

## Bilag I Sammenskrivning af indsigelse fra naboorienteringen

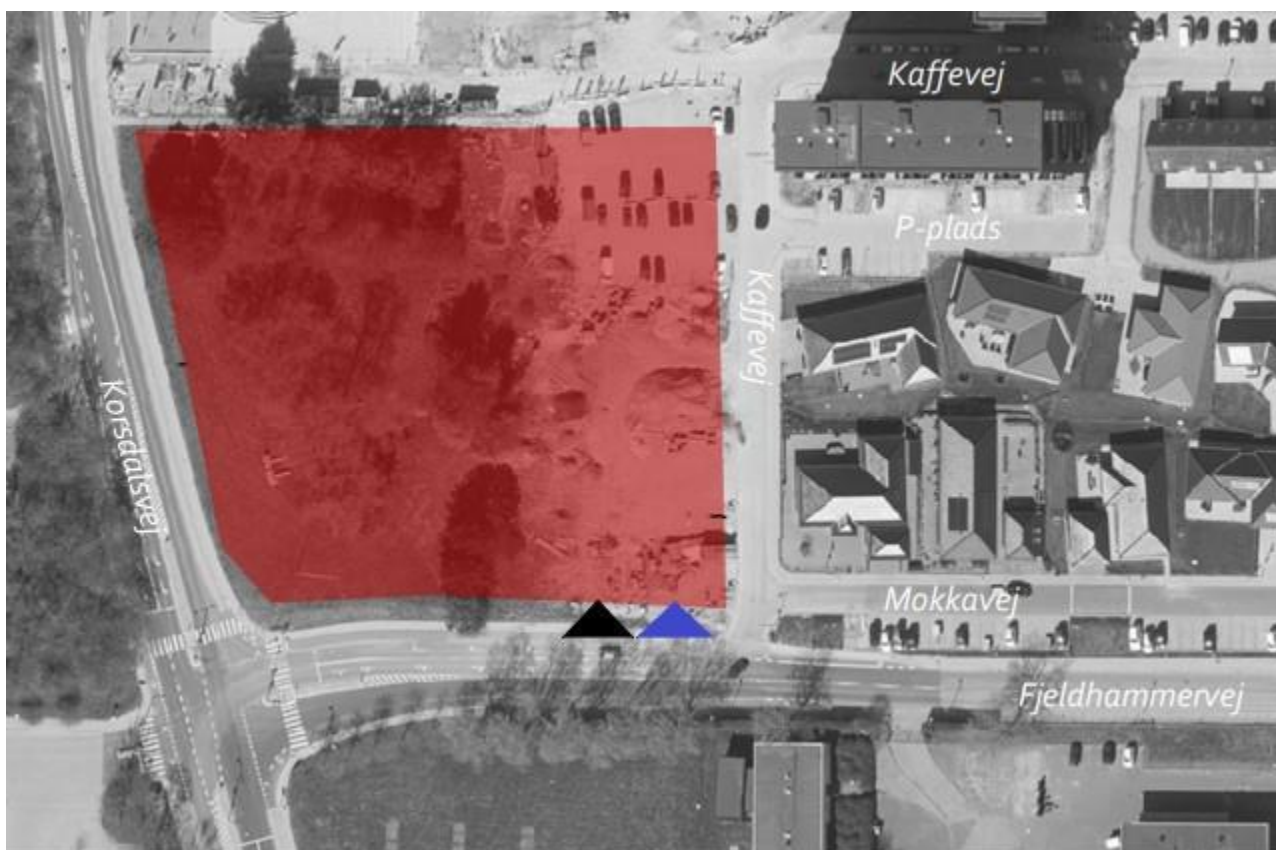
### Indsigelse fra Grundejerforeningen IrmaByen

Bestyrelsen i Grundejerforeningen Irmabyen har fået en række henvendelser fra bekymrede beboere i Irmabyen omkring de ansøgte dispensationer for delområde I. Vi valgte at afholde et ekstraordinært møde for at drøfte samtlige dispensationer. En repræsentant fra ELF Development deltog på mødet og vi fik indsigt i de planer og tegninger der foreligger for delområde I.

Baseret på beboerhenvendelserne og de informationer, som vi har modtaget fra ELF Development, har grundejerforeningen besluttet at gøre indsigelse mod ansøgning om dispensation §5.1 og §5.6.

Irmabyen har vokset sig stor og der er kommet mange nye beboere til og flere er på vej. Der er en stor variation i beboersammensætningen, men vi kommer ikke udenom, at der bor rigtig mange børnefamilier her. De har alle købt eller lejet sig en bolig her, med en forventning om at de trygt kan lade deres børn færdes i Irmabyen. Såfremt der gives dispensation til at ændre de trafikale forhold, er bestyrelsen af den opfattelse, at det bliver farligt for børn at færdes i store dele af Irmabyen.

ViaTrafik har lavet en skønsmæssig vurdering ift. antallet af køretøjer på Fjeldhammervej i dag og de ekstra køretøjer der forventes at køre på vejen når byggeriet står færdigt - herefter klassificeres den som trafikvej. Grundejerforeningen forstår ikke, hvorfor der ikke er lavet deciderede trafikmålinger på, hvor mange køretøjer der egentlig kører på Fjeldhammervej og Kaffevej. Det er derudover en uheldig udvikling hvis vejen omdannes til en trafikvej. ViaTrafik nævner, at der er en 30 km/t-zone i Irmabyen. Dette er ikke korrekt, da der er opsat skilte med anbefaling om fartdæmpning og derfor er det fortsat 50 km/t-zone der er gældende. Hvis ViaTrafik kan anbefale en etablering af to adgangsveje på Kaffevej så tæt på hinanden, så er dette vel også en mulighed på Fjeldhammervej? Se illustrationen herunder.

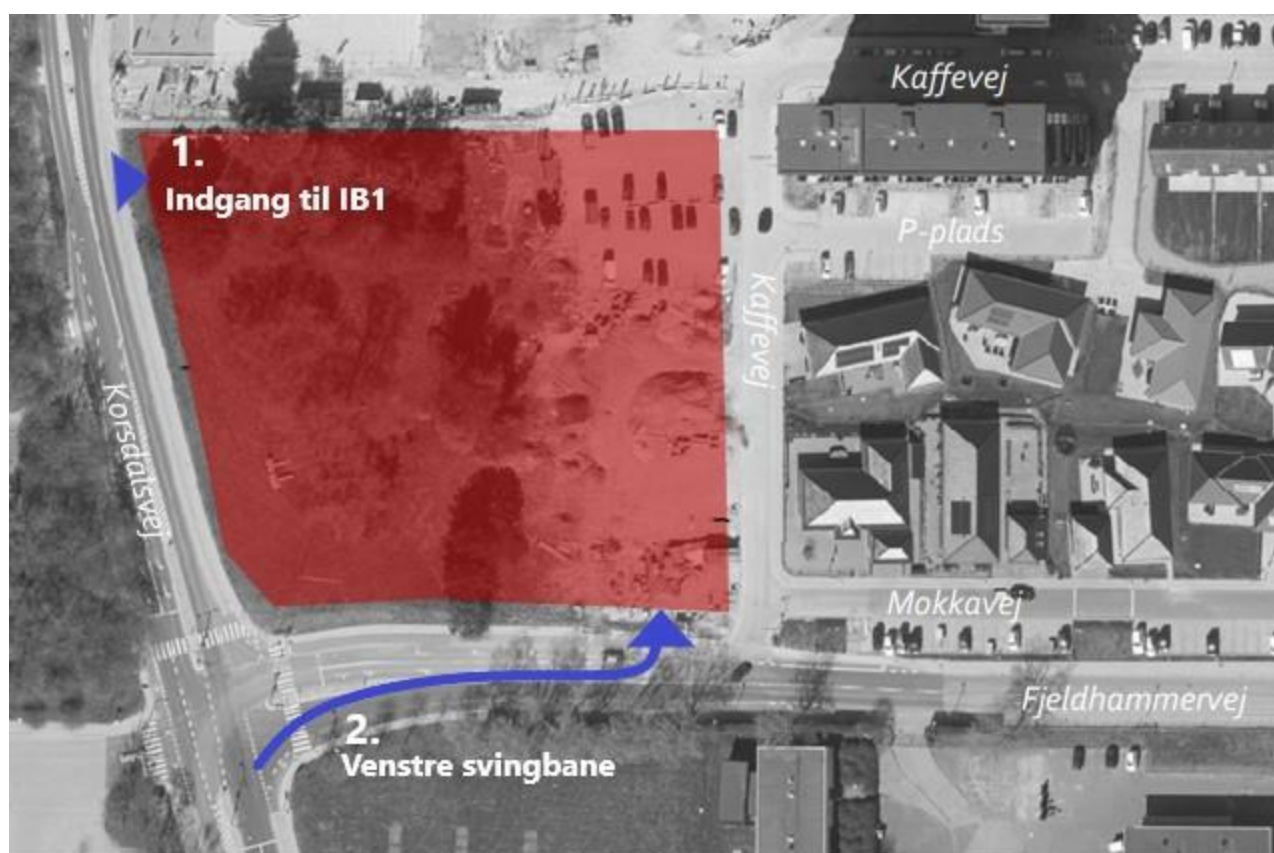


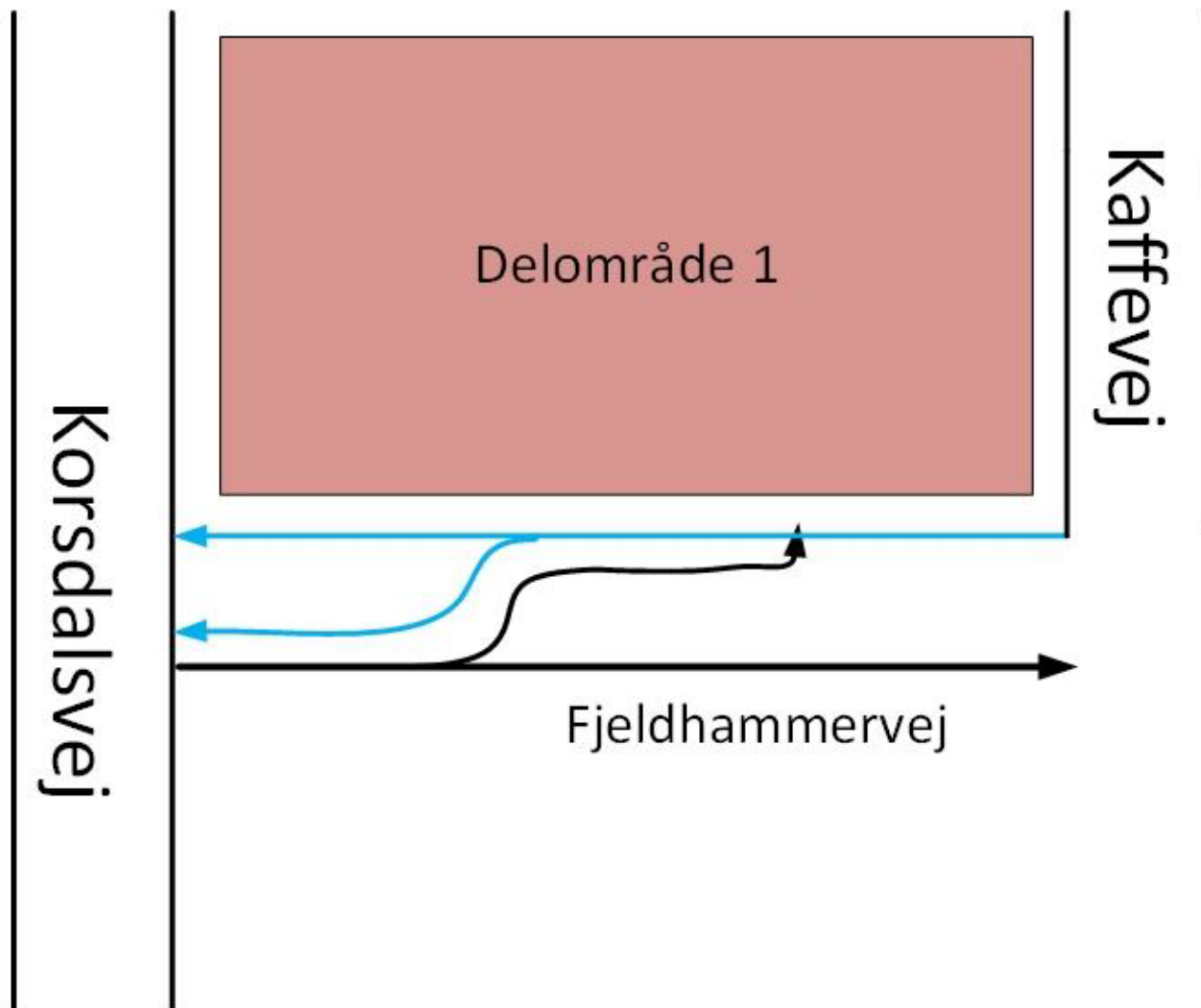
ViaTrafik giver, i deres notat, udtryk for, at der kan opstå kø på Fjeldhammervej. Vi forudser at kø situationen blot flyttes ind på Kaffevej og vil spærre for trafikanterne fra Mokkavej. Derudover forudser vi, at der kun vil være plads til to-tre biler på Kaffevej, som holder i kø, hvilket vil flytte køen tilbage på Fjeldhammervej.

I Rødovre Kommunes designmanual er det tydeligt markeret at indkørslen til delområde I, skal ske via Fjeldhammervej. Dette giver rigtig god mening, da den ekstra trafik holdes ude af Irmabyen. Ifølge Via Trafiks notat, så er det under den afstand man anbefaler. Det er vi lidt uforstående overfor da Rødovre Kommune har udarbejdet designmanualen?

Grundejerforeningen har udtænkt nogle alternativer, så trafikken ikke ledes ind i Irmabyen. Dem beder vi Rødovre Kommune at forholde sig til.

- Ved at flytte adgangsvejen til IB1 fra Korsdalsvej, så opnår man en længere afstand til vejsignalet og kommer tættere på den anbefalede afstand fra lyskryds. Se punkt 1 illustrationen herunder.
- Etablering af et venstresvingsspor på Fjeldhammervej, vil fjerne kø fra bilister der skal køre ligeud. Se punkt 2 og uddybende illustration.





- Ensretning af Fjeldhammervej fra Kaffevej (alternativt fra Risterivej) og frem mod Nyholms Alle. Dette vil resultere i mindre modkørende trafik ved kørsel ind til IBI. Se illustration:



- Lukke Fjeldhammervej af for gennemkørsel lige efter Kaffevej (alternativt efter risterivej). Dette vil resultere i mindre modkørende trafik ved kørsel ind til IBI. Vi erfarer, at der i området omkring Irmabyen i væsentlig grad benyttes afspærring for gennemkørsel. Se illustration herunder, hvor denne kunne placeres.



Vi erfarer desuden, at der er flere steder i Rødovre hvor der er placeret vejadgange tæt på lyskryds og ved svært trafikerede veje, f.eks. Veronikavej med indkørsel til Netto. Derfor anser vi det som rimeligt at vores ønske om at lede trafikken uden om Irmabyen imødekommes.

Til sidst vil vi gerne spørge Rødovre Kommune om hvordan de kan bakke om at lede trafikken ind i Irmabyen, hvor risikoen for trafikulykker, der involverer de bløde trafikanter, umiddelbart er størst? Vi ser frem til jeres besvarelse på ovenstående.

Venlig hilsen, Grundejerforeningen IrmaByen

#### *Indsigelse fra beboer*

Jeg kan på Facebook se at i er ved at lave nabohøring omkring parkeringspladserne på delområde 1 i Irmabyen. I har kun sender dette ud til ganske få mennesker i Irmabyen, selv om parkerings problemerne i Irmabyen berører alle beboerne i Irmabyen. Det kan i forvejen være meget svært at finde en parkeringsplads i området, da en del af de beboer der bor i lejlighederne har 2 biler og der kun er anlagt 1 parkeringsplads pr. lejlighed, så derfor er der allerede underskud af parkeringspladser i området.

Hvorfor forestiller i jer at mennesker der skal bo i de seniorbofællesskaber der åbenbart planlægges til at være i delområde 1 ikke har bil alle sammen, jeg tror da netop de har bil for at kunne komme rundt da de måske er dårligt gående (de kan selvfølgelig få et invalideskilt og gøre brug af de invalidepladser der står tomme rundt omkring).

Mig bekendt er der også planlagt 2 supermarked i delområde 1, det vil jo også kræve en del parkeringspladser.

Jeg må på det kraftigste anbefale at i ikke giver dispensation til kun at anlægge 0,5 parkeringsplads på bolig.

Venlig hilsen

Gert Mortensen, Plantagevej 74 3tv

*Indsigelse fra beboer*

Vi finder at kommende byggeri vil skabe endnu mere kaotiske parkeringsforhold end der er i forvejen. Der er alt for få og for små (smalle) parkeringspladser i forvejen og nu hvor den midlertidige grusparkering ophører med plads til de ca. 35-50 biler der holder der, skal de finde andre pladser. Og der er ikke plads på Mokkavej.

Yderligere vil der komme flere beboere i det nye som også har biler samt de kunder der skal parkere til de forretninger der måtte komme.

Vi fastboende - især i Svanehusene på Kaffevej som ikke har mulighed for parkeringskælder kommer til at lide endnu mere under det nye byggeri såfremt kommunen fastholder de i lokalplanen pligtige p-pladser. Det er en bekymring at boligerne på Kaffevej bliver endnu mere svingdørs-lejligheder da folk åbenbart ikke vil bo der i længere tid (pt er der 16 boliger til genudlejning - flere både anden og tredje gang på den tid vi har boet der)

Vi håber man genovervejer antal og størrelse af parkeringspladser - ikke bare i det nye byggesektoren men også i resten af området. Det er kaos nok i forvejen.

Med venlig hilsen

A og M Kristiansen

Kaffevej 6 1 th

*Indsigelse fra beboer*

Efter den nabohøring i går bliver man endnu mere forfærdet over den manglende indsigt og forståelse overfor de parkeringsvanskeligheder vi har her.

Det er ikke til diskussion at når 'grus-parkeringen' forsvinder så ER der IKKE pladser nok.

Deres svar på spørgsmålet om hvor disse biler skal holde var: på de etablerede pladser. (Hvilket igen beviser at de intet har forstået).

Jeg foreslår at man fra både kommunen, ELF og arkitekterne tager til Irmabyen i de tidspunkter hvor folk er hjemme - så vil man se at det er forrykt at tro at der er pladser nok.

Og når der så ovenikøbet bliver 1 times parkeringspladser - hvor skal vi så holde i dagtimerne?

Os der bor i Svanehusene er derfor ekstra hårdt ramt (jeg ser det til hverdag da jeg bor Kaffevej 6).

Hvis dette ikke bliver bedre forhold for beboerne kan man begrundet frygte at Kaffevej bliver et transit-boligområde hvor folk kun bor i kortere perioder til de finder noget bedre. I forvejen er der en ret så stor udskiftning af lejere, men også ejere i området.

Jeg håber at man tager dette alvorligt og tager ud og ser de faktiske forhold som de ER og ikke kun stoler på hvad smarte arkitekter og et profitselskab siger, skriver og mener.

Mvh

A og M Kristiansen

Kaffevej 6 1 th

*Indsigelse fra beboer*

D, 26. blev ændringsforslaget præsenteret i forbindelse med biblioteksmøde og det fremgik, at der var foretaget en total ændring af byggeriet i dette byggefelt, således at byggeriet nu er et firkantet karre byggeri gennembrudt på 2 sider af passager.

Denne lukkede struktur står i stærk kontrast til det øvrige byggeri i Irmabyen, hvor alle bygninger står frit og som enkeltbygninger. Der er ingen sammenhængende bygninger i Irmabyen, bortset fra klynge- og rækkehuse, tilsyneladende for at skabe et luftigt, lyst og venligt indtryk med himmel og træer som baggrund. Et indtryk, der præger hele Irmabyen, og som nu fraviges.

2 parallel bygninger øst-vest uden sammenbygning vil være i tråd med de allerede opførte bygninger.

Så undgår man også det meget påtrængende byggeri langs med Korsdalsvej nærmest helt ud til fortovet og kørebanen. Lejligheder i denne længe belastes med kørestøjen fra Korsdalsvej, som må forventes mere og mere trafikeret.

Det nye kompleks er en sammenhængende struktur som en hestesko, der lukker noget både inde og ude. Man fået et gårdmiljø, som med beton på 4 sider, må forventes at blive belastet af meget støj, mest rungende genlyd, når altanerne benyttes og lyden kastes frem og tilbage mellem murene i det lukkede rum (hestesko byggeri kan ses på Myrholm, hvor støjen er rungende ved bare få selskaber på altanerne)

Den slags byggeri med resonans ikke moderne eller hensigtsmæssigt.

Mod nord i feltet kaster den ensartede mur, som bygningen danner mod Irmatårnet skygge over torvet, som er tænkt som et rekreativt område, men som kommer til at ligge i halvskygge en stor del af året.

Højden på bygningen er mindre end det maksimalt ansøgte, men da den består af ens høje bygninger hele vejen rundt, virker den som ,en arkitektonisk uinteressant lejekaserne.

Det er desuden ikke til at forstå at bygherren ikke alene udvider antallet af kvm bolig med 250 kvm samtidig med at forretningsdelen udvides med 1500 kvm hvorved hele projektet udvides med op imod 2000 kvm og uden videre konverterer de oprindelige op imod 16.000 kvm til beboelse. En ændring, som stiller helt andre krav til området, ikke mindst til trafik og parkeringskapacitet.

Kommunen kunne foreslå at reducere det totale antal kvm i forbindelse med omlægningen, således at f.eks. en tilladelse til 16.000 kvm kontor og 1000 kvm forretning konverteres til 2-3000 kvm kontor og 10.000 kvm bolig. Jeg ved ikke om kommunen kan begrænse antallet af kvm, hvis de ikke bliver anvendt til det i den oprindelige lokalplan angivne formål?

Hvis man opfører 2 længeboliger vil der blive plads til rekreative arealer mellem bygningerne uden indelukthed,

Tilkørslen til området var oprindeligt planlagt til både Kaffevej og Fjeldhammervej ifølge de oprindelige tegninger, men er nu ført ind på området nu kun via Kaffevej.

Mit forslag er ensrettet indkørsel via Kaffevej og udkørsel via Fjeldhammervej.

I den oprindelige lokalplan var der optegnet ca 120 p-pladser på terrænen nu foreslås dels en reduktion i totalantallet på 30 pladser på grund af seniorboliger dels 6 pladser på grund af delebilpladser.

En større andel p-pladser gøres private i parkerings kældre, og en meget stor del af p-pladserne på terrænen gøres til korttidsparkering eller reserveres til Irmatårnet. Af tegningen til ændringen er det vanskeligt at se hvor mange pladser der bliver på terrænet men et tal på ca 60 kan jeg umiddelbart se mig frem til selv om det er uklart med firkanter.

Irmabyen har for ikke at være på bagud fra begyndelsen brug for mindst alle de p-pladser der er angivet i den oprindelige lokalplan og gerne flere og gerne flere fællespladser til beboere og gæster.

Senior boliger i Irmabyen bebos for en stor del af raske ældre, som kommer med en opsparing og dermed kan beholde en bil, så ældre i dag kan og er stand til mere end tidligere. Seniorboliger er ikke handicapboliger.

Manglen på parkeringspladser på terrænet i Irmabyen er et problem. Der er ikke økonomi i at indrette gade parkering på samme måde, som lukkede parkeringshuse. Det er trist, hvis vi fremover skal kæmpe med biler parkeret alle vegne på sideveje og på Stadion parkerings pladsen.

Grundlæggende er mit ærinde, at Irmabyen skal være et rart sted at bo, hvor det ikke handler om, at der skal bo så mange som muligt, men at de, der bor der, skal være glade for at bo.

Og måske tillige være et nyskabende byområde, som Rødovre kan være stolt af.

Med venlig hilsen

allan moos, kaffevej 53 ,7, th, 2610 rødovre

*Indsigelse fra beboer*

Som opfølgning på den debat der var under borgermødet, hvor I fra kommunes side var overrasket over mængden af kommentarer på p-området.

Der bliver gentagende gange henvist til p-normen. P-normen er lavet tidligt i projektet ud fra den viden, som man havde på det tidspunkt. Den udvikling der har været i Irmabyen er en, som viser, at p-normen er underdimensioneret.

Der bør derfor ligge en fremsynet plan for Irmabyen på p-området, så Irmabyen kan fortsætte sin positive udvikling og fortsat være et attraktivt sted for folk at slå sig ned eller forblive som nuværende beboere. Pt opleves det at Irmabyen udvikler sig i den forkerte retning på p-området. Senest kan dette ses ved, at man i de sidst byggede områder har henvist til område I, hvis der har været underskud af p-pladser. Det kan vi så forstå bliver inddraget med I-times begrænsning største del af dagen i område I.

Hvorfor opleves der problemer med p-normen i Irmabyen?

Der er 2 byggefelter tilbage i Irmabyen, område 20 og I. begge områder benyttes pt. som grusparkering, hvor der i område 20 i gennemsnit holder 10-25 biler aften og weekend, og resten af de normale p-pladser er optaget. I område I er der ligeledes samme pres på, disse områder forsvinder nu. Hvor har man tænkt sig, at vi som beboere nu skal kunne parkere? Det er ved et forsigtigt gæt omkring 50-70 pladser, som forsvinder fra området. årsagen til dette, er rigtig mange familier også dem i lejligheder har 2 biler for at deres hverdag kan hænge sammen.

Har kommunen tænkt sig at hjælpe de 8-10 % af Rødovre Kommunes indbyggere, som fremover vil opleve p-forhold, som vil ligne indre by og brokvartererne?

Vi kan jo blive tvunget til at parkere ved Rødovrehallen, ved stadion eller i industriområdet mod Brøndby men vil det så være attraktivt at bo i Irmabyen?

Vil kommunen oplyse, hvordan p-normen ser ud, hvis man fraregner den tidsbegrænsede parkering i område I?

Jeg håber i fra Kommunens siden vil hjælpe os borger i området ved at få etableret en langsigtet strategi, som vil bidrage med en positiv udvikling for Irmabyen på p området.

P.S. Er den I times parkering et krav fra Rema1000 og Aldi? Jeg tænker I times parkering ikke vil kunne tiltrække cafeer, restauranter, mfl.

Med venlige hilsen  
Kresten Rye Rasmussen  
Plantagevej 62  
2610 Rødovre



*Indsigelse fra beboer*

I forbindelse med præsentation af byggefelt 1, som umiddelbart ser spændende ud.

Dog har vi, som bor i Irmabyen Kaffevej 29 en stor bekymring for at vi får en del tung trafik, forbi vores bolig, som skal levere varer til de 2 butikker.

Jeg er bekendt med andre butikker har lastbilerne til at levere varer midt om natten eller meget tidlig om morgenen.

Så måske man kan begrænse varelevering i tidsrummet fra kl. 6. til kl. 20.

Hvis man kan få lastbilerne til køre ud samme vej de ankommer dvs ud på Kaffevej vest og ud på Fjeldhammervej.

Der var en bemærkning på mødet mandag d. 26.10. hvor man lovede at butikkerne lukkede kl. 20. er det forstået korrekt.

Med venlig hilsen

Knud Erik Dalsgaard  
Kaffevej 29 3. tv.