# Høringssvar angående ændringer af erhvervsområdet ved Immerkær 42 og Svend Aagesen Allé 10A-D

## Resume

Det er uacceptabelt at bygge boliger på det pågældende område, da det er uegnet til formålet pga jernbanen og støjgener og vibrationer herfra. Desuden er det hensynsløst over for nuværende beboere på Hædersdalvej, som vil blive stærkt generet af indblik og støj fra de skitserede nye boliger, trafik og beboerne her.

Vi er for udvikling af området, som pt er trist og slidt, men vi mener, at det kan bruges meget bedre til glæde for beboere i Hvidovre Nord.

## Forslag og idéer, der kan inddrages i den kommende planlægning for området

1. Biodiversitet - område med dyr og planter. Hvidovre Kommune vil gerne være vild med vilje. Der er ikke meget naturlig natur i kommunen. Hvorfor ikke bruge området til det – og evt. kan børnehaver og Holmegårdsskolen bruge det til undervisning og være med til at tilså og lave natur-eksperimenter.
2. Rekreativt område – fitness, legeredskaber, bænke – bl.a. for de nye beboere i det planlagt Grønnebro på hjørnet af Hvidovrevej og Kløverprisvej.
3. Byg de nye boliger syd for Hvidovre Stationscenter. Flyt indkørsel til centerets parkeringsområde til Nordsiden af centret og luk indkørslen på sydsiden og etabler boliger der. Det er stationsnært, men ikke klos op af jernbanen eller villaer.

## Forslag til forbedring af fremlagte planer/skitser

1. Skál der bygges på Immerkær og Svend Aagesens Alle, foreslår vi at der etableres parkering for hver ende af de to områder, så der undgås gennemgående motoriseret trafik.
2. Der etableres institutionsbyggeri i ét til to plan over terræn og et plan under terræn. Hermed generes beboere på Hædersdalvej ikke om aftenen/i weekender.
3. Det eksisterende plankeværk erstattes med et nyt tæt og højere plankeværk og der etableres høj beplantning på nordsiden af plankeværket, så indbliksgener reduceres og udsyn fra nuværende villaer/matrikler bliver grønt.
4. Nyt byggeri - max to etager over terræn som nu.

## Indvendinger mod fremlagte planer og skitser

1. De eksisterende planer og skitser er skitser… og derfor svære at forholde sig til, da ting kan blive ændret.
2. Det er absurd, at der bruges så meget energi på støjbekæmpelse i andre dele af kommunen, og man samtidig planlægger at etablere boliger klos op af jernbanen. Nogle vil så afvise denne indvending med et argument om at vejstøj fra motorvejen er værre end støj fra jernbanen. Men det er et falskt argument. Jernbanestøjen er stadig et problem, og bliver større for de nye beboere end for de nuværende. Vi som bor på nordsiden af Hædersdalvej må indstille samtale, når vi opholder os på nordsiden af vores boliger, mens der kører tog forbi. Der er også højttalerstøj fra Rødovre station.
3. Nuværende beboere på Hædersdalvej vil blive generet væsentligt, hvis de fremlagt planer virkeliggøres.
	1. Der vil være væsentlige indbliksgener.
	2. Der vil være væsentlige støjgener fra trafik og fra de nye beboere
	3. Der vil være væsentlige udbliksgener. Udsynet fra vores ejendomme vil begrænses væsentligt at de høje bygninger.
4. Vores matrikler er meget smalle, og vores huse ligger meget tæt på hinanden. Det eneste område, hvor vi (som bor på nordsiden af Hædersdalvej har fred og privatliv, er i vores baghaver på den nordlige side af husene. Det bliver fuldstændig ødelagt med så høj bebyggelse så tæt på vores ejendomme.
5. For stor byfortætning.
Med nye boliger ved Rødovre Station, Grønnebro og Immerkær og Svend Aagesens Alle bliver byfortætningen alt for stor.

### Uklarheder

Hvor mange boliger og beboere vil området komme til at huse?

Hvor mange etager vil man reelt bygge? Vi undrer os over at et 4 etagers byggeri skal være 15 meter højt.

Hvor tæt kommer de til at være på de nuværende matrikler på Hædersdalvej?

Hvor kommer bilerne til at køre/parkere?

## Lidt glemt læring fra fortiden

Et lille udsnit af artikel fra jyllandsposten
[Byfortætningen i Aarhus er ude af kontrol (jyllands-posten.dk)](https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE9165931/byfortaetningen-i-aarhus-er-ude-af-kontrol/)

I begyndelsen af 1900-tallet indførtes forbud mod for tæt bebyggelse. Boligerne skulle have lys og luft. Afstandskrav skulle sikre, at karréer fik lyse, grønne gårde, og overbebyggede karréer fik en gårdsanering, hvor nedrivninger skabte lys og luft. Bygningsreglementets krav om f.eks. minimumsafstande mellem bygninger blev i 1975 efterfulgt af loven om offentlighed i planlægningen for at inddrage borgerne. Det forekom at være store fremskridt og i mange efterfølgende lokalplaner overholdtes reglementets afstandskrav for at sikre ”lys og luft” herunder undgåelse af indbliksgener.

Senere fulgte imidlertid en ”liberalisering” af reglementets krav om bygningsafstande. Undskyldningen var, at offentlighedens deltagelse i planlægningen ville sikre, at der ikke byggedes for tæt. Bestemmelserne blev derfor slettet og bygningsafstande (bebyggelsestætheden) skulle fremover blot vurderes (skønnes) i hvert enkelt tilfælde f.eks. i hver lokalplan.

Men det er blevet åbningen for igen at bygge tæt. Bygherrer ønsker optimal forrentning, og arkitekter (der må have glemt de mange sociale hensyn, som standen opstillede i de funktionalistiske 1930’ere) projekterer derfor tættere bebyggelser. Kommunens bygningskontorer er tilsyneladende ikke opmærksomme på udviklingen.

Venlig hilsen

Birgit og Lars Mikkelsen, Hædersdalvej 38

Ole og Hanne Thomsen, Hædersdalvej 46