og deltagende dannelses- og kulturinstitutioner i et lokalområde på måder der styrker medborgerskabet. Denne vision ser vi som gensidigt understøttet i de fremlagte lokalplaner.

Med venlig hilsen



Tue Sanderhage
Direktør

Høringssvar nr. 4

Grundoplysninger

Dato: 5/03 2019 18:44
Navn: Peter Boné
Organisation:
Adresse: Tæbyvej 32
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Som beboer med mindre børn på Tæbyvej, hvor der allerede er en del trafik af unge fartglade mennesker til og fra både teknisk skole og sibeliusparken, er min eneste bekymring at den nye lokalplan bidrager yderligere til mere trafik på Tæbyvej.

Specielt området fra Rådhusstien til Rødovrevej, hvor der grundet vejens forløb, samt de lange strækninger uden fartbump, ofte accelereres kraftigt op at bilisterne.

Hvilke tanker og planer er der gjort mht. trafikbelastningen fra Rødovrevej og op gennem Tæbyvej til det nye område?

Høringssvar nr. 5

Grundoplysninger

Dato: 30/03 2019 11:25
Navn: Seniorrådet
Organisation:
Adresse: Gunnekær 64, underetagen
2610 rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Rødovre den 30.marts 2019

Rødovre Kommunalbestyrelse
Rødovre Parkvej 150
2610 Rødovre

Høringssvar til Rødovre Kommunes forslag til Lokalplan 144 og forslag til Lokalplan 145.

Rødovre Kommunalbestyrelse har den 29. januar 2019 vedtaget at sende Forslag til Lokalplan 144 Næsbyvej og Egegårdsvej og Forslag til Lokalplan 145 ? Karrébyen i offentlig høring med frist for kommentarer, ændringsforslag eller indsigelser den 8. april 2019.

Begge lokalplaner er en opfølgning på den helhedsplan for bykernen, som kommunalbestyrelsen vedtog i april 2017 med henblik på at udvikle bykerne og skabe mere byliv i gode og oplevelsesrige byrum.

Seniorrådet hilser det velkommen, at begge lokalplaner har til formål at sikre arkitektonisk byggeri af bl.a. attraktive boliger. I denne forbindelse vil seniorrådet påpege vigtigheden af, at nogle af de kommende boliger indrettes til ældre boliger fx med bredere døråbninger, større toiletter/baderum og uden dørtrin (velegnede til rollator- og kørestolsbrugere).

I den forbindelse skal seniorrådet pege på tilgængeligheden til boligerne. Det er vigtigt at der fx er elevatorer. Der savnes fx i bestemmelserne i lokalplan 144, tilkendegivelse om, at adgangen til både fællesarealerne på 1. sal og boligerne til 6. sal forudsætter etablering af elevatorer.

Seniorrådet skal endvidere pege på, at det vil være en væsentlige forudsætning for ældres benyttelse af hovedstrøget, at omgivelserne er tryghedsskabende både for så, vidt angår klart definerede og velbelyste byrum med en tryk atmosfære (fx ikke mørke kroge og vinkler). Dette er særligt en afgørende for, at vore ældre medborgere vil benytte hovedstrøget ved aftenstide.

Endelig skal nævnes, at det er vigtigt med gode og hyppige busforbindelser, fx servicebus 848, fra de øvrige dele af Rødovre til bykerne.

På Seniorrådets vegne

Anne Bonde Christiansen
Formand

Høringssvar nr. 6

Grundoplysninger

Dato: 7/04 2019 22:57
Navn: Susanne Mørck Voigt
Organisation: Rødovre Boligselskab afdeling 15
Adresse: Næsbyvej 19, 3.tv.
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Rødovre Kommunalbestyrelse
Rådhuset
Rødovre Parkvej 150
2610 Rødovre

7. april 2019

Rødovre Boligselskab, afdeling 15
v/ Susanne Mørck Voigt
Næsbyvej 19, 3.tv.
2610 Rødovre

Bemærkninger til lokalplan nr. 144 og 145

Den 7. februar 2019 sendte Rødovre Kommune Lokalplan 144 og 145 i offentlig høring, vedtaget af kommunalbestyrelsen 29. januar 2019

Bestyrelsen i Rødovre Boligselskabs Afdeling 15, Næsbyvej 1-21 har følgende bemærkninger noteret i tilfældig rækkefølge:

1)

Lokalplanerne lægger op til interessant byggeri, spændende afvandingsløsninger og megen nytænkning.

2)

Næsbyvej 1-21 ligger lavere end selve vejen. Vi kan derfor være bekymrede over muligheden for "kig ind" til vores lejemål. De kommende bygninger kommer til at ligge højere end ejendommen på Næsbyvej.

3)

Da Næsbyvej 1-21 ligger lavt, vil de nederste lejemål ikke få sol i vintermånederne, når der tillades byggeri på 6 etager. Det ses svagt på lys og skyggediagrammerne for marts måned, der godt nok viser lidt sol kl. 12, men solen står lavere i månederne november, december og januar.

4)

Der er en påfaldende mangel på stillingtagen til de kommende trafikale forhold i de to lokalplaner. De nye byggerier med 800 nye lejemål og erhverv vil generere øget biltrafik, hvilket vil kunne medføre trafikalt u hensigtsmæssige forhold, der kan påvirke både trafiksikkerheden og trafikafviklingen i lokalområdet. Det kan ikke ses, hvorledes man forventer, at lokalplanerne skal leve op til kommunens Trafikplan 2016, herunder indsatserne om, at det skal være trygt og sikkert at færdes i trafikken, at vejene skal være i en stand, som svarer til trafikens art og mængde (jf. Vejlovens 8) og at vejene skal være fremkommelige og sikre en tilfredsstillende trafikafvikling.

4a) Der må forventes flere højresving fra Tårnvej ind i Egegårdsvej, hvilket kan give en tilbageblokering af højre spor i Tårnvej, når bilisterne venter på mulighed for at afslutte højresvinget. Dette kan betyde, at trafikafviklingen i Tårnvej forringes. Alternativt vil bilisterne vælge højresving ved Tæbyvej, der i forvejen er meget benyttet til Netto og tankstation.

4b) Der kommer en øget trafik i Næsbyvej. Med 800 nye lejemål, der alle skal til parkeringskældre med adgang fra Næsbyvej, vil der let blive tale om en fordobling (måske mere) i hverdagstrafikken på Næsbyvej. Rødovre Kommune foretog en trafiktælling på Næsbyvej i uge 10 i 2013, hvor hverdagstrafikken viste 1.100 køretøjer. Gående ud fra at alle lejemål har en bil og der skal foretages varelevering til det kommende erhvervsliv nærmer trafikken sig en fordobling. Hertil kommer, at det kommende byggeri på Gunnekær får adgang til parkeringskældre fra Egegårdsvej, men med en lukning af Gunnekær kan trafikken kun foregå ad Egegårdsvej. Da det i forvejen er vanskeligt at komme ud på Tårnvej fra Egegårdsvej, vil det være nærliggende at antage, at trafikken vil søge mod signalanlægget ved Tæbyvej, altså køre ad Næsbyvej for at komme til Tårnvej.

Vores bekymring går også på, at vi har skolebørn på vejen og at vi i dag oplever, at der køres stærkt på Næsbyvej. Vi har tidligere været i kontakt med Rødovre Kommune med et ønske om at få etableret stillevej på Næsbyvej, hvilket blev afvist på baggrund af en trafiktælling (kommunes svar af 3. maj 2013 reference 13/010543-3).

Det kan naturligvis afhjælpes lidt, hvis byggeriet pålægges at etablere signalanlæg ved Egegårdsvej i henhold til vejlovens regler (§ 70).

4c)

Der henvises i Lokalplan 144 på side 37 til en udbygningsaftale med grundejer for matr.nr. 7au, 7bd og 7d, men ud over en tekst "med henblik på at opnå en højere kvalitet af den planlagte infrastruktur i området" gives der ingen forklaring på udbygningsaftalen. Det kan ikke ses i lokalplanen, om udbygningsaftalen tager højde for nogle af de trafikale problemstillinger, vi mener, der er. Vi mener derfor ikke, at lokalplanforslaget er tilstrækkeligt oplyst til, at vi kan kommentere den i henhold til Forvaltningslovens §19.

4d)

I Lokalplan 144 angives nedkørslen til parkeringskælderen og varelevering til at være næste overfor nedkørslen til Næsbyvej 1-21. Vi kan være bekymret for, om der kan etableres en tilstrækkelig svingradius til især vareleveringen, da vejen netop her knækker den modsatte vej i forhold til et sving mod det nye byggeri. Vi kan derfor være bekymrede for, at der vil forekomme kørsel på "vores" fortov for at opnå tilstrækkelig svingradius, eventuel i form af en lastbils slæbekurve.

5)

Der vil komme øget trafikstøj på Egegårdsvej og Næsbyvej. Som det er nu, er ejendommen godt beskyttet mod støj på grund af vores støjvold mod Tårnvej og med den beplantning vi har på volden. På selve Næsbyvej skal der ikke meget mere trafik til, før det høres meget i lejlighederne. Den høje placering af vejen i forhold til Næsbyvej 1-21 gør, at trafikken kaster lyden direkte ind i lejlighederne, modsat Tårnvej, hvor lyden kastes op ad og "over" huset.

6)

Der fjernes for meget offentlig parkering i de to lokalplan områder. Dette kan medføre ulovlig parkering, uønsket parkering på vores ejendom, og øget søgekørsel i området.

6a)

På Næsbyvej skal der etableres 3 overkørsler til parkeringskældre, løseligt svarende til 6 parkeringspladser. Desuden etableres en ny sidevej, hvor vejbredden fjerner ca. 3 pladser og 10 m reglen tager yderligere 2 på hver side af vejen. Altså fjernes der minimum 13 parkeringspladser alene på baggrund af ændret fysik, mens vi ikke kommenterer på, om der skal fjernes yderligere parkeringspladser for at sikre oversigt og ind- og udsvingning. Da Teknisk Forvaltning på et tidspunkt spurgte, om de måtte benytte Næsbyvej 1-21 til parkering i dagtimerne, må det være forvaltningen bekendt, at der er pres på parkeringen på Næsbyvej i dagtimerne. Et forhold er ikke er blevet mindre efter åbningen af VUC på Egegårdsvej.

6b)

Parkeringsbelastningen på Næsbyvej kan blive yderligere belastet, såfremt lejerne i de kommende lejemål har mere end et køretøj (hvilket ikke er ualmindeligt i dag). Så rækker lokalplanernes krav til en parkeringsnorm ikke. Vi ved ikke, om kommunen er bekendt med, hvorvidt grundejer vil forlange betaling for parkeringspladser i ejendommen. Hvis dette er tilfældet, så vil et antal af lejerne formentlig fravælge et køb af en parkeringsplads og dermed vælge Næsbyvej eller andet sted i nærheden.

6c)

I Lokalplan 145 lukkes Gunnekær og dermed nedlægges ca. 90 parkeringspladser, der i dag betjener Viften, politiet, biblioteket, Sunhedshuset og nogle af kommunens forvaltninger herunder rådhuset. Kommunens etablering af en ny musikskole og udvidelse af Viften fjerner yderligere ca. 36 parkeringspladser. Man kan ikke forvente, at private grundejere vil stille parkeringspladser til rådighed for offentlige formål som besøg i Viften. I alt fald ikke gratis. Så hvis ikke kommunen sikre tilstrækkeligt med gratis/billige parkeringspladser til disse offentlige formål, skubbes parkeringsproblemet videre i lokalområdet, så som Gunnekær, Birkmosevej, Bag Rådhuset og måske Rødovre Centrum. Der må også forventes et øget behov for parkering i forbindelse med afholdelse af arrangementer på den nye musikskole.

7)

I Lokalplan 145 side 33 § 5.4 hedder det, at aflæsning af varer ikke må foregå på offentlig vej eller via Hovedstrøget, men skal foregå via adgangene på Kortbilag 4. Det er en efter vores opfattelse lidt naiv regel. Det ses alle vegne, at leverandører ikke kan overbevises om at parkere et stykke fra den forretning, de skal levere vare til, for så at trække varerne på sækkevogne. Og det er uanset om man etablerer særlige læssezoner eller ej. Det kan næppe forventes, at de private grundejere vil reservere områder til læssezoner, når de kunne være (måske indtægtsgivende) parkeringspladser i stedet. Hvordan har forvaltningen tænkt sig, at sikre forbuddet overholdt? Måske man i stedet tillade varelevering via Hovedstrøget i en kort tidsperiode som kl. 7-10. Hovedstrøget må være dimensioneret til det, da den formentlig skal fungere som brandvej.

8)

Endelig finder vi det ærgerligt, at kommunen ikke gør brug af retten til at stille krav om almene boliger i lokalplanerne. Det nævnes, at man ønsker en varieret beboersammensætning, men hvis der alene bliver tale om ejerboliger, andelsboliger, eller dyr privatudlejning, vil beboersammensætningen blive "ressourcestærke" borgere. Almene boligselskaber har ikke - med de priser der kommer nu - mulighed for at byde ind på noget byggeri. Hvorimod en developer lettere kunne tænkes at gå i dialog med et alment boligselskab, hvis det var et krav fra kommune. Som Bent

Madsen fra BL så rammende har udtalt, så kan almene boligselskaber efterhånden kun få råd til at bygge i nedgangstider og ikke i opgangstider. Så uanset at kommunen har en højt antal almene boliger, kunne det skabe mere variation i beboersammensætningen med et krav, frem for at det kan få en klang af et "rigmandsområde".

Høringssvar nr. 7

Grundoplysninger

Dato: 8/04 2019 21:54
Navn: Agenda 21 Gruppen i Rødovre
Organisation: Agenda 21 Gruppen I Rødovre
Adresse: sekretariat: Tæbyvej 77,
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Rødovre, den 8. april 2019

Til Rødovre Kommunalbestyrelse
Rådhuset,
Rødovre Parkvej 150,
2610 Rødovre

Forslag til Lokalplan nr. 144, Næsbyvej og Egegårdsvej og Forslag til Lokalplan nr. 145, Karrébyen

Agenda 21 Gruppen ønsker at bemærke følgende til lokalplanforslagene og designmanualen under ét: Planforslagene er fremsat samlet og er indbyrdes afhængige. De bør derfor behandles samlet. Gruppen fremsendte i 2017 bemærkninger til 'Bykerneplanen' og gjorde her opmærksom på, at vi overordnet støttede en indsats for at skabe bymæssige sammenhænge på et bæredygtigt grundlag. Men vi påpegede også, at der delvis manglede realisme i de fremlagte 'bykerne-visioner'. Vi fremhævede således, at der kun var påtænkt egentlige bykerne-funktioner i et begrænset område og i stærkt begrænset omfang. Desuden påpegede vi bl.a. at planens grønne del, 'parkbyen' mod øst, hvilede på meget usikre forudsætninger. De foreliggende lokalplanforslag omfatter 1. etape af 'karrébyen' og dermed kun en mindre del af bykerneplanen. Hverken LP 144 eller LP 145 er beliggende inden for den såkaldte 'bymidte', der i Kommuneplan 2018 fastlægges, hvor butikker kan etableres i større omfang. Planforslagene lægger de bindende rammer for, hvordan bykerneplanen føres ud i livet. Og de viser, at der er sket en viderebearbejdning med en række forbedringer til følge. Karréplanen er blevet modificeret, torvet benævnt 'Byhaven' er gjort en del større (men har også fået flere funktioner, herunder LAR). Det er også positivt, at der indgår en række bestemmelser med henblik på miljømæssig bæredygtighed. Der er tale om et større puslespil på grund af planernes byfornyelseskarakter, og der er tilført mange spændende detaljer. Til gengæld står det nu klart frem, at bebyggelsesernes mulighed for at danne noget, der minder om en tiltrækkende bykerne, vil være stærkt begrænset. Kun to små butikker kan godkendes, og ser man på LP 144, som viser den første karré i spil, blegner visionerne. Stueetagen domineres af bilparkering, og facaderne er præget af et monotont udtryk. Mod øst vil facaden danne væg mod det planlagte, grønne torv, hvilket i øvrigt forudsætter, at en nyere kommunal bygning fjernes. Mod torv og mod hovedstrøget er der i § 8.1.3 særlige krav til arkitekturen: Stueetagen skal beklædes med grå eller mørkegrå mursten med forskydninger i murværket. 'De øvre facader kan dermed forblive mere monotone..' (citat fra Designmanualen).

Vil man se, hvordan dette i praksis udformes, skal man lede længe. På borgermødet den 1. april 2019 blev den projekterede strøgfacade ikke fremvist. I redegørelsen til LP 145 er facaden direkte retoucheret væk på illustrationen øverst s. 19 (t.v. bag det blomstrende træ). I redegørelsen til LP 144 vises kun de andre facader, men ikke denne vigtige facade mod torvet. Først på side 62, i bilag 7, kan den findes: Ikke nogen arkitektonisk perle, overhovedet. Tillukket og uden elegance ? dette er ikke nogen strøgfacade, og det er et dårligt varsel for karrébyens attraktivitet.

I øvrigt er det et tvivlsomt udgangspunkt at fremhæve krav til stueetagen på de øvre etagers bekostning. Det ses i bilismens fædreland, men når karrébyen skal tiltrække fodgængere og cyklister, skal hele bybilledet leve op til en høj standard. De viste illustrationer bliver forhåbentlig ikke retningsgivende for byggeriet, men desværre giver lokalplanernes arkitekturbestemmelser ikke grundlag for megen optimisme.

- 2 -

I tekst og illustrationer fremføres visioner om et livligt strøg- og byliv for fodgængere og cafégæster. Men de cyklende, der nok især kommer til at bidrage til bylivet, er væk! Vi vil efterlyse mere realistiske planer for cykelfærdslen gennem området - og samtidig efterlyse grundige trafikanalyser og tiltag for biltrafikken. Området vil blive Rødovres tætteste bykvarter, og alt efter om der regnes med karrébyen eller bykernens fulde udbygning, skal der skaffes areal til op mod 300 institutionsbørn og 500 skolebørn, offentlige parkeringspladser, offentlige og private servicefunktioner, rekreative arealer, sikre stiforbindelser o.m.a. De sandsynlige konflikter mellem de forskellige byfunktioner synes ikke ordentligt løst i planerne.

Begge lokalplanforslag ledsages af en fyldig ?Designmanual?, som kommer vidt omkring. Vi foreslår, at de første 10 sider overføres til lokalplanernes redegørelses-del, hvor det burde kunne findes. Samtidig vil det være til gavn for forståelsen af planerne, hvis illustrationen side 8, volumenstudiet, fik en mere fremtrædende placering, og gerne også blev visuelt opgraderet. Den illustration kan spare en masse ord!

Agenda 21 Gruppen har tidligere i forbindelse med Lokalplan 133 fremført, at en designmanual kan have stor værdi, men at de afgørende vigtige krav til byggeriet skal være indeholdt i den tinglyste del af lokalplanen. Erfaringerne fra Irma-byen synes at bekræfte dette.

Den foreliggende Designmanual er ikke konsistent med lokalplanforslagene, den er simpelthen for vidtløftigt. Et eksempel er det såkaldte ?pejlemærke? eller ?ikonbyggeri?, der i følge lokalplan 145 skal opføres i røde teglsten, mens det illustreres både i lokalplan og i manual med brun facade ? for så at optræde i manualens afsnit om ?typologier? med en hvid facade og en noget tilfældig arkitektur. Rødovre er hjemkommune for en række ikoniske bygningsværker og bør kunne hæve fanen højere!

Vi foreslår, at der enten sker en væsentlig opstramning af designmanualen ? eller at det præciseres, at manualen blot er et idékatalog.

Agenda 21 Gruppen savner i materialet en række grundlæggende facts, som kan bidrage til forståelsen af planernes økonomiske bæredygtighed. Dette er ikke mindst en mangel set i lyset af, at et mål angiveligt skulle være at ?sikre en økonomisk robust kommune? (dette er dog ikke et mål hjemlet i planloven).

Når det så fremgår af materialet, at adskillige kommunale kontorer skal fjernes og genlokaliseres i området, samt at Bystrøget og pladserne helt overvejende skal etableres på grunde, der er ejet af kommunen, må man spørge ind til økonomien bag det hele. I november sidste år oplyste borgmesteren til Lokal Nyt, at det nye strøg vil koste kommunen 40-50 millioner kr., men at økonomien dengang ikke var klarlagt, selv om planerne stod foran vedtagelse i byrådet. Heller ikke på borgermødet den 1. april 2019 kunne økonomien belyses.

Agenda 21 Gruppen skønner, at planerne rummer byggemuligheder i størrelsesordenen 80.000 m², og at de omfattede ejendomme vil opnå en værdiforøgelse på flere hundrede millioner kr., allerede inden spaden er sat i jorden. Det må være rimeligt at forvente, at disse forhold belyses, og at værdiskabelsen tilføres byen i form af et bymiljø, præget af kvalitet, bæredygtighed og af offentlige funktioner, som en bykerne naturligt bør rumme.

Det er et godt skridt på vejen, at Viften udbygges med musikskole. Projektet indgår ikke i lokalplanområderne, men det vil klart øge ikke bare kulturmidthens, men hele områdets attraktivitet. Agenda 21 Gruppen har tidligere fremsat forslag om ?Rødovre Miljø- og Energicafé? ? som vi forventer kunne være en værdifuld nyskabelse, og som burde finde sin naturlige plads i bykernen.

Gruppen vil desuden pege på, at behov, som ellers har svært ved at blive tilgodeset i byudviklingen, passende kunne prioriteres i karrébyen. Det gælder f.eks. både ungdoms- og ældreboliger, gerne i nye boformer. Her

bør kommunens Boligpolitik, vedtaget i 2016, vise sin værdi.

- 3 -

Også behovet for grønne områder og naturområder skal fremhæves. Når størstedelen af 'Parkbyen' er udskudt til en uvis fremtid, må det være relevant at tilføre karrébyen det grønne tilskud, der var planlagt, og som op mod 2.000 nye borgere, voksne og børn, vil efterspørge. Der er ganske enkelt for mange af de grønne løfter fra Bykerneplanen, som ikke er udmøntet i lokalplanerne, og planerne bør derfor gennemgå en ekstra kvalitetssikring inden endelig vedtagelse.

I den forbindelse bør kommunen også søge at styrke de øst-vest-gående grønne forbindelser og økologiske korridorer, som vist i kommuneplanens afsnit om Det grønne Danmarkskort.

På vegne af Agenda 21 Gruppen i Rødovre

Jann Larsen Jørgen Munch