

Svar til høring Forslag til Lokalplan 145

Testeksport 2019.04.10 10:40.

Denne PDF indeholder ikke mail-adresser

Samlede høringssvar til Offentlig høring af Forslag til Lokalplan 145 - Karrébyen.

https://dokument.plandata.dk/20_9576652_1549443572925.pdf

Høringssvar nr. 1

Grundoplysninger

Dato: 13/02 2019 11:37
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 145 for "Karrébyen".

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
Studentermødjhælper
Banedanmark
Arealer & Forvaltningsmyndighed
Vasbygade 10
2450 København
cghl@bane.dk
www.banedanmark.dk

Høringssvar nr. 2

Grundoplysninger

Dato: 20/02 2019 10:48
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 delta-gende 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. 3

Grundoplysninger

Dato: 13/03 2019 15:00
Navn: Ida Kromann Eriksen
Organisation: Radius Elnet
Adresse: Teknikerbyen 25
2830 Virum

Øvrige oplysninger

Svar

Se vedhæftede

Rødovre Kommune
Sendt via portal

Radius Elnet A/S
Teknikerbyen 25
2830 Virum
Danmark

Tlf. 70 20 48 00
Fax 99 55 00 11

www.radiuselnet.dk
Cvr-nr. 29 91 54 58

Bemærkninger til lokalplansforslag, Karrébyen

19. februar 2019

Radius Elnet A/S (herefter Radius) har den 7. februar 2019 modtaget forslag til lokalplan, 'Karrébyen' i høring. På denne baggrund har vi nogle enkelte bemærkninger.

Vores ref. idake

idake@radiuselnet.dk
Tlf. +4599554260

Vi skal gøre opmærksom på, at der indenfor lokalplanens afgrænsning, er placeret en af Radius' hovedstationer, benævnt Rødovregård (RØD). Denne er placeret på Tæbyvej. Hovedstationen indgår som en væsentlig del af el-distributionsnettet for området, og kan ikke flyttes.

Herudover skal lokalplanen respektere, at vi har 10 kV og 50 kV kabler ind og ud af hovedstationen samt 0,4-50 kV kabler liggende i vejarealerne langs Tæbyvej.

Radius er indstillet på at indgå i den videre dialog med Rødovre kommune, såfremt der er behov for at ovenstående uddybes yderligere.

Med venlig hilsen
Ida Kromann Eriksen
Studentermødjhjælper
Selskabsledelse



Teknikerbyen 25
2830 Virum
Tlf. +45 99 55 42 60

www.radiuselnet.dk

Radius Elnet A/S forsyner 1 million hjem og virksomheder

Radius er Danmarks største elnetselskab. Vi driver det elnet, som forsyner 1 million hjem og virksomheder i Københavnsområdet, i Nordsjælland og i dele af Midtsjælland. I perioden 2017-2020 sætter vi 1 million fjernaflæste elmålere op i vores forsyningsområde. Læs mere på www.radiuselnet.dk.

Hørings svar nr. 4

Grundoplysninger

Dato: 25/03 2019 13:11
Navn: Karim Friis Arfaoui
Organisation: HOFOR A/S
Adresse: Ørestad Boulevard 35
2300 København S.

Øvrige oplysninger

Svar

Til rette vedkommende,

Vedhæftet er høringssvar fra HOFOR A/S vedr. forhøring om forslag til lokalplan 145 Karrébyen.

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

Notat

Dato: 22.03.2019
Opgave: Høringssvar - Rødovre: Lokalplan 145
Karrébyen
Afsender: Karim Friis Arfaoui
Modtager: Byplanafdelingen, Teknisk Forvaltning,
Tæbyvej 77, 2610 Rødovre

Plan - VS
Direkte tlf. 2795 4210
E-mail kfar@hofor.dk

Høringssvar: Lokalplan 145 Karrébyen, Rødovre

Rødovre Kommune har offentliggjort lokalplanforslag 145 Karrébyen. Hermed fremsendes HOFORs indledende bemærkninger til forslaget. Der fremsendes én samlet kommentering for alle de forsyningselskaber, der administreres af HOFOR A/S. Kommenteringen er udarbejdet som henvisninger til materialet offentliggjort d. 7. februar 2019.

Generelt gælder det, at alle nye eller omlagte forsyningsledninger, der etableres på området, skal udføres i henhold til HOFORs kravspecifikationer, såfremt HOFOR skal overtage dem.

Nedenfor ses en samlet oversigt over lokalplanområdet med HOFORs ledninger i området og med de kommende byggefelter markeret med rød skravering.

Generelt gælder det, at alle byggefelter er trukket helt op til matrikelskel, hvorfor der ikke er den nødvendige afstand til HOFORs forsyningsledninger i vejene rundt om lokalplanområdet. Det drejer sig både om hovedledninger for vand (blå ledninger) og hovedledninger for spildevand (grønne ledninger). HOFOR anbefaler derfor, at alle byggefelter trækkes tilbage fra matrikelskel, således at der sikres en respektafstand til HOFORs ledninger på 2 meter fra kant af ledninger til kant af udgravning, eventuel spuns m.m. Herudover er der væsentlige udfordringer med afledningen af regnvand ved større regnhændelser, hvorfor HOFOR bør inddrages i alle tiltag, der kan have konsekvens for afløbssystemet, således at alle muligheder, der kan give mere kapacitet i systemet, bliver udnyttet.



Høringssvar nr. 5

Grundoplysninger

Dato: 30/03 2019 11:27
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: 2/04 2019 09:19
Navn: Ingelise Geller
Organisation:
Adresse: Rødager Allé 40A st th
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

I al sin enkelthed:

Jeg savner et klimaregnskab for hele projektet.

Der findes utallige måder at fremme co2 neutrale løsninger, som jeg mener, at dette offentlige projekt bør leve op til i såvel byggefasen som for det endelige resultat.

Med venlig hilsen
Ingelise Geller

Høringssvar nr. 7

Grundoplysninger

Dato: 2/04 2019 16:14
Navn: Sonja andersen
Organisation:
Adresse: Låsbyvej 1
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Det er en flot plan for en del af Rødovres fremtid.

Forslag

Parkering i kældere hvor elevator kører en bil aut ned. Disse anlæg findes i København. Det giver plads til mange biler.

Flade tage kan der værre flotte grønne haver på m.v.

Solceller o.lign bør indtænkes i bygningerne

Høringssvar nr. 8

Grundoplysninger

Dato: 2/04 2019 16:48
Navn: Hardy Vie
Organisation:
Adresse: Grønnemarksvej 16A
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Cykelparkering

Vi ser flere og flere el-cyklet, hvorfor det kunne være hensigtsmæssigt med ladestationer til disse.

Det må også forventes at en del børnefamilier vil anskaffe sig en ladcykler (evt. også med el). Påtænkt gerne parkeringsmuligheder for ladcyklerne.

Høringssvar nr. 9

Grundoplysninger

Dato: 2/04 2019 16:59
Navn: Hardy Vie
Organisation:
Adresse: Grønnemarksvej 16A
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Vedvarende energi

På et byggeri på Søborg Hovedgade er der solceller i facaden plus solceller på taget.

På Fyn er der en kommune (Nordfyn?) der har etableret "lodret" jordvarme.

Så derfor: tænk vedvarende energi ind i projektet

Høringssvar nr. 10

Grundoplysninger

Dato: 3/04 2019 12:32
Navn: Johan Knudsen
Organisation: Cyklistforbundet i Rødovre.
Adresse: Roskildevej 58a
2000 Frederiksberg

Øvrige oplysninger

Svar

Vedr. cykling på Hovedstrøget:

I Designmanualen står, at Hovedstrøget er for fodgængere og cyklister.

På borgermødet 1/4 sagde borgmesteren, at det skulle være med respekt for hinanden.

Det sidste plejer ikke at holde, jf. Kompagnistræde i København.

Jeg anbefaler, at der som minimum udføres speciel iøjnefaldende belægning for cykling.

Desuden bør den alternative cykelparkering i betonklodser droppes, fordi hjulene beskadiges.

Venlig hilsen: Johan Knudsen.

Hørings svar nr. 11

Grundoplysninger

Dato: 4/04 2019 11:55
Navn: Ole Holst
Organisation:
Adresse: H.J.Holst Vej 18
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Gode intentioner generelt i det fremlagte.

Design Manualen/Belysning:

Det kan ikke understreges nok at effekt belysning og højtsiddende armaturer ikke opsættes så de blænder. Endnu vigtigere er det at vej-, gågade-og stibelysning vælges med en kvalitet, der tilsikrer en god farvegengivelse ved aften- og nattetid.

RK kan blive foregangskommune på det område - de færreste tænker på det -, men det giver høj kvalitet i oplevelsen af det fysiske miljø i de mørke timer af døgnet.

Høringssvar nr. 12

Grundoplysninger

Dato: 5/04 2019 08:10
Navn: Birgitte Glifberg
Organisation: Rødovre Dansevenner
Adresse: Tårnvej 497
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Lokalplan 145. Høringssvar fra Rødovre Dansevenner. Se vedhæftet fil.

Rødovre, 05.04.19

Til
Rødovre Kommune
Rødovre Parkvej 150
2610 Rødovre

Høringsvar vedr. Forslag til Lokalplan 145

Foreningen Rødovre Dansevenner takker for muligheden for at bidrage med høringsvar til et spændende forslag til Lokalplan 145.

Rødovre Dansevenner savner, at der i forslaget er tænkt en danseplads ind i det offentlige rum, hvor det er muligt at samles for at danse sammen. I København er der fx etableret danseplads i Fælledparken, hvor der er mulighed for at mødes til Sommerdans i Fælledparken. Her summer det af liv til stor glæde for både børn og voksne, der holder af at danse og bevæge sig. Samt dem som kigger på, mens madpakken bliver spist.

En lignende danseplads vil være oplagt at tænke ind i Lokal 145 – gerne tæt ved Kulturhuset Viften så dans og bevægelse bliver en større del af kulturen for borgerne i det offentlige rum i Rødovre Kommune.

Rødovre Dansevenner ønsker med dans og bevægelse, at den enkelte oplever danseglæde, og vi sammen styrker sundheden, forebygger ensomhed, øger livskvalitet samt deltager i fællesskaber på tværs af alder. Derfor er det vigtigt at tænke mulige dansepladser ind i fremtidige lokalplaner.

De bedste dansehilsner

Birgitte Glifberg
Formand
Foreningen Rødovre Dansevenner



Høringssvar nr. 13

Grundoplysninger

Dato: 5/04 2019 18:40
Navn: Birger Madsen
Organisation: Cyklistforbundet i Rødovre
Adresse: Fortvej 71
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Lokalplanafgrænsningen mod øst tangerer Rådhusstien, som er en fælles cykel- og gangsti. Der er tilsyneladende ingen byggelinie her. Vi vil sikre os, at der ikke er planer om at inddrage denne sti i lokalplanområdet. Stien er en gennemgående cykelrute og vil aflaste Hovedstrøget for gennemkørende cykeltrafik.











Høringssvar nr. 14

Grundoplysninger

Dato: 7/04 2019 21:18
Navn: Niels D. Lund
Organisation: SF Rødovre
Adresse: Rødovrevej 99
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

vedhæftet fil: Høringssvar april19. LP145 etc..docx

Høringssvar 6.4.2019
Fra SF-Rødovre

LP 145 - Karrébyen og LP 144 - Næsbyvej etc.

Der er mange gode intentioner og ambitioner nedlagt i planerne, også i betragtning af den formentlig lange tidshorisont for 145.

Det følgende koncentrerer sig om problematiske forhold, der samler sig om især oplysninger om de samlede volumener og forholdet mellem ideer og LP-bestemmelser.

Der bemærkes at planerne ikke eksplicit refererer til RKs **Arkitekturpolitik** eller **Boligpolitik**.

LP 144 fremlægges sideløbende som særskilt projektlokalplan, men forholder sig til 145 som udviklingsområde. Kan den inden for 145s samlede område tilsvarende forventes mange, særskilte og underliggende **projektlokalplaner** fremover?

Vedr. volumener anfører 144 ca. 120-30 boliger (på borgermødet ca. 130) og ca. 300 beboere. Men for 145 anføres intet om det skønnede **samlede antal boliger/beboere**.

I lokalpressen (29.11.18) er anført ca. 4000 **nye borgere/beboere** - svarende vel til i alt ca. 1500-2000 boliger(?) – men det samlede volumen, inkl. det kommende rækkehusområde østud mod Rødovrevej, synes for uklart ift. sammenhængen med kommunal service, trafik og øvrig udbygning. Kan det oplyses hvor stor en del af de i alt ca. 4000 borgene 145s udbygning vil udgøre?

Det fremgår af 144 - men ingenlunde tydeligt af 145 - at ønsket er at styrke et variabelt udbud af **boliger**. En hovedproblemstilling (som der er stor faglig konsensus om) i al moderne boligudbygning og byudvikling angår blanding af boligformer og -typer, der også giver den mest robuste sociale mangfoldighed. Det er muligt for en kommune at planlægge med op til 25% almene boliger i et nybygningsområde. Er det også muligt i 145 (og 144), og/eller er det fravalgt af RK og med hvilken argumentation? Ligger der i en evt. dimensionering et synspunkt at de eksisterende almene boliger i RK har en tidssvarende størrelse og standard? Kan der, hvis et sådant kræves, laves et tillæg om de 25% i kommuneplanen?

Der er en velkendt mangel på **små billige boliger** i RK (fremgår fx aktuelt af Socialudvalgtes dagsorden 12.3.19). Bidrager 144 og 145 til at løse den problematik?

145 rummer heller intet om ungdomsboliger eller boliger for ældre, for handicappede, endsige om ældreboligfællesskaber, som der er en stigende efterspørgsel af (jfr. demografisk udvikling for borgere 65+). Kan det oplyses hvorfor alle disse ikke er tematiseret mere?

På borgermødet 1.4. kunne høres et bygherresvar vedr. 144 om at boligstørrelser/-typer/-antal ikke lå fast. Hvordan og hvornår kommer det præcise antal og typer/former ind i 144?

Det fremgår at boligudbygningen er helårsboliger. Er der også tale om **bopælspligt, i både 144 og 145 fremover?**

Ift. ca. 4000 nye borgere ses intet anført omkring **offentlige Institutioner**. På mødet 1.4.19. blev dog nævnt en børneinstitution. RK har i forvejen et pres på udbygning/øgning af børneinstitutioner/skoler ift. til igangværende befolkningsudvidelser. Omfattes børneinstitution af offentlige formål i §3.3, og hvor og hvordan kan den, inkl. udeareal, forestilles indpasset på kortbilag 5?

145 anfører stort set ikke noget om **trafikforhold**, hverken omkring kapacitet, opdatering, regulering på de nuværende veje eller evt. udbygning; der anføres heller intet konkret omkring (evt.) øget trafikstøjforhold i nærområdet. (jfr. 144 s.24).

Ift. at området ikke (pt.) er stationsnært, er der ingen planovervejelser omkring **kollektiv trafik** til ca. 4000 nye borgere. Kan dette forhold belyses på en oversigtsmåde?

Ift. intention om et attraktivt og levende bymiljø, tilmed bykerne, er det påfaldende at butikker tænkes helt væk, og by således bliver synonymt med primært boliger. Der er angivet et meget lille **antal butikker**, jfr. 145 s.5, 13, 15, 31. Det fremgår at de tilladte **butikker ikke** vil påvirke bymiljøet. I det almindelige bybegreb skal detailhandel/butikker vel netop påvirke bymiljøet/være en del af det! Skønner RK det sandsynligt at de ca. 4000 nye beboere i området kan/vil føre til et pres for en udvidelse af RC, og er det ønskeligt – frem for en mere jævn bymæssigt spredning af butikker? Det anføres at der ikke må være **madvogne**, 145 s.32 – sådanne er ellers i stigende grad et efterspurgt element i (stor)bymiljøer. (Og i øvrigt tilladt fx på det nyindrettede Damhustorv).

Vandelementet i Byhaven – visualiseret fx 145 s.19 – beskrives som afhængigt af regn; det blev på mødet 1.4.19 understreget at der ikke er tale om en sø; betyder det at der ved fx en sommer som 2018 fremstår et stort tørt hul midt i Byhaven i månedsvis?

Ikonbyggeriet, 145 s.16, synes meget uklart beskrevet. Der er ingen kriterier eller procesbeskrivelse til *sikring* af det ønskede resultat og næsten ingen særskilte bestemmelser (§8.2); hvis intentionen skal forfølges, kunne en konkurrence tages i anvendelse, i det mindste en flerhed af forslag kræves forelagt; visualiseringen s.19 overbeviser langt fra om arkitektonisk kvalitet eller noget ekstraordinært ift. aktuelt jævnt standardbyggeri i Københavnsområdet.

Der anføres, jf. Arkitekturpolitikken, intet om **bevaringsværdige bygninger** i 145s område. Betyder det at der er gennemført en vurdering, og der ingen er?

Specielt for 144 anføres det at nybyggeriet henter inspiration fra *områdets industrielle udtryk*, hvilket forekommer uforståeligt hvis intet at dette udtryk bevares, men tværtimod forsvinder på relativ kort sigt!

Mht **parkering** – både i 144 og 145 – må der med op til i alt 4000 nye borgere, svarende til 1500-2000 boliger med 1-1½ p-plads pr. bolig, anslås behov for 1500-2500 p-pladser/biler. Hertil kommer p-pladser til erhverv og til gæster etc. Det foreslås at 145 tilføres et sådant eksplicit samlet estimat – og fx et maximum. Der kan også arbejdes med andre/lavere p-normer – som fx Københavns Kommune gør for tæt bybebyggelse.

Krav om konstruktion til parkering af 90% er fornuftigt, men et bymiljø ("et af hovedstadens mest attraktive" 145 s.7) med konstruktioner (overdækkede gårdrum som det allermest sandsynlige) til så mange biler i terræn bliver næppe attraktivt visuelt, opholdsmæssigt etc. Er det af hensyn til økonomi der ikke forudsættes eller kræves mere parkering under terræn? Kan det afklares om p-pladser under terræn (kældre) giver bygherrer mulighed for opvejende ekstra etagemetre til bolig/erhverv? Kan p-behovet til etagebyggeriet i 145 klares efter modellen i 144 med hævede indre gård-/haverum, eller vil der også komme deciderede selvstændige p-huse, evt. i mange etager? Skal cykelparkering også i konstruktion (evt. overdækkes), og i benægtende fald hvorfor ikke?

Intentioner om **idræts- og fritidsaktiviteter** (jfr. 145 s.13) er fine, men de er ikke sikret via lp-bestemmelser omkring opholdsarealer i §9, og spørgsmålet er om de derfor kan falde væk eller minimeres? **Legepladser** er sikret i bestemmelser for seks områder; kan der siges mere om omfang og placering?

Mange elementer i retning af **bæredygtighed** er prisværdigt indtænkt. Spørgsmålet er om man kan gå endnu længere og være mere åben/eksperimenterende – med tanke på 10-20 år ind i en delvis ukendt fremtid. Således kan attraktiv bæredygtighed også indfris af fx urban farming, anvendelse af bygningsreglementets passus om frivillig lavenergiklasse, forskellige bygge- og ejerformer (fx selvbyg som succesfuldt afprøvet i mange europæiske byer) etc., frem for fx kun én ejer-/finansieringsform og én fast designmanual.

Det synes ikke fuldt sandsynliggjort at der kan skabes det påtænkte **oplevelsesrige byrum/attraktive bymiljø** (145 s.7, 9) uden en stærkere forpligtende tanke omkring blanding af boligtyper og blanding af bolig og erhverv og andre byfunktioner etc. – herunder også endnu ukendte.

Det foreslås at der tilføjes et kort der belyser nuværende **ejerforhold af arealer/grunde** inden for 145 – og området østud mod Rødovrevej. Også til belysning af det spørgsmål om RKs økonomi der blev rejst på borgermødet.

PS. Når det er RK der er planmyndighed og afsender for lokalplaner og efter loven forestår inddragelsen af/dialogen med borgene, fx via borgermøder, foreslår vi at det som praksis er RK, og ikke en byherre(repræsentant), der præsenterer planerne for borgerne.

Med venlig hilsen,
Søren Østergaard og Niels D. Lund
SF-Rødovre

Høringssvar nr. 15

Grundoplysninger

Dato: 7/04 2019 23:05
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 indsætterne 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 reserve 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. 16

Grundoplysninger

Dato: 8/04 2019 17:21
Navn: Susanne Mørck Voigt
Organisation:
Adresse: Næsbyvej 19, 3.tv.
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Det kunne være en idé, at fastholde bus linje 9A på Tårnvej, så den kan være et godt alternativ inden for offentlig transport til privatbilismen. Man omlægger linje 9A, så den kan betjene Irmabyen. Da der forventes næsten lige så mange nye beboere i lokalplanområde som i Irmabyen, kunne det være en løsning.

Høringssvar nr. 17

Grundoplysninger

Dato: 8/04 2019 21:46
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 fastlægger, 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 bebyggelsernes 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 udsendt til en uvis fremtid, må det være relevant at tilføje 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

Høringssvar nr. 18

Grundoplysninger

Dato: 8/04 2019 22:04
Navn: Karina Lindemose
Organisation:
Adresse: Næsbyvej 21, 1 tv
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Som beboer på Næsbyvej 21 finder jeg forslaget om tilladelse til en byggehøjde op til 6 etager meget bekymrende.

Næsbyvej-bebyggelsen ligger i forvejen under vejniveau og et sådan markant højt byggeri vil tage alt lysindfald til stor gene og stor forringelse for Næsbyvejs beboere.

Det mørke materialevalg kombineret med den voldsomme byggehøjde leder tankerne hen på ghettobyggeri. Et lyst lavt og åbent byggeri med lav skyline ville falde langt bedre ind med Rødovres nuværende boliger og arkitektur.

Høringssvar nr. 19

Grundoplysninger

Dato: 8/04 2019 23:58
Navn: Naturfredningsforeningen i Rødovre
Organisation: Danmarks Natufredningdforening
Adresse: Juelsmindevej 2 A
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Rødovre, d. 8. april 2019
Høringssvar lokalplan 144 og 145

Rødovre Kommunalbestyrelse
Rødovre Parkvej 150,
2610 Rødovre

Mærke: Lokalplanforslag 144 og lokalplanforslag 145

Bemærkninger vedrørende forslag til lokalplan 144 Næsbyvej og Egegårdsvej og lokalplan 145 Karrébyen.

Den 29. januar 2019 har Rødovre Kommunalbestyrelse vedtaget at fremlægge For-slag til Lokalplan 144 - Næsbyvej og Egegårdsvej i offentlig høring tillige med For-slag til lokalplan 145 - Karrébyen begge med svarfrist til den 8. april 2019.

Det fremgår, at begge planer muliggør en omdannelse af erhvervsbebyggelser til bo-liger og kontorerhverv, men at der ikke er handlepligt for grundejerne.

Det fremgår endvidere, at visionen med bykernen er, at den i fremtiden skal udvikles med fokus på at skabe mere byliv og dermed grundlag for restauranter, cafeer og bu-tikker m.fl. Det fremgår imidlertid af afsnittet side 10 i lokalplan 144, at der kun gives mulighed for én mindre butik i lokalplanområdet til fx købmand eller kiosk. Med mindre 'cafeer' i kommunens terminologi er synonym med 'serviceerhverv', så ses lokalplanen ikke at åbne mulighed for etablering af cafeer i lokalplanområdet. Dette bør klarificeres i lokalplanen.

Naturfredningsforeningen hilser med tilfredshed, at det af lokalplanens bestemmelser pkt. 8.2 Tage fremgår, at tagflader skal udføres som grønne tage eller indrettes som tagterrasser. Der savnes imidlertid krav om

etablering af elevatorer til de forskellige etager herunder ikke mindst til de offentligt tilgængelige arealer på niveau 1 Gårdha-ven. Det er også vigtigt, at der sikres adgang til tilstrækkeligt med offentlige toiletter fra både strøggaden og gårdhaven.

Der bør også klart tages stilling til adskillelsen af de forskellige trafikarter som gående, løbehjul/cyklende og motorkøretøjer for varekørsel, flyttebiler o.lign. Også belysningen og lyskilderne bør analyseres nøje, så det bliver trygt at færdes både om dagen og om natten i lokalplanområderne.

De opstillede retningslinjer for antallet af parkeringspladser rejser spørgsmålet om der er krav om et tilstrækkeligt antal p-pladser til at dække behovet til både beboere, besøgende, gæster og erhvervsdrivende.

- 2 -

Naturfredningsforeningen hilser med glæde bestemmelserne om forberedelserne til separatkloakering af området samt etablering af regnbede, opsamlingsbassiner og fa-skiner samt krav om levende hegn (hække) mellem private haver og forbud mod brug af kemiske bekæmpelsesmidler.

Det er uklart, hvordan det grønne præg, der skal sikre det visuelle indtryk af Rødovre som en grøn kommune, skal opnås i praksis, ligesom de omtalte arkitektoniske perler (ikonisk byggeri) er opnåeligt gennem de bestemmelser, der er fastsat i lokalplan 145.

Med venlig hilsen
på foreningens vegne

Jann Larsen
formand

Høringssvar nr. 20

Grundoplysninger

Dato: 8/04 2019 23:59
Navn: Naturfredningsforeningen i Rødovre
Organisation: Danmarks Natufredningdforening
Adresse: Juelsmindevej 2 A
2610 Rødovre

Øvrige oplysninger

Svar

Rødovre, d. 8. april 2019
Høringssvar lokalplan 144 og 145

Rødovre Kommunalbestyrelse
Rødovre Parkvej 150,
2610 Rødovre

Mærke: Lokalplanforslag 144 og lokalplanforslag 145

Bemærkninger vedrørende forslag til lokalplan 144 Næsbyvej og Egegårdsvej og lokalplan 145 Karrébyen.

Den 29. januar 2019 har Rødovre Kommunalbestyrelse vedtaget at fremlægge For-slag til Lokalplan 144 - Næsbyvej og Egegårdsvej i offentlig høring tillige med For-slag til lokalplan 145 - Karrébyen begge med svarfrist til den 8. april 2019.

Det fremgår, at begge planer muliggør en omdannelse af erhvervsbebyggelser til bo-liger og kontorerhverv, men at der ikke er handlepligt for grundejerne.

Det fremgår endvidere, at visionen med bykernen er, at den i fremtiden skal udvikles med fokus på at skabe mere byliv og dermed grundlag for restauranter, cafeer og bu-tikker m.fl. Det fremgår imidlertid af afsnittet side 10 i lokalplan 144, at der kun gives mulighed for én mindre butik i lokalplanområdet til fx købmand eller kiosk. Med mindre 'cafeer' i kommunens terminologi er synonym med 'serviceerhverv', så ses lokalplanen ikke at åbne mulighed for etablering af cafeer i lokalplanområdet. Dette bør klarificeres i lokalplanen.

Naturfredningsforeningen hilser med tilfredshed, at det af lokalplanens bestemmelser pkt. 8.2 Tage fremgår, at tagflader skal udføres som grønne tage eller indrettes som tagterrasser. Der savnes imidlertid krav om

etablering af elevatorer til de forskellige etager herunder ikke mindst til de offentligt tilgængelige arealer på niveau 1 Gårdha-ven. Det er også vigtigt, at der sikres adgang til tilstrækkeligt med offentlige toiletter fra både strøggaden og gårdhaven.

Der bør også klart tages stilling til adskillelsen af de forskellige trafikarter som gående, løbehjul/cyklende og motorkøretøjer for varekørsel, flyttebiler o.lign. Også belysningen og lyskilderne bør analyseres nøje, så det bliver trygt at færdes både om dagen og om natten i lokalplanområderne.

De opstillede retningslinjer for antallet af parkeringspladser rejser spørgsmålet om der er krav om et tilstrækkeligt antal p-pladser til at dække behovet til både beboere, besøgende, gæster og erhvervsdrivende.

- 2 -

Naturfredningsforeningen hilser med glæde bestemmelserne om forberedelserne til separatkloakering af området samt etablering af regnbede, opsamlingsbassiner og fa-skiner samt krav om levende hegn (hække) mellem private haver og forbud mod brug af kemiske bekæmpelsesmidler.

Det er uklart, hvordan det grønne præg, der skal sikre det visuelle indtryk af Rødovre som en grøn kommune, skal opnås i praksis, ligesom de omtalte arkitektoniske perler (ikonisk byggeri) er opnåeligt gennem de bestemmelser, der er fastsat i lokalplan 145.

Med venlig hilsen
på foreningens vegne

Jann Larsen
formand