

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018 - 2025 d. 01-12-2020

Mødedato	Tirsdag d. 01. december 2020 kl. 19:00
Mødested	Kantinen i Teknisk Forvaltning
Mødedeltagere	Michel Berg (A), Pia Hess Larsen (A), Steen Skriver Rasmussen (A), Mogens Brauer (C), Formand Jan Kongebro (A)

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Vejnavne i Karrebyen.....	4
Stationsnært kerneområde i bykernen.....	6
IrmaByen – dispensation fra lokalplan i delområde 1.....	8
Gebyr for virksomheders brug af Genbrugsstationen i 2021.....	12
Procesplan for revidering af Rødovre Kommunes sundhedspolitik.....	14
Diverse.....	16

Punkt 111: Meddelelser

00.01.00-A00-24-19

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Oversigt fremlægges til orientering.

1. Mundtlig orientering om Covid-19
2. Orientering om ændringer i markedet for afsætning af tøj og sko (se bilag 1)
3. Forlængelse af aftale om Klimakommune med Danmarks Naturfredningsforening (se bilag 2).

Indstilling

Meddelelsepunkterne forelægges til orientering.

Bilag

Orientering om ændringer i markedet for afsætning af tøj og sko

Forlængelse af aftale om Klimakommune

Punkt 112: Vejnavne i Karrebyen

05.01.01-G01-1-19

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I den forestående byudvikling nord for Rådhuset og Biblioteket opstår nye veje og vejstrækninger, som skal tildeles vejnavne og eventuelt stednavne.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at hovedstrøget tildeles navnet Aage Knudsens Strøg,
2. at to nuværende delstrækninger af Egegårdsvej tildeles navnene Kirstine Pedersens Vej og Else Sørensens Vej,
3. at nye veje tildeles navnene Blomsterstræde, Urtestræde, Løgstræde og Frugtstræde samt
4. at der afholdes en konkurrence om stednavne til to pladser.

Sagsfremstilling

Behovet for vejnavne i den kommende bydel nord for Rådhuset drejer sig dels om at navngive de nye veje og dels om at ændre vejnavn på delstrækninger af eksisterende veje.

Nye veje

Lokalplan 145 for Karrebyen fastlægger en karrestruktur, som indebærer helt nye veje, som skal tildeles vejnavne. Det drejer sig dels om den gennemgående forbindelse, som hidtil har været omtalt som hovedstrøget, og dels om flere mindre stræder hhv. øst og vest for hovedstrøget.

Delstrækninger af eksisterende veje

Ved opførelsen af Sibeliusparken, som delte Egegårdsvej i to, skulle der ret beset have været tildelt et nyt vejnavn til den ene af strækningerne. Med hovedstrøget bliver den vestlige del af Egegårdsvej på sigt opdelt yderligere i to delstrækninger, som hver skal tildeles et nyt vejnavn.

Teknisk Forvaltning vurderer det mest hensigtsmæssigt, at vejnavnet Egegårdsvej fastholdes på den østlige strækning (i Parkbyen), idet husnumrene begynder ved Rødovrevej. Dermed skal der tildeles nye navne til de to mindre strækninger i Karrebyen - mellem Sibeliusparken og hovedstrøget og mellem hovedstrøget og Tårnvej.

Fælles, lokal identitet via vejnavne og bygningsnavne

Teknisk Forvaltning anbefaler, at vejene tildeles navne, der bidrager til en samlet fortælling om den nye bydel. Fortællingen vil udover vejnavnene også komme til udtryk i grundejernens navngivning af deres bygninger og i den samlede betegnelse for bydelen.

I samarbejde med de to private bygherrer, som står bag de første to karreer, har Teknisk Forvaltning indkredset et tema, der favner både den lokale historie og verdensmålet om biodiversitet.

Bydelens gennemgående forbindelse (hidtil benævnt Hovedstrøget) foreslås tildelt navnet Aage Knudsens Strøg, som en hæder til gartneren, der skabte Rødovre Centrum og dermed spillede en afgørende rolle for udviklingen i området.

De to delstrækninger af Egegårdsvej foreslås tildelt navnene Kirstine Pedersens Vej og Else Sørensens Vej. Kirstine Pedersen var den sidste ejer af Egegården indtil den blev udstykket i 1907. Else Sørensen var gårdfrue på Rødovreghård og sammen med sin mand Niels Christian Sørensen drev de det sidste landbrug i Rødovre.

De mindre stræder øst og vest for den gennemgående forbindelse foreslås tildelt navnene Blomsterstræde, Urtestræde, Løgstræde og Frugtstræde, med henvisning til de tidligere gartneriers forskelligartede afgrøder.

På bilag 1 ses forslag til vejnavne vist på kortudsnit fra Lokalplan 145.

Vejnavnenes fortælling om lokalhistorien og gartnerierne leder frem mod en ny samlet betegnelse for bydelen - Gartnerbyen. De private bygherrer supplerer fortællingen med navne på deres byggerier, som refererer til den vilde danske flora. Det kan eksempelvis være Cikoriehuset eller Kamillehuset.

Generelle regler og procedurer om vejnavne

Ifølge adressebekendtgørelsen må der ikke optræde to ens eller næsten ens vejnavne inden for en afstand af 15 km. De ovenfor nævnte navne er ikke anvendt indenfor 15 km.

Nye vejnavne skal indberettes og godkendes i Danmarks AdresseRegister (DAR). Det vil sige, at der efter en politiske beslutning om vejnavne skal ske en formel godkendelse af de pågældende navne hos Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.

Ved ændring af et nugældende vejnavn skal kommunen partshøre ejere og lejere, der er berørt af ændringen, dvs. skifter adresse. Det vil i tilfældet Egegårdsvej dreje sig om bl.a. VUC, Politiet, Vesterkopi og børneinstitutionen Solen.

Stednavne

Teknisk Forvaltning foreslår, at de to pladser på hovedstrøget tildeles et særskilt navn i form af et stednavn. I modsætning til vejnavne, som bruges til at tildele adresser, kan stednavne bruges til at identificere lokaliteter som f.eks. parker, torve og pladser, hvortil der ikke er adresser. Teknisk Forvaltning foreslår i givet fald at afholde en konkurrence blandt borgerne om navne til de to pladser på hovedstrøget. Konkurrencen kan afholdes i forbindelse med projekteringen af pladserne, eller når pladserne er færdige og skal indvis.

Lov- og plangrundlag

Bekendtgørelse om vejnavne og adresser.

Økonomiske konsekvenser

Udgifter til nye vejskilte afholdes af driften.

Tidsplan

Godkendelse af de ønskede vejnavne i Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering (SDFE)

Partshøring af ejere og lejere vedr. ændring af vejnavn

Effektivering af nye vejnavne.

Bilag

Bilag 1, dec 2020 - Vejnavne

Punkt 113: Stationsnært kerneområde i bykernen

01.02.00-P00-2-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Transportministeren og Erhvervsministeren har igangsat en forsøgsordning, hvor kommuner med arealer i hovedstadsområdet kan opnå mulighed for, at områder omkring standsningssteder for kommende BRT-linjer (Bus Rapid Transport) kan opnå status som stationsnært kerneområde.

Borgmesteren har indsendt en interesselikendegivelse til Erhvervsministeriet med forbehold for efterfølgende vedtagelse i Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller, at den fremsendte interesselikendegivelse om stationsnært kerneområde ved BRT-stoppested ved Rødovre Centrum godkendes.

Sagsfremstilling

Der pågår en analyse af muligheder og potentialer ved en BRT-linje mellem Gladsaxe Trafik Plads og Avedøre Holme. Analysen gennemføres af Movia i samarbejde med Rødovre og øvrige kommuner på strækningen.

I forbindelse med etablering af BRT-linjer i hovedstadsområdet er der i Fingerplan 2019 åbnet mulighed for en forsøgsordning, hvor der afgrænses stationsnære kerneområder omkring udvalgte standsningssteder. Der er mulighed for stationsnært kerneområde ved max. tre standsningssteder pr. BRT-linje på max. tre BRT-linjer

I stationsnære kerneområder er der i henhold til Fingerplanen særlige muligheder for planlægning for større byggeri af intensiv karakter med mange brugere, besøgene og/eller ansatte.

I udvælgelsen af standsningssteder med stationsnært kerneområde vil der fra ministeriernes side overordnet blive lagt vægt på, at der er tale om en grøn busløsning, og at BRT-linjen vurderes at være et reelt alternativ til biler og have positive trafikale effekter. Endvidere vil der blive lagt vægt på, at den kommunale planlægning skaber incitament til brug af BRT-linjen, fx med planlægning for gode adgangsforhold til standsningssteder og ved fastlæggelse af normer for et maksimalt antal parkeringspladser i nærområdet.

Fristen for at tilkendegive interesse for stationsnært kerneområde er 14. december 2020. Erhvervsstyrelsen ser på de modtagne interesselikendegivelser i januar 2021, og udvælger de kommuner, som kan sende en endelig ansøgning. Fristen for den endelige ansøgning er 21. maj 2021.

Borgmesterens interesselikendegivelse fremgår som bilag 1 (Følgerev) og bilag 2 (Notat om bykernen som stationsnært kerneområde).

Lov- og plangrundlag

Fingerplan 2019.

Økonomiske konsekvenser

Ingen på sagens nuværende stade.

Tidsplan

December 2020: Interesselikendegivelse

Januar 2021: Erhvervsstyrelsen behandler interesselikendegivelser

Februar 2021: Svar fra Erhvervsstyrelsen

Maj 2021: Frist for indsendelse af endelig ansøgning.

Bilag

Følgebrev

Notat om bykernen som stationsnært kerneområde

Punkt 114: IrmaByen – dispensation fra lokalplan i delområde 1

01.02.05-P25-2-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

ELF Development (Årstiderne Arkitekter) har søgt om tilladelse til at opføre etagebebyggelse i delområde 1 i IrmaByen. I forbindelse med ansøgningen om opførelse af etagebebyggelsen er der søgt om dispensation fra bestemmelser i Lokalplan 133.

I processen frem til Rødovre Kommunes afgørelse, om der skal gives de fornødne dispensationer, er der foretaget naboorientering og været afholdt borgermøde.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at der meddeles afslag vedrørende dispensation 3 om parkering samt
2. at de øvrige nævnte dispensationer gives fra de pågældende bestemmelser i Lokalplan 133.

Sagsfremstilling

Den ansøgte bebyggelse i delområde 1 i IrmaByen er en karrébebyggelse i 5 og 6 etager med boliger og en udadvendt stueetage med butikker, serviceerhverv og to dagligvarebutikker. Randbebyggelsen omkranser et indre gårdrum, hvor der er grønne opholdsarealer til beboerne i en hævet gårdhave. Boligerne i den østlige del af bebyggelsen etableres som et seniorbofællesskab med fællesfaciliteter i stueetagen og fælles tagterrasse med væksthuse på taget. Bebyggelsen er gennemskåret af en passage i terrænniveau som skaber forbindelse til og fra Kaffetårnet og Kvarterspladsen. Den sydlige del af byggefeltet er friholdt til terrænparkering og der er parkeringskælder under hele bebyggelsen med indkørsel fra Kaffevej.

For at kunne realisere den ansøgte etagebebyggelse er der søgt om i alt 13 dispensationer fra Lokalplan 133 IrmaByen med tilhørende designmanual.

Dispensation 1 og 2 vej og stiforhold (§ 5.1 og § 5.6)

§ 5.1 veje og stier skal etableres efter principperne som vist i kortbilag 3. På kortbilaget er overkørslen til delområde 1 markeret fra Fjeldhammervej, men i projektet ansøges der om at etablere overkørslen fra Kaffevej.

§ 5.6 fremgår det at overkørsler må anlægges i en bredde på maks. 5 m og at der kun kan tillades en overkørsel pr. ejendom. I projektet ansøges der om at etablere en overkørsel til terrænparkering i en bredde på op til 8 m. Derudover ansøges der om at etablere en overkørsel til parkeringskælder i delområde 1.

ViaTrafik har udarbejdet et notat, hvor de vurderer de trafikale problemstillinger, der er knyttet til at placere vejadgang fra hhv. Fjeldhammervej og Kaffevej. I forhold til de samlede fordele og ulemper, så vurderes det at være mest hensigtsmæssigt at placere vejadgangen på Kaffevej frem for på Fjeldhammervej.

Den korte afstand mellem indkørslen og krydset er problematisk, da den gør det vanskeligere at overskue trafikken ved ind- og udkørsler, da der skal krydses flere kørebaner og en cykelsti samtidig. Det medfører en forringelse af trafiksikkerheden pga. øget risiko for uheld ved svingbevægelser ind og ud fra parkeringsområdet. Endvidere øger den tætte placering på krydset også risikoen for tilbageslutning ud i Korsdalsvej/Fjeldhammervej krydset, når den venstresvingende trafik skal vente på et hul i trafikken for at svinge ind til parkeringsområdet. Det kan negativt påvirke trafikafviklingen på Korsdalsvej og Fjeldhammervej med kødannelse ud i krydset og videre ud på selve Korsdalsvej. Det kan lede til trængselsuheld på Korsdalsvej i form af bagendekollisioner op til krydset.

Teknisk Forvaltning er enige i ViaTrafiks vurderinger af vejforholdene og problemstillingen. Forvaltningen har været i kontakt med Købehavns Vestegn Politi for få deres vurdering af de trafikale problemstillinger, som er beskrevet i notatet. Politiet er enige i notatets vurdering af de rejste problemstillinger, og at det forståede alternativ er at foretrække fremfor en direkte vejadgang på Fjeldhammervej tæt på Korsdalsvej/Fjeldhammervej krydset.

Dispensation 3 Parkering (§ 6.1)

Overordnet set etableres der i projektet på delområde 1 de p-pladser, som der er krav om i lokalplanen, og der er derfor i princippet ikke tale om en afvigelse fra bestemmelserne.

I lokalplanen er parkeringskravet for seniorboligfællesskab dog ikke specificeret for delområde 1.

Det er ansøgers forslag, at denne p-norm fastsættes til ½ p-plads pr. bolig.

I projektet er det desuden intentionen at etablere en delebilsordning med 2 reserverede p-pladser.

Der er i lokalplanen ikke specificeret, hvor stort et p-krav hver delebilsplads dækker. Der er ansøgers forslag at én delebils p-plads dækker et krav om 3,8 p-pladser.

I forhold til delebiler, så er det et bæredygtigt tiltag, der give mening for mange beboere i projektet, og i særdeleshed for beboerne i seniorbofællesskabet. Delebler er et attraktivt tilbud til den gruppe beboere, som ikke nødvendigvis selv har bil eller som ligefrem har et ønske om at bo et sted, hvor man ikke er afhængig af at have bil.

Teknisk Forvaltning understøtter disse tiltag, men finder det ikke nødvendigt at dispensere fra lokalplanens p-norm, idet kravet til antal p-pladser allerede imødekommes med ansøgningen uanset at parkeringsbehovet for seniorbofællesskaberne og en delebilsordning teoretisk kunne udløse en anden norm end den fastlagte. Det skal i øvrigt bemærkes, at der i hele IrmaByen er fri parkering, bortset fra parkering i p-kælder.

Dispensation 4 og 5 Bebyggelsens omfang og placering (§ 7.3 og § 7.8)

Bebyggelsen overholder lokalplanens bestemmelser om den samlede bygningshøjde. Dog er det i noten til § 7.3 specificeret at etagehøjden i stueetagen i delområdet 1 må være 5,2 m (3,2 m + 2 m) og etagehøjden på 1. etage må være 4,2 m (3,2 m + 1 m). Dette giver en samlet etagehøjde for de to nederste etager på 9,4 m. I projektet ansøges der om at etablere en stueetage på 5,9 m og en samlet etagehøjde for de to nederste etager på 8,9 m. Dette er en overskridelse af højden på stueetagen med 0,7 m, hvilket dog ikke medfører en overskridelse af højden på de to nederste etager tilsammen.

Den øgede etagehøjde i stueetagen ved dagligvarebutikkerne er affødt af de krav, dagligvarebutikkerne stiller til fri loftshøjde i deres lejemål. Derudover er der et byggeteknisk behov for ekstra højde i etageadskillelsen til at løse de tekniske installationer og de overgange, der opstår ved at stable forskellige funktioner som butikker og boliger. Den øgede loftshøjde i stueetagen medfører dog ikke en forøgelse af bebyggelsens samlede højde, som er en del lavere end det tilladte jf. lokalplanen.

I § 7.8 er det specificeret, at det samlede etageareal for delområde 1 ikke må overstige 16.930 m². Der ansøges i projektet om at etablere i alt 17.180 m², hvilket er en overskridelse af byggeretten på 250 m².

Det er derudover specificeret, at der må etableres 1000 m² dagligvarehandel og 500 m² udvalgsvarerhandel. Der ansøges i projektet om at etablere i alt 2.420 m² dagligvarebutik og 1.059 m² butikker, restaurationer og liberalt erhverv.

Teknisk Forvaltning finder det rimeligt, at den samlede byggeret på byggefelt 1 overskrides med de kvm som er tilovers i det samlede byggeretsregnskab for IrmaByen som helhed. På byggefelt 1 bruges de byggeretter, det ikke har været muligt at placere på byggefelt 3, 6, 18 og 20. Det vil sige, at IrmaByen som helhed bebygges med 85%, som det er tilladt ifølge lokalplanen.

Det har fra starten været et ønske, at der skulle etableres to dagligvarebutikker i Irma Byen. Der skabes en synergi de to dagligvarebutikker imellem, hvilket gør Irma Byen til en attraktiv placering og dette sikrer at butikkerne også trives i det lange løb.

Derudover skaber de to dagligvarebutikker også en synergi for de øvrige små butikker, liberale erhverv, restaurationer, serviceerhverv, som er placeret ud mod Kaffetårnet (Børge Olsens Plads). Det bliver en attraktiv placering for mindre lejemål, fordi dagligvarebutikkerne tiltrækker kunder til området. Hermed skabes et bæredygtigt butiksmiljø med attraktive lejemål uden tomgang.

Det bæredygtige butiksmiljø og det blandede udbud er en god service for de handlende og samtidigt er det med til at skabe det ønskede liv omkring kaffetårnet og Kvarterspladsen.

Dispensation 6 Bebyggelsens ydre fremtræden (§ 8.1)

I lokalplanen er det specificeret at byggeriets overflader skal fremstå i naturlige og/eller genanvendelige materialer såsom tegl, der kan være blank mur eller behandlet overflade, natursten, træ, metal og glas. I projektet ansøges der om at opføre en mindre bygningsdel i beton (kolonnaden i sydfacaden), hvilket ikke er nævnt som en af de overflader der tillades.

Teknisk Forvaltning finder, at det vil være en god ide fremhæve sydfacadens kolonnade som et særligt element i facadeudtrykket og dermed fremhæve dens betydning som 'rammeskaber' omkring indgangene til dagligvarebutikkerne samt passagen til kvarterspladsen. Der er tale om et mindre element i bebyggelsens facadeudtryk. Det overordnede udtryk i bebyggelsen vil fortsat være tegl som anvist i lokalplanen.

Dispensation 7, 8, 9, 10, 11, 12 og 13 Byggefelt (§ 6.1, § 6.2, § 6.12, § 7.1, § 7.6, § 7.8)

I alle de ovennævnte paragraffer refereres der til det byggefelt, der i lokalplanen er defineret som delområde 1. Det planlagte projekt på delområde 1 har dog et andet bygningsvolumen og dermed et andet byggefelt end der er vist i lokalplanen. Projektet afviger derfor på flere punkter, hvor der er henvist til en placering på lokalplanens og designmanualens kortbilag.

I § 6.1 henvises der til, at parkering skal anlægges efter principperne i designmanualens side 17. Grundet ændret byggefelt anlægges projektets parkering anderledes end vist på diagrammet.

I § 6.2 henvises der til, at p-kælderen skal etableres efter principperne i designmanualens side 17. Grundet ændret byggefelt placeres projektets p-kælder anderledes end vist på diagrammet.

I § 6.12 henvises der til, at cykelparkering skal etableres i princippet som vist på lokalplanens kortbilag 3. Grundet ændret byggefelt placeres projektets cykelparkering anderledes end vist på kortbilaget.

I § 7.1 henvises der til, at ny bebyggelse skal placeres inden for de på kortbilag 2 viste byggefelter. Projektets bebyggelse og byggefelt er placeret anderledes end vist på kortbilaget.

I § 7.6 henvises der til, at affaldsgårde skal placeres i princippet som vist i designmanualen side 26. Affaldsgården i projektet er placeret i samme hjørne af grunden, men er orienteret langs med og med adgang fra Kaffevej i stedet for langs Fjeldhammervej.

I § 7.8 henvises der til, at varegården til dagligvarebutikker skal placeres i princippet som vist på lokalplanens kortbilag 2. Grundet ændret byggefelt er projektets varegård placeret anderledes end vist på kortbilaget.

I § 7.8 henvises der yderligere til, at der etableres indgang til butikkerne fra bydelspladsen. Grundet ændret disponering af bebyggelsen etableres der både indgang til butikker fra bydelspladsen og fra terrænparkeringen syd for bebyggelsen.

I lokalplanen består bygningsvolumenet for delområde 1 af en stor sammenhængende base i to etage og herover tre længebygninger i nord syd gående retning. Dette bygningsvolumen har i gadeplan nogle meget lange ubrudte facader både langs Kvarterspladsen og langs Kaffevej. I dette bygningsvolumen har man ikke mulighed for at bevæge sig på tværs af byggefeltet i gadeplan.

Teknisk Forvaltning finder, at det ansøgte projekt er i besiddelse af flere kvaliteter end lokalplanens principper for byggefeltet, herunder at der etableres en karrébebyggelse som gennemskæres af en passage der skaber en bedre forbindelse mellem terrænparkeringen mod syd, butikkerne, Kvarterspladsen og Kaffeårnet.

I det ansøgte projektet er der skabt bedre forhold for de mange boliger, der etableres i Delområde 1. Dette er bl.a. afspejlet i;

1. Attraktive fælles udeopholdsrum for de mange kommende beboere
2. En randbebyggelse der skabe et indre gårdrum, som er afskærmet fra trafikstøj fra Korsdalsvej og uden visuel kontakt til trafikken til og fra både terrænparkering, parkering i kælder og varelevering
3. Fælles udeopholdsrum der samtidigt er hævet over gadeplan, hvilket skaber et mere privat rum, som dog stadig er placeret i åben forbindelse med gadeplan og resten af Irma Byen
4. Randbebyggelsen har fordel i, at der skabes en forholdsvis stor stueetage, der henvender sig udadtil i byen og kan give eksponering til de udadvendte funktioner i stueetagen. Butikkerne er afhængig af en god eksponering i gadeplan og en let adgang for forbipasserende
5. Samtidigt skabes der i karréen ingen 'bagsider', hvilket gør, at det føles trygt at færdes i gadeplan.

Det er Teknisk Forvaltningens samlede vurdering, at det reviderede bygningsvolumen i delområde 1 ikke blot skaber boliger af højere kvalitet, men også at det giver bedre byrum og en visuel sammenhæng med den øvrige bebyggelse i IrmaByen.

Naboorientering og borgermøde

Teknisk Forvaltning har foretaget en naboorientering af de omkringboende om de nævnte dispensationer.

I forbindelse med naboorienteringen er der indkommet hørings svar med bemærkninger fra 6 personer og fra Grundejerforeningen IrmaByen.

Der blev afholdt et borgermøde den 26. oktober på Rødovre Bibliotek med deltagelse af 6 borgere. Mødet blev desuden vist live på Facebook, så folk, der ikke havde mulighed for at deltage fysisk, i stedet kunne streames hjemmefra. Der blev også stillet spørgsmål via Facebook. Der var ca. 60-70 brugere.

Bemærkningerne fra naboorientering, borgermøde og efterfølgende henvendelser drejer sig i hovedsagen om følgende

- Parkeringsforhold, herunder de generelle forhold i IrmaByen
- Afvikling af trafikken, herunder øget trafikmængde og tungt trafik samt ændringsforslag med alternative løsninger
- Bebyggelsens arkitektur, herunder form og udseende.

Alle bemærkninger er indgået i sagsbehandlingen. Høringssvar i forbindelse med naboorientering kan ses i sin helhed i bilag 1. Spørgsmål og bemærkninger fra borgermødet fremgår af bilag 2.

Overordnet set er det forvaltningens vurdering, at det ansøgte projekt med de nævnte dispensationer i sin helhed, er bedre tilrettelagt og tilpasset inden for byggefeltet, end de principper, der er angivet for delområde 1 i lokalplanen. Ydermere vurderes projektet at fremstå med gode arkitektoniske kvaliteter, der er tilpasset omgivelserne.

De planlagte parkeringsplader i projektet overholder kravet i lokalplanen. Forvaltningen finder derfor, at indsigelserne, der vedrører parkeringsforhold generelt i IrmaByen ikke skal indgå i behandlingen af sagen, men derimod bør afklares af grundejerforeningen i en anden sammenhæng.

Med hensyn til trafikafviklingen i delområde 1, vil den planlagte og forventede øgede trafikmængde inkl. tung trafik i forbindelse med varelevering til de enkelte butikker m.v. blive en realitet. Grundejerforeningen har i forbindelse med deres indsigelse foreslået nogle ændringsforslag med alternative løsninger, hvilket bør undersøges nærmere for en evt. implementering.

Lov- og plangrundlag

Lov om planlægning
Lokalplan 133.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Ingen.

Bilag

Sammenskrivning af indsigelse fra naboorienteringen

Referat af borgermøde

Fugleperspektiv der viser bebyggelse i delområde 1

Visualisering af volumer som viser forskellen mellem det oprindelige scenarie og det nuværende

Trafiknotat fra Via Trafik

Kortbilag 2 i Lokalplanen om arealanvendelse

Kortbilag 3 i Lokalplanen om trafik

Lokalplanens designmanual med områdebeskrivelse for delområde 1

Punkt 115: Gebyr for virksomheders brug af Genbrugsstationen i 2021

07.00.10-P00-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I/S Vestforbrænding anmoder interessentkommunernes kommunalbestyrelser om at vedtage gebyr for virksomheders brug af tilmeldeordningen til Genbrugsstationen i 2021.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at gebyrerne, som beskrevet i sagsfremstillingen, for virksomheders adgang til Genbrugsstationen i 2021, godkendes.

Sagsfremstilling

Rødovre Kommune samarbejder med de andre af Vestforbrændings interessentkommuner om driften af genbrugsstationerne, herunder også administration af virksomhedernes betaling for adgangen til genbrugsstationerne, kaldet tilmeldeordningen. Bestyrelsen i Vestforbrænding har på deres møde nr. 421 den 27. maj 2020 godkendt gebyrerne for 2021, og kommunerne i tilmeldeordningen skal efterfølgende hver især vedtage gebyrerne, for at disse er gyldige.

Nogle af gebyrerne i 2021 er ændret i forhold til 2020. Nedenfor er gebyrer for 2021 listet op. Gebyrerne for 2020 er, til sammenligning, skrevet i parentes. Alle gebyrer er oplistet ekskl. moms:

Engangsbillet - Betaling for en times besøg for brug af Genbrugsstationen.

Gælder for alle virksomhedskategorier og adgang købes via sms pr. besøg ekskl. moms:

Personbil 100 kr. (100 kr.)

Kassebil 150 kr. (150 kr.)

Ladvogn 175 kr. (200 kr.)

Årskort gældende for hele året, uafhængig af købstidspunktet.

Gælder for virksomheder, der jf. CVR-register tilhører kategorierne:

Bygge- og anlægshåndværkere samt anlægsgartnere*, der overvejende afleverer erhvervsaffald (pr. årskort ekskl. moms):

Personbil 9.900 kr. (7.100 kr.)

Kassebil 9.900 kr. (9.800 kr.)

Ladvogn 14.400 kr. (16.400 kr.)

For virksomheder, der jf. CVR-register tilhører kategorierne: Øvrige bygge- og anlægshåndværkere samt anlægsgartnere* (pr. årskort ekskl. moms):

Personbil 5.500 kr. (3.900 kr.)

Kassebil 5.500 kr. (5.400 kr.)

Ladvogn 8.100 kr. (9.000 kr.)

For virksomheder, der jf. CVR-register tilhører kategorierne: Liberalt erhverv og tilsvarende** (0 - 2 ansatte), max 8 besøg pr. år (pr. årskort ekskl. moms):

Personbil 800 kr. (800 kr.)

For øvrige virksomheder, der jf. CVR-register tilhører kategorierne: Øvrige virksomheder*** end ovennævnte (pr. årskort ekskl. moms):

Personbil 5.000 kr. (3.800 kr.)

Kassebil 9.200 kr. (6.200 kr.)

Ladvogn 11.000 kr. (11.900 kr.)

(*) Ved "Bygge- og anlægshåndværkere" forstås her:

- Blikkenslagere, brolæggere, elektrikere, glarmestre, gulvlæggere, malere, maskinsnedkere, murere, snedkere, stenhuggere og tømrere samt andre virksomheder, der udfører tilsvarende arbejde.

- Andre håndværkere henføres til kategorien ”Øvrige”.

(**) Ved ”Liberalt erhverv og tilsvarende” forstås her salg af serviceydelser som f.eks.:

- Dyrlæger, læger, fysioterapeuter, kiropaktorer, tandlæger, psykologer, advokater, landinspektører, revisorer, ejendomsmæglere, translatører, arkitekter, rådgivere, undervisere, instruktører.

(***) Øvrige virksomheder er bl.a. produktionsvirksomheder, virksomheder der transporterer, opbevarer, bearbejder eller sælger produkter samt servicevirksomheder som f.eks.:

- Fremstillingsvirksomheder, lagervirksomhed, transport, gartnerier, engroshandel, detailhandel, autoværksteder, rengøring, landbrug, fiskeri.
- Liberalt erhverv og tilsvarende, med 3 eller flere ansatte
- Liberalt erhverv og tilsvarende, som har brug for mere end 8 besøg pr. år
- Andre håndværksvirksomheder end bygge- og anlægshåndværkere.

Farligt affald for alle virksomhedskategorier og alle biltyper:

50 kr. (50 kr.) for hver 10 kg ud over de første 5 kg.

Gebyrerne for personbiler hæves mellem 1.200 kr. og 2.800 kr., hvilket skyldes, at besøgshyppigheden for personbiler er steget i forhold til tidligere års brugerundersøgelser. For kassebiler er gebyrerne stort set uændrede i forhold til 2020 for håndværkerkategorierne, mens der foreslås en stigning på 3.000 kr. hos kategorien ”Øvrige virksomheder”. Det beror på en ændring af affaldsmængde og sammensætning samt øgede behandlingsomkostninger hos ”Øvrige virksomheder”. For ladvogne nedsættes gebyrerne for håndværkere mellem 900 kr. og 2.000 kr., svarende til udviklingen i salg af engangsbilletter. Gebyr for farligt affald foreslås uændret.

Lov- og plangrundlag

Bekendtgørelse nr. 1753 af 27. december 2018 om affaldsregulativer, -gebyrer og -aktører m.v.
Regulativ for erhvervsaffald gældende fra den 1. juni 2020.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Gebyrerne gælder fra den 1. januar 2021.

Punkt 116: Procesplan for revidering af Rødovre Kommunes sundhedspolitik

29.00.00-A00-5-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Social- og Sundhedsforvaltningen forelægger procesplan for udviklingen af revideret sundhedspolitik til godkendelse. Procesplanen indeholder forslag til en proces for revidering af politikken, hvor der vil være en høj grad af inddragelse af alle relevante aktører, både borgere, lokale interessenter, politikere og medarbejdere på tværs af forvaltninger med fokus på at styrke arbejdet med sundhed ud fra det brede sundhedsbegreb i hele kommunen. Sagen behandles samtidig i alle udvalg.

Indstilling

Social- og Sundhedsforvaltningen indstiller,

1. at der igangsættes en proces, der skal føre til vedtagelse af ny sundhedspolitik i Rødovre Kommune samt
2. at forslag til proces godkendes.

Sagsfremstilling

Den nuværende sundhedspolitik "Sammen om sundhed" er udarbejdet i 2015. Den består af en beskrivelse af vision, værdier og strategimål, som stadig er vigtige og relevante at arbejde efter. Men efter seks år er det tid til at revidere sundhedspolitikken. Derfor tilrettelægges der i foråret 2021 en proces for revidering af politikken, hvor der vil være en høj grad af inddragelse af alle relevante aktører, både borgere, lokale aktører, politikere og medarbejdere med fokus på at styrke samarbejdet om sundhed både i lokalsamfundet, i frivillige foreninger og i kommunens institutioner.

Den nye sundhedspolitik vil sætte den politiske ramme for sundhedsområdet, og kommunens fagsektorer vil spille en afgørende rolle for sundhed som en tværgående indsats, der kommer til at påvirke den praktiske dagligdag for både borgere og medarbejdere de næste fire år på tværs af alle forvaltningsområder.

Sundhedspolitikken har sammenhæng til Rødovre Kommunes øvrige politikker blandt andre Udsattepolitikken, Handicappolitikken, Beskæftigelsespolitikken, Børne- og Ungepolitikken samt Helhedsplanen for psykisk sårbare borgere.

Der er i procesplanen lagt op til at arbejde med fem spor i udviklingen af politikken. De fem spor skal udvikles i samarbejde mellem alle interessenter og forvaltningsområder:

Spor 1: Rødovre i bevægelse

Spor 2: Den første røgfri generation i Rødovre

Spor 3: Trivsel i top

Spor 4: Fra overvægt til ligevægt

Spor 5: Sundhed og trivsel i skolen

Processen har fokus på at afdække, hvordan vi kan skabe endnu bedre rammer for borgerne i Rødovre inden for hvert af de fem spor med det brede sundhedsbegreb og mere lighed i sundhed som styrende perspektiv. Der vil særligt være fokus på tidlige indsatser og indsatser i det nære miljø, herunder i foreningslivet i Rødovre.

I processen vil der være åbenhed for, at der kan komme forslag om andre spor og perspektiver, som skal med i den kommende sundhedspolitik. Visionen for sundhedsindsatsen i Rødovre med "Sundhed og Livskvalitet – lige mulighed for alle borgere" vil også blive revideret igennem processen.

Lov- og plangrundlag

Sundhedslovens § 119 stk. 1 og 2. Her står, at Kommunalbestyrelsen har ansvaret for, ved varetagelsen af kommunens opgaver i forhold til borgerne, at skabe rammer for sund levevis, og Kommunalbestyrelsen skal etablere forebyggende og sundhedsfremmende tilbud til borgerne.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Januar 2021 til oktober 2021.

Bilag

Procesplan for revidering af sundhedspolitikken 2020

Punkt 117: Diverse

00.01.00-A00-26-19

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU