

LOKALPLAN 141

Rødovre Port

Del 2: Designmanual



OFFENTLIGGØRELSE

VEDTAGELSE AF LOKALPLAN

Kommunalbestyrelsen har den **xx.xx. 2017** vedtaget Lokalplan 141 Rødovre Port (del 1 og del 2: Designmanual).

RESULTAT AF DEN OFFENTLIGE HØRING

Lokalplanforslaget har været i offentlig høring fra den 7. september 2016 til den 2. november 2016.

I denne periode er der indkommet 35 høringssvar, som omhandler 141 punkter. På baggrund af den offentlige høring er der sket følgende ændringer i den endelige Lokalplan 141 (del 2: Designmanual).

Ændringerne er i kursiv.

På side 13 er illustrationen, i midten til venstre, tilføjet *et parkeringsfelt for en mulig fælles parkeringskælder under delområde Øst og i delområde Vest er der tilføjet mulighed for parkeringsdæk i de to østligt beliggende tårnes to nederste etager (ud mod Tårnvej).*

VEDTAGELSE

Denne lokalplan er vedtaget af Rødovre Kommunalbestyrelse den **xx.xx. 2017** og er offentliggjort på www.rk.dk og Rødovre Nyt den **xx.xx. 2017**

Erik Nielsen
Borgmester

/

Per Ullerichs
Kommunaldirektør

I. INDHOLDSFORTEGNELSE

FORMÅL	4-5
1. IDÉ OG HOVEDSTRUKTUR	6-15
2. BYGNING OG ARKITEKTUR	16-33
3. BYRUM	34-51
4. INFRASTRUKTUR OG PARKERING	52-54
5. BELÆGNINGER	55
6. BEPLANTNING	56-57
7. INVENTAR	58
8. AFFALD	59
9. BELYSNING OG TRYGHED	60
10. KRIMINALPRÆVENTIVE PRINCIPPER	61-63

FORMÅL

FORMÅL

Intensionen med denne Designmanual er at sikre Rødovre Port som en ny bydel i høj kvalitet. Designmanualen skal bidrage med en forventningsafstemning mellem kommunen som myndighed og kommende investorer, udviklere, arkitekter mm., der skal forme kvarteret og bygningerne. Designmanualen er en del af lokalplanen og skal fungere som et dokument sagsbehandleren kan anvende for at sikre, at intentionerne for området opfyldes. Ligeledes kan investorer, udviklere, arkitekter mm. finde inspiration og retningslinjer til at starte et givent projekt op. Designmanualen skal endvidere betragtes som et supplement til Arkitekturpolitikens kvalitetsparametre.

FORMÅL



Karaktergivende visualisering af “Byporten” set fra Tårnvej mod Hvidovre

I. IDÉ OG HOVEDSTRUKTUR

PLACERING

RØDOVRE SYD - EN BÆREDYGTIG BYUDVIKLING

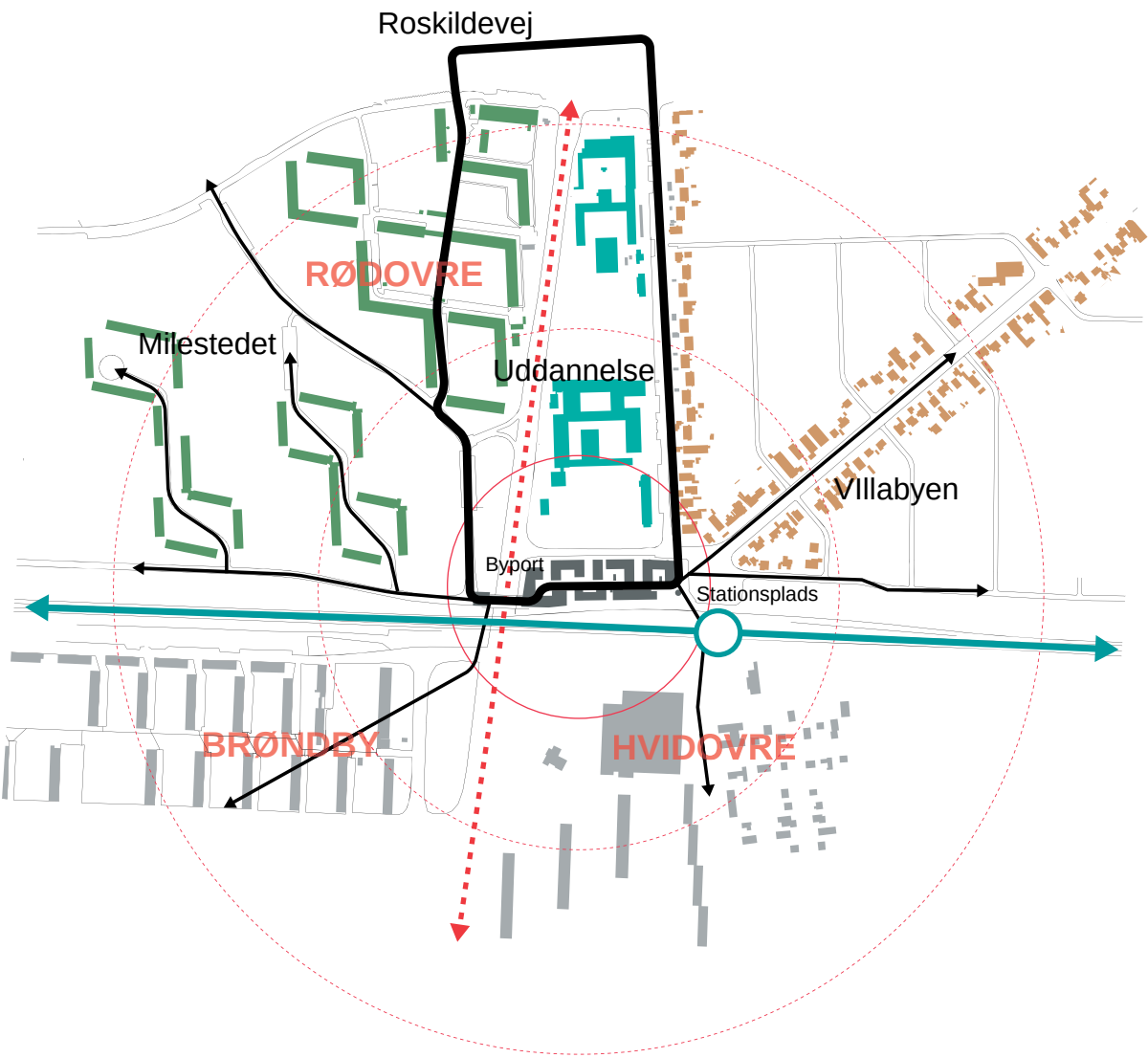
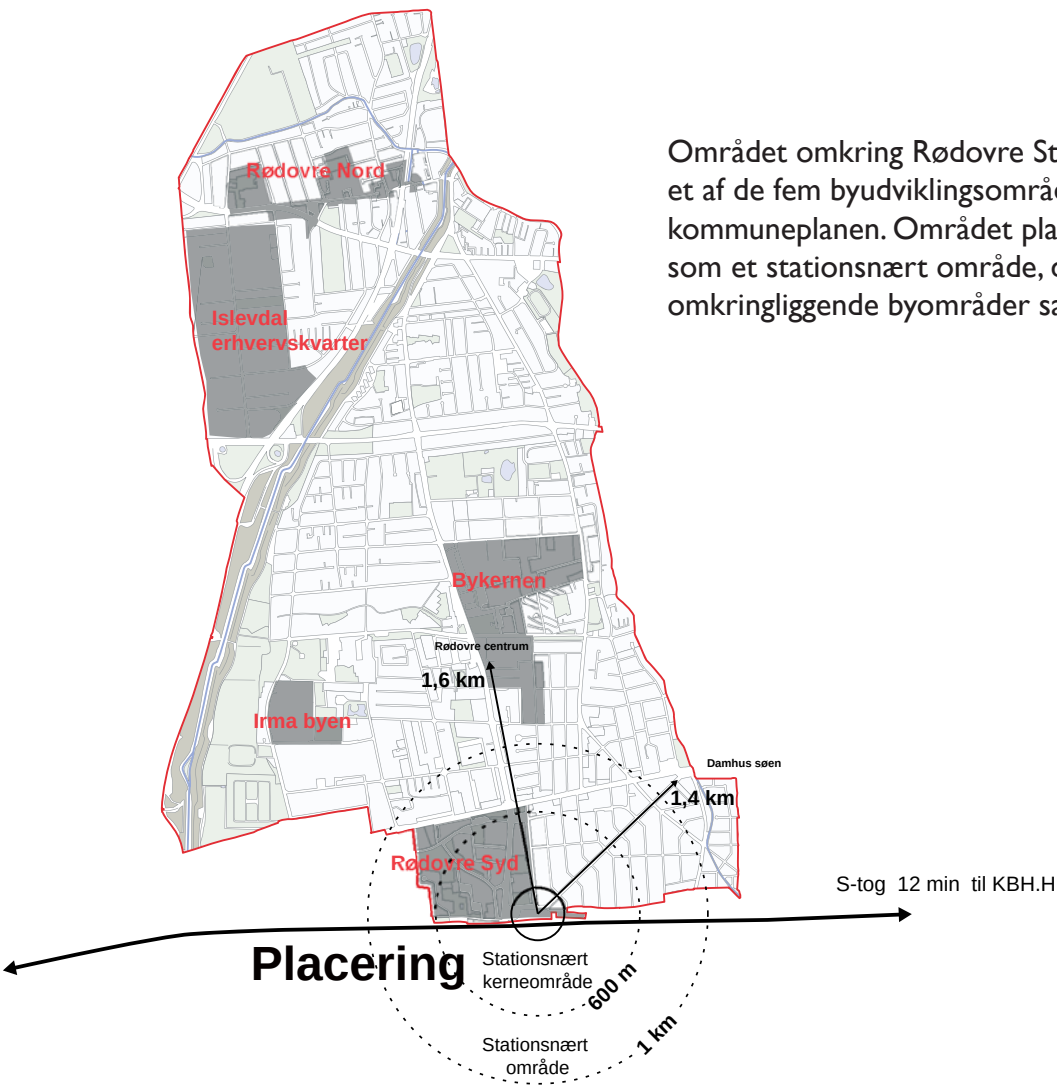
I Rødovre Syd er der et stort potentiale for bolig- og erhvervsudvikling, som vil bidrage til at skabe vækst i kommunen. Området ved Rødovre Station skal udvikles til et centerområde, hvor der kan etableres funktioner af regional betydning, såsom uddannelsesinstitutioner og store kontorvirksomheder efter retningslinjerne for stationsnærhed.

En vigtig del af en bæredygtig udvikling er at bygge tæt i stationsnære områder og herved tilskynde, at mange mennesker har let adgang til, og bruger offentlig transport.

Den nye bydel vil binde eksisterende og nye funktioner sammen og skabe et grundlag for mere byliv til området.

I.IDÉ OG HOVEDSTRUKTUR

PLACERING



Stationsområdet skal i fremtiden skabe forbindelse mellem villaerne i øst, uddannelsesinstitutionerne i nord og boligområdet Milestedet mod vest.

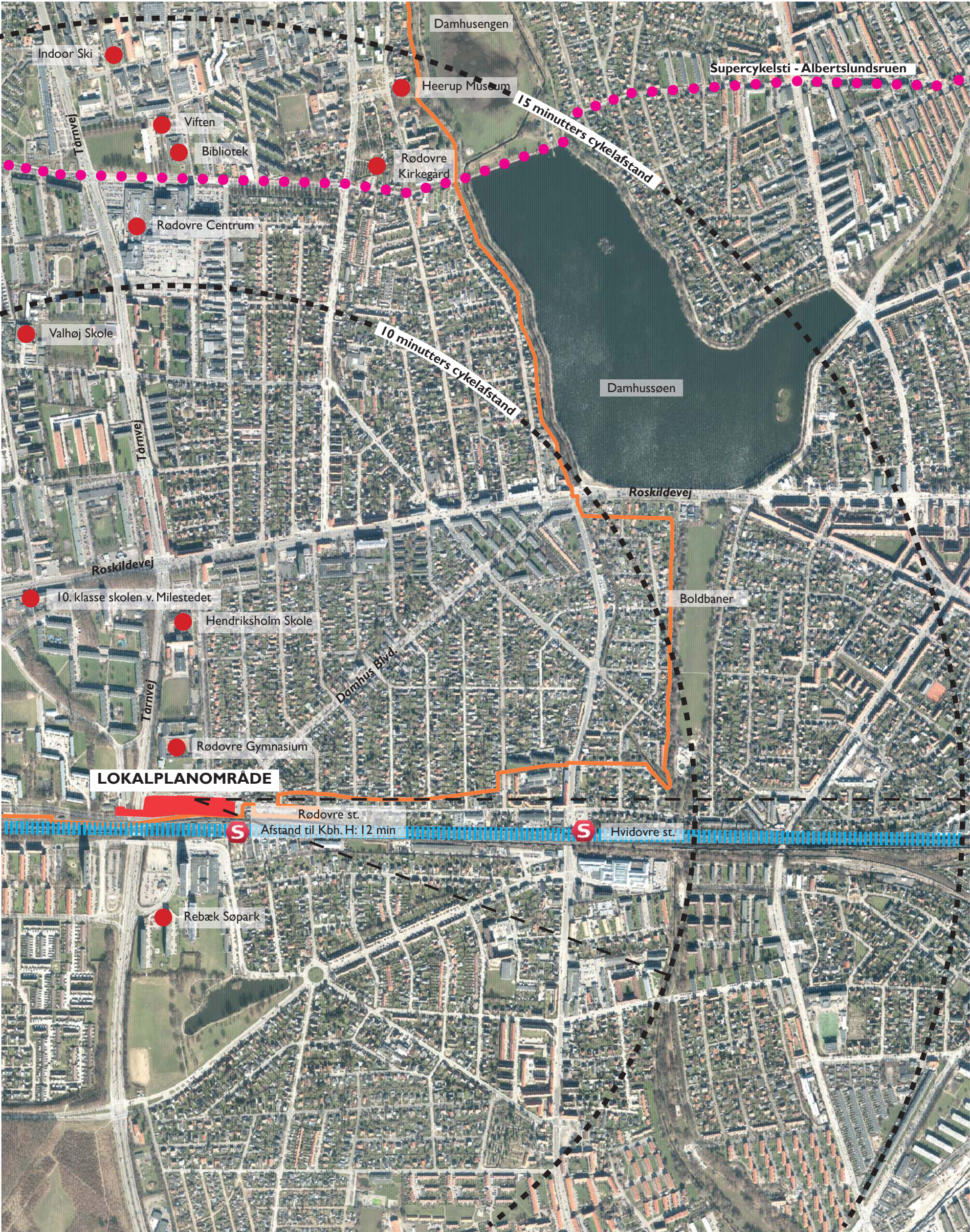
I. IDÉ OG HOVEDSTRUKTUR

OVERSIGTSKORT - VIGTIGE DESTINATIONER I BYDELEN



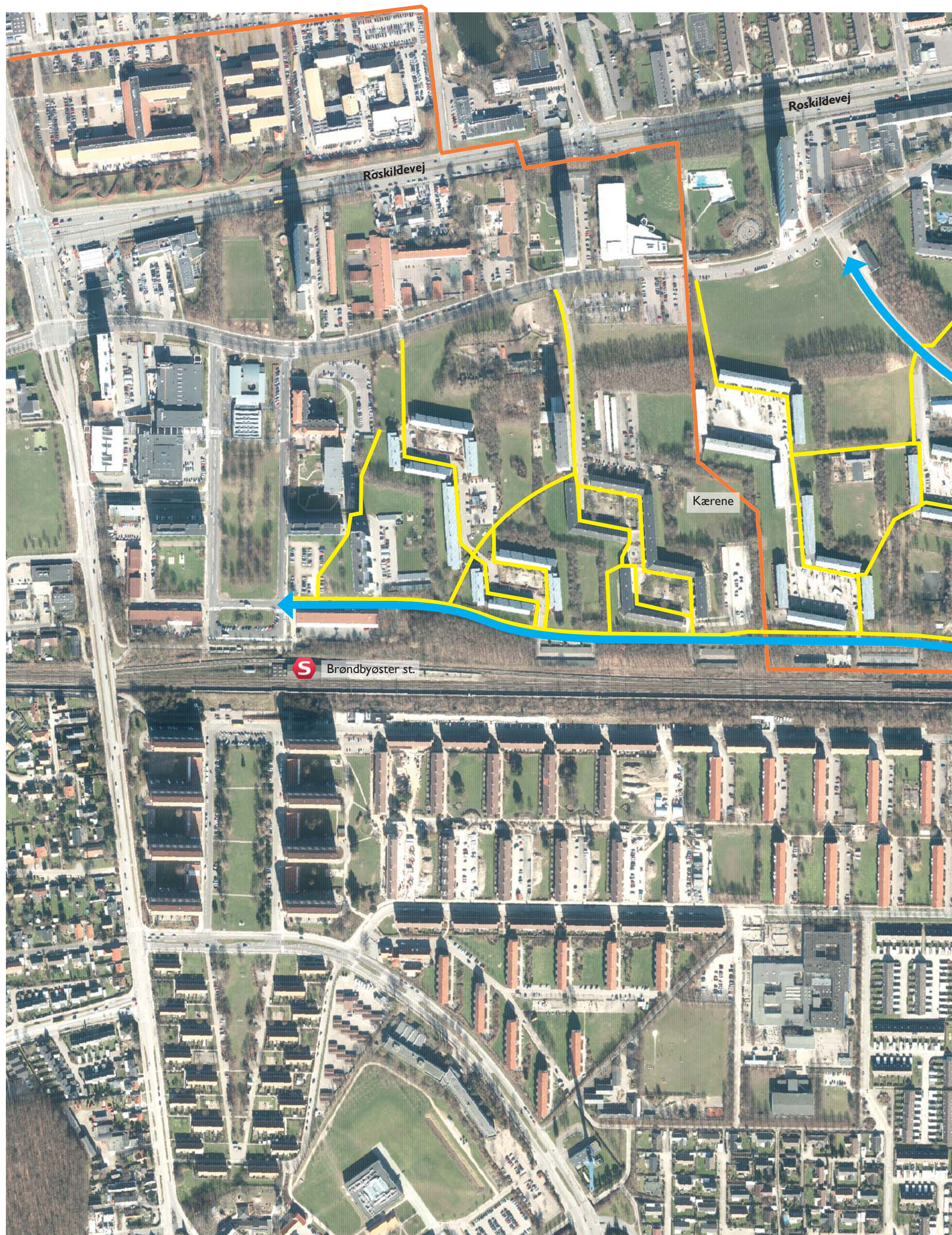
I.IDÉ OG HOVEDSTRUKTUR

OVERSIGTSKORT - VIGTIGE DESTINATIONER I BYDELEN



I. IDÉ OG HOVEDSTRUKTUR

OVERSIGTSKORT - STIFORBINDELSER



I.IDÉ OG HOVEDSTRUKTUR

OVERSIGTSKORT - STIFORBINDELSER



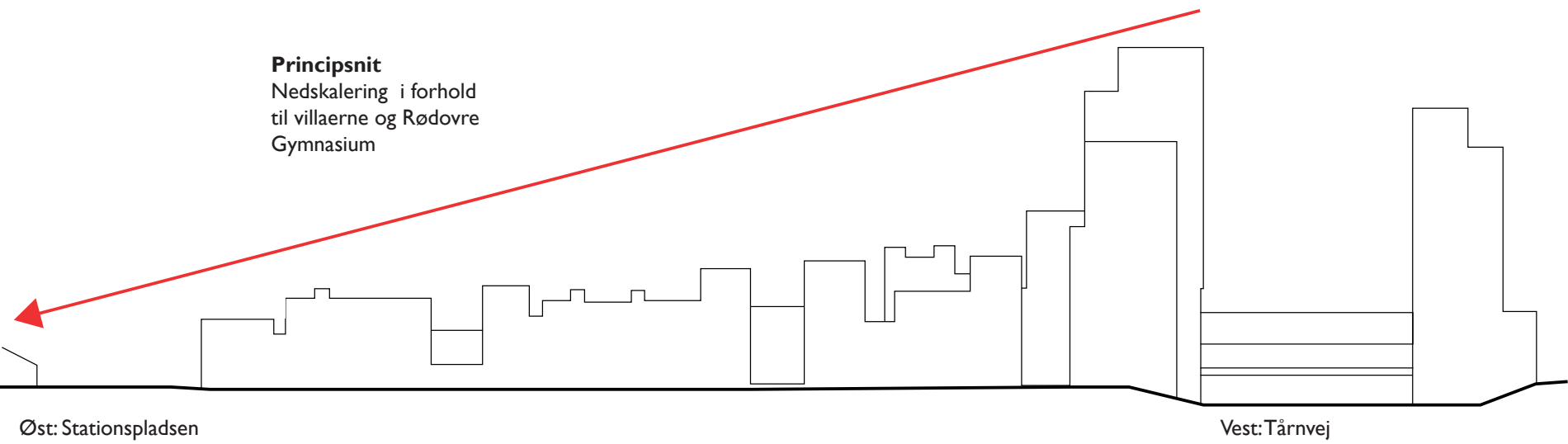
Situationsplan ikke målfast

I. IDÉ OG HOVEDSTRUKTUR

OVERORDNEDE PRINCIPPER

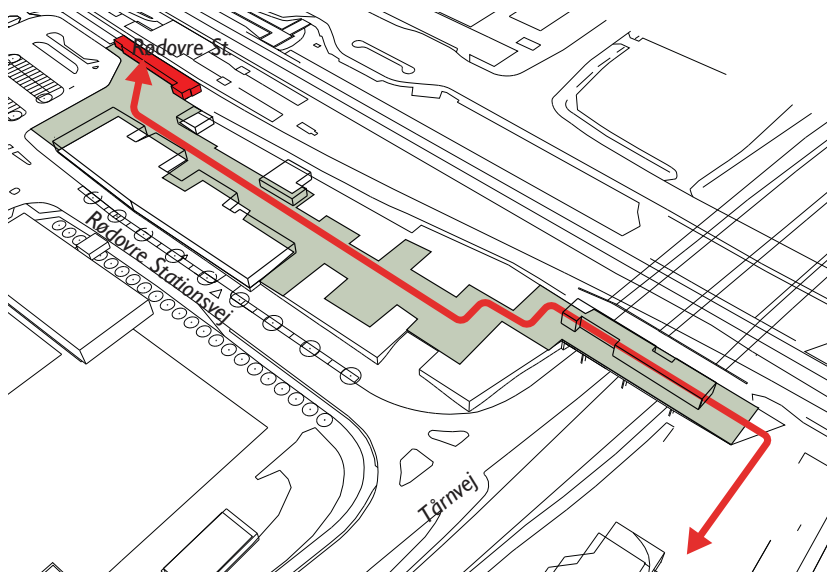
HOVEDIDÉ

Denne plan anviser et markant og ikonisk projekt, der fortætter området omkring Rødovre Station og skaber en ny bydel. Tre tårnhuse og to broforbindelser markerer den nye byport, der både iscenesætter indgangen til Rødovre Kommune og skaber et nyt vartegn på tværs af Tårnvej. De to broforbindelser er i forskelligt niveau - den nederste håndterer cykel- og gangtrafik og er inspireret af Highline i New York og Promenade Plantée i Paris, den øvre med et potentielt fitnesscenter, der med sin markante synlighed vil signalere dynamik og bevægelse døgnet rundt.

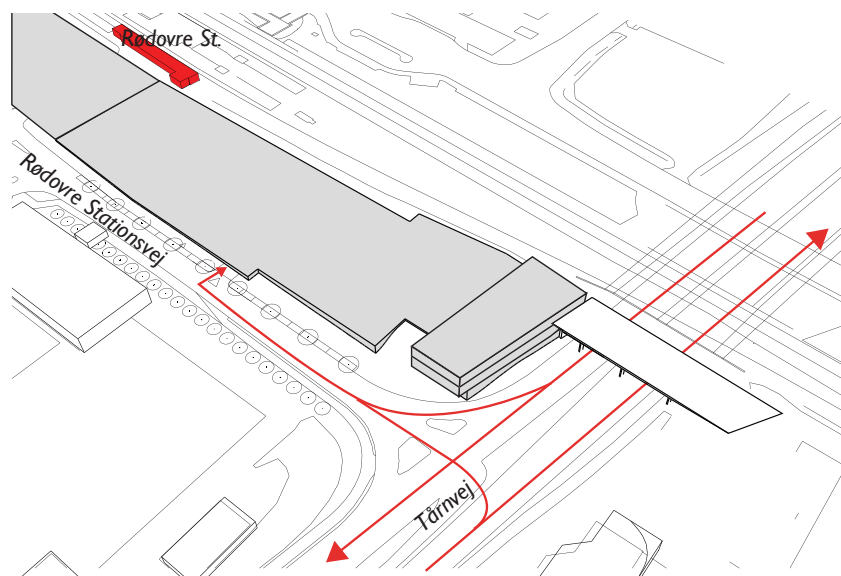


I. IDÉ OG HOVEDSTRUKTUR

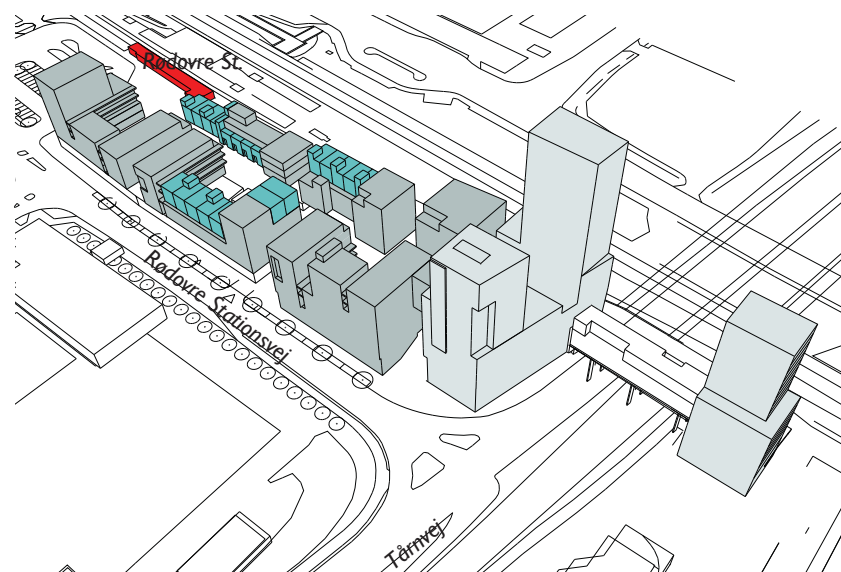
OVERORDNEDE PRINCIPPER



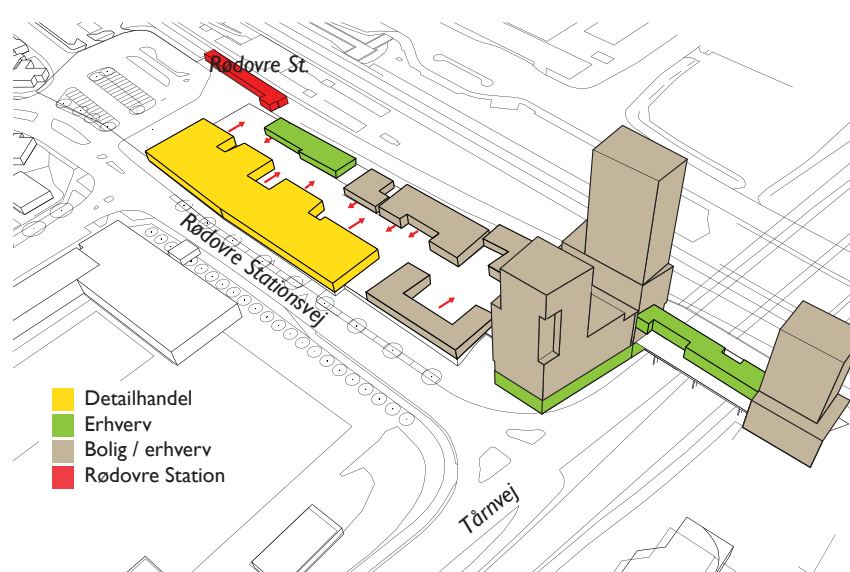
Der etableres et nyt bymæssigt stræde, der forbinder stationen med boligbebyggelsen Kærene i vest. Broforbindelse over Advedøre Havnevej opgraderes til en grøn forbindelse for cyklister og gående.



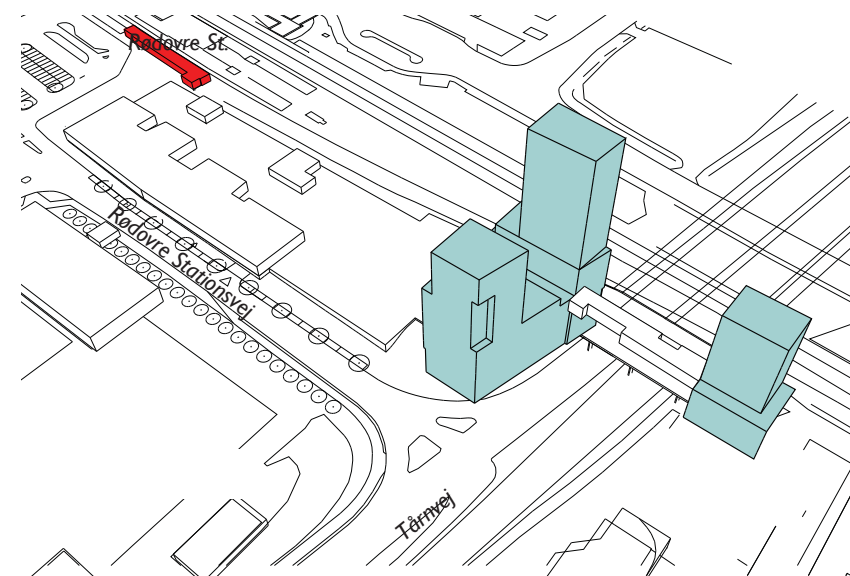
Parkeringskælder i delområde Vest placeres delvist nedgravet og kan etableres i 1-2 etager. Der er mulighed for at udvide til fælles parkeringskælder under delområde Øst og der kan etableres parkeringsdæk i de to østligt beliggende tårnes to nederste etager (ud mod Tårnvej).



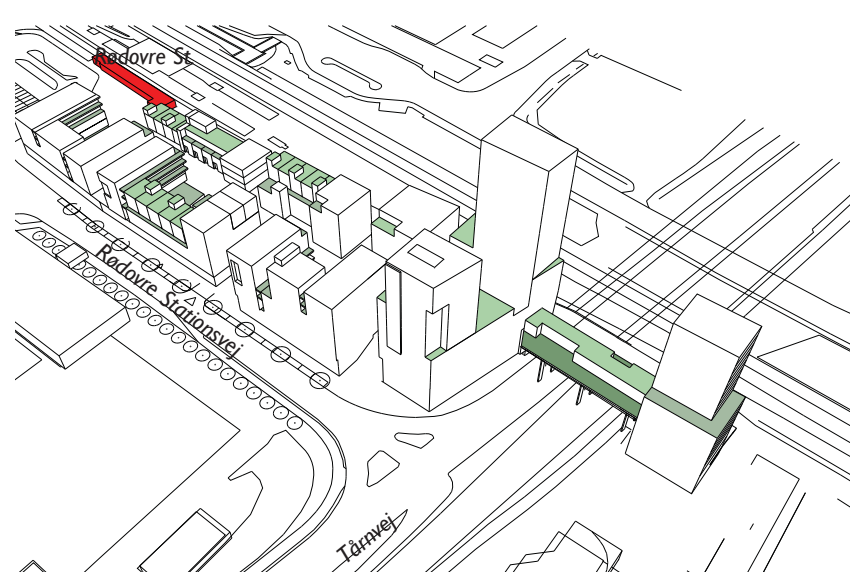
Der etableres boliger i mange varianter og typologier med adgang til bebyggelsens tage.



Detailhandel og erhverv placeres ved forpladsen til stationen og langs den nye forbindelse. Bygningerne åbnes mod det nye stræde med åbne facader, indgange og butiksfacader, der skaber aktivitet i bybilledet døgnet rundt.



Der placeres tre tårne omkring Advedøre Havnevej, der markerer ankomsten og skaber en tæt bymæssighed omkring de to broer. I tårnene kan der både være bolig og/eller erhverv, som eksempelvis publikumsorienterende serviceerhverv og hotel.



Udvalgte tage og facader begrønnes. Der etableres grønne udspæringer og plantebede i de belagte flader i gadeniveau.

ILLUSTRATIONSPLAN



ILLUSTRATIONSPLAN



15

2. BYGNING OG ARKITEKTUR

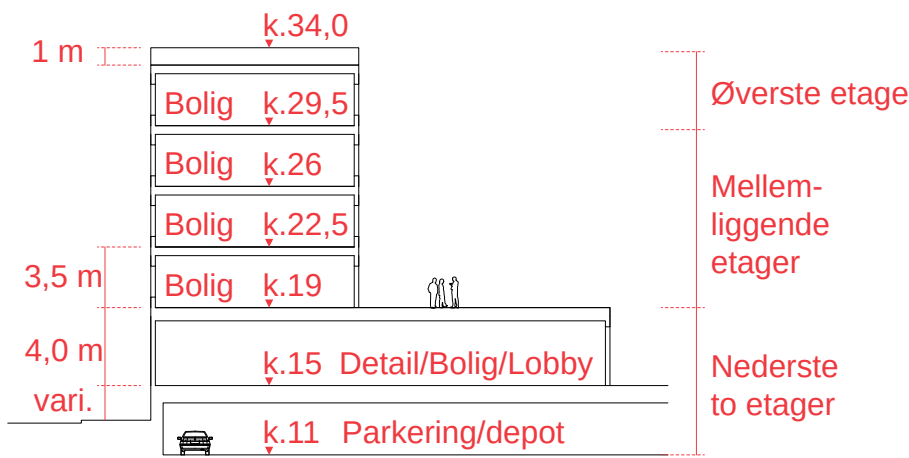
SNIT OG SKALA

SKALA

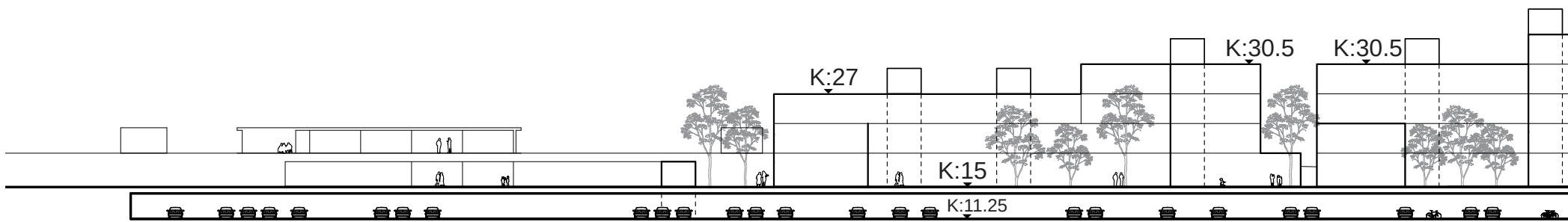
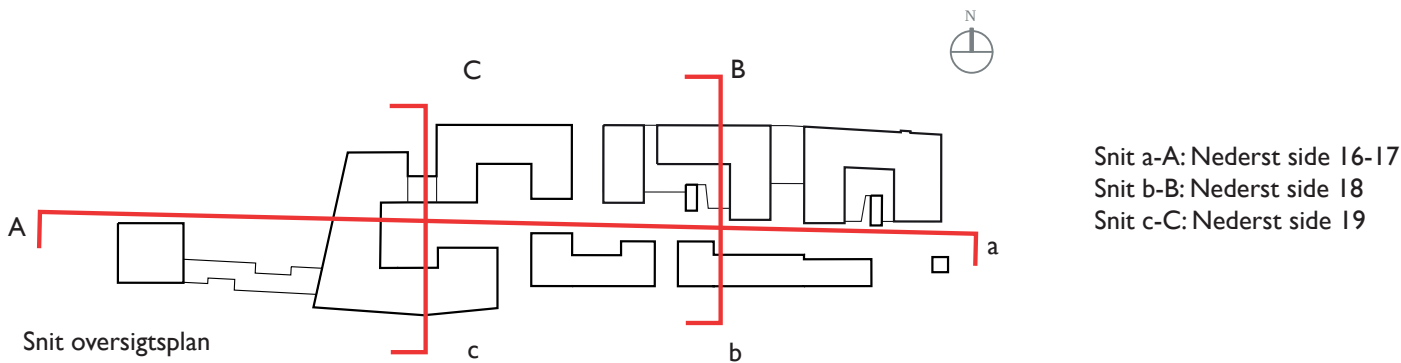
Bebyggelsen starter mod øst, ved Rødovre Station, i en bebyggelse med 2-4 etager der trapper ned mod et indre strøg med små pladser, terrasser og hævede gård- rum. Bebyggelsen skaber dermed en menneskelig skalamæssig overgang mellem Strædet og områdets høje bygninger.

Mod vest intensiveres tætheden i bebyggelsen omkring Tårnvej. De tre tårne springer i højden fra 14 til 19 etager. Tårnene fremstår slanke i toppen og vokser i grundplan ned mod Strædet, så de bygningskroppe, der tangerer Strædet, opleves som 5-8 etager.

Projektet anviser en ny byport bestående af tre boligårne og to broer over Tårn- vej. Porten vil både markere og iscenesætte overgangen mellem to kommuner, skabe et nyt varetegn for bydelen ved Rødovre Station samt markere den sydlige ankomst til Rødovre Kommune.



Principsnit der illustrerer bebyggelsens etagehøjder.



Længdesnit a-A : Maksimale byggehøjder

2. BYGNING OG ARKITEKTUR

SNIT OG SKALA



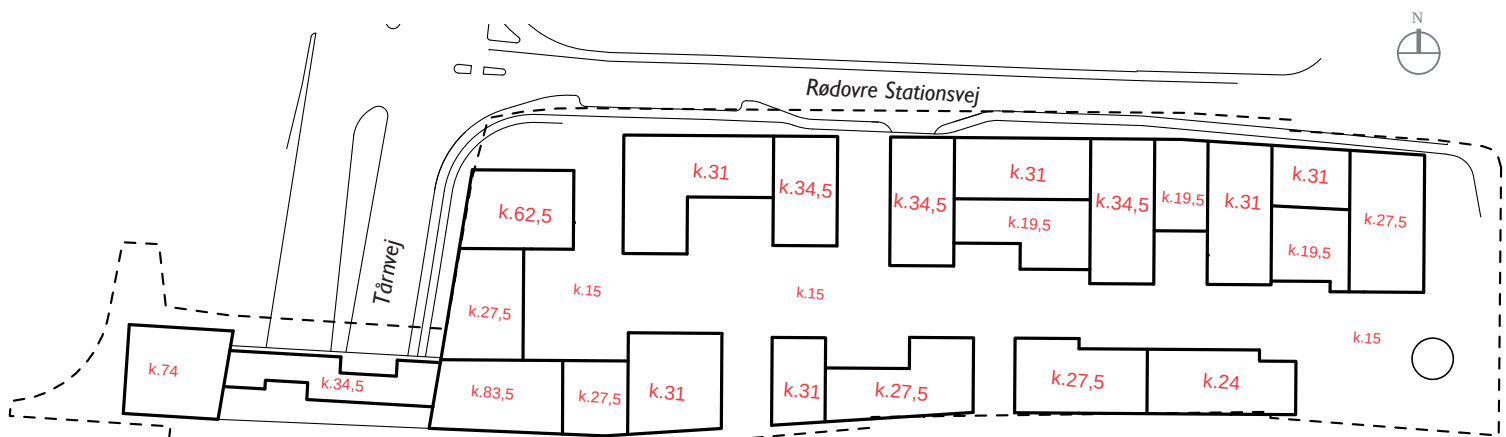
Referencefoto der illustrerer et eksempel på mødet mellem de høje bygninger og det offentlige nyrum.
"Highline", New York



Referencefoto der illustrerer eksempel på et af tårnenes rumlighed (ikke materiale).
Lighthouse, KBH. Ø

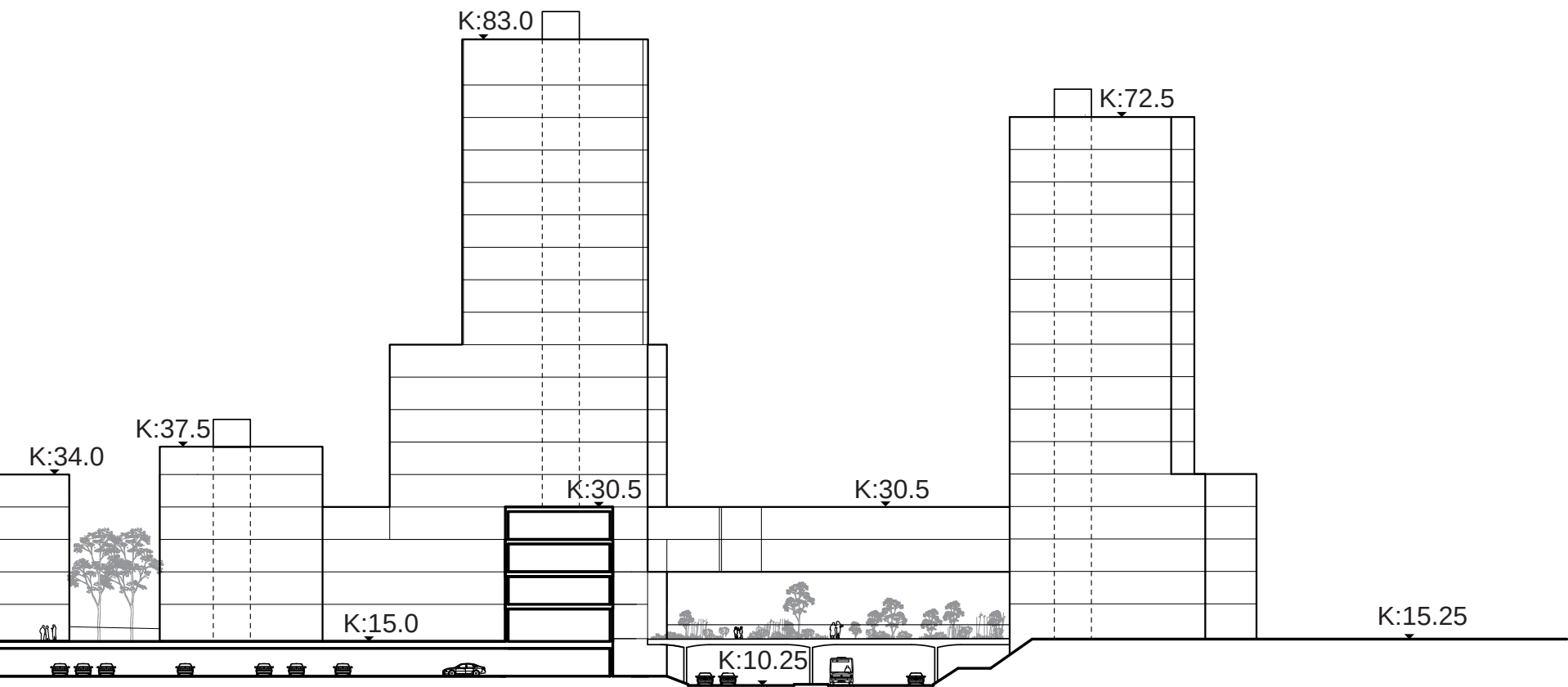


Referencefoto der illustrerer tætheden i den østlige ende af bebyggelsen.
Bo01, Malmö



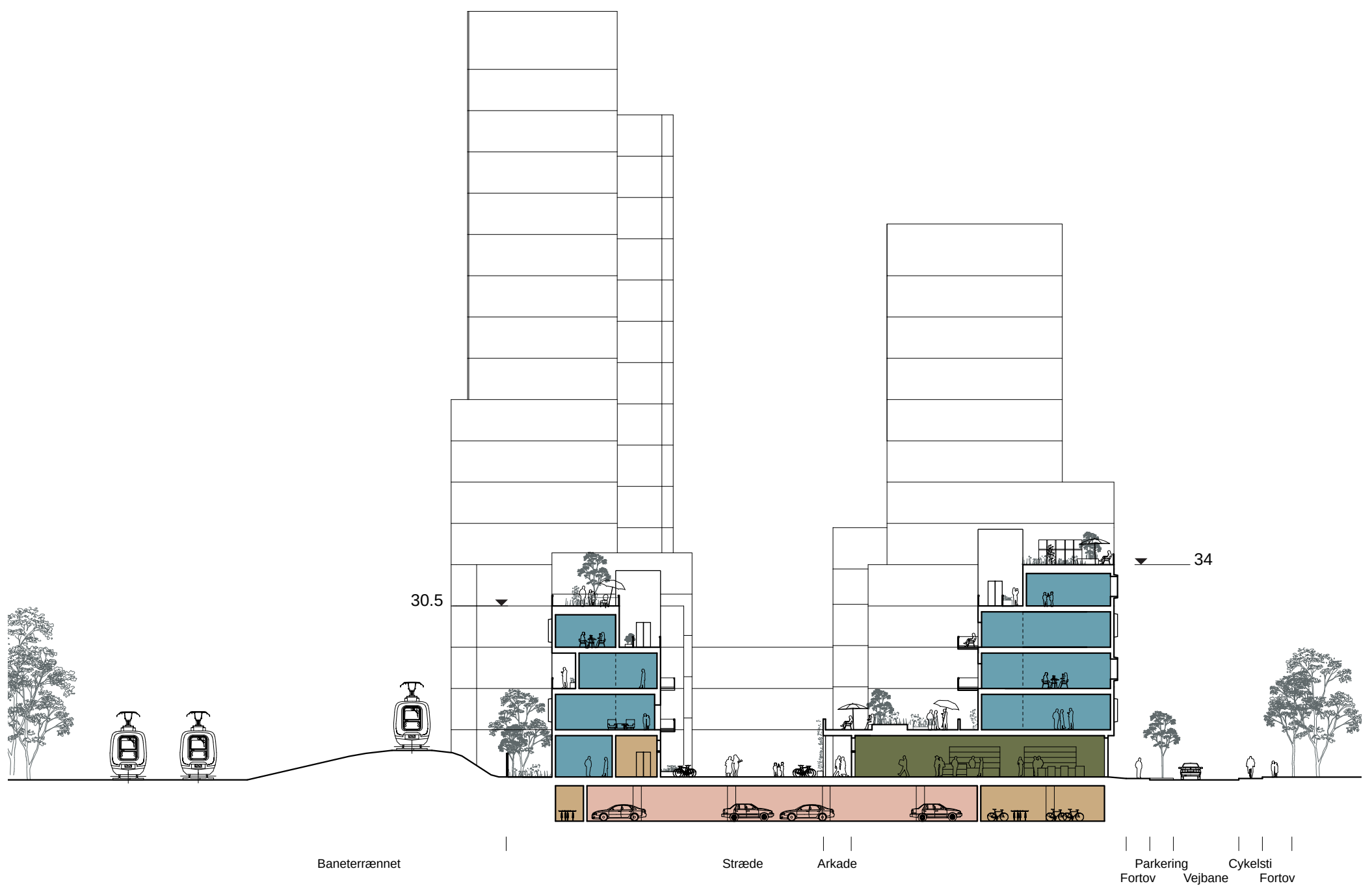
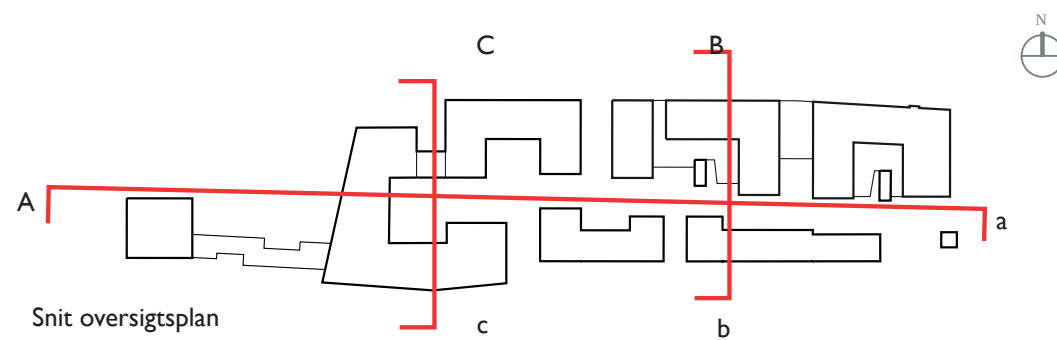
Plantegning der angiver de maksimale tagkote og antal etager i bebyggelsen.
Koterne er angivet i højdesystem DVR90

K:27 Tagkote
2-3 Antal etager



2. BYGNING OG ARKITEKTUR

SNIT OG SKALA



Tværsnit b-B: Maksimale byggehøjder

2. BYGNING OG ARKITEKTUR

SNIT OG SKALA



Tværsnit c-C: Maksimale byggehøjder

2. BYGNING OG ARKITEKTUR

TAGE

TAGPROFIL

Bebyggelsen karakteriseres af en tagprofil, der skiftevis går op og ned og skaber aktive og dynamiske tage, der kan udnyttes som tagterrasser.

Det markante tagprofil skal medvirke til at understrege bebyggelsens nedtrapning mod villaerne i øst og samtidigt skabe et markant varetegn ved Tårnvej i form af en sammenstilling af tre tårne i forskellige højder.

Tagetagerne opbrudte karakter skal imitere villaernes solitære karakter og definere en række "særlige" lejlighedstyper i bebyggelsens øvre etager i form af penthouse lejligheder og boliger i to plan.

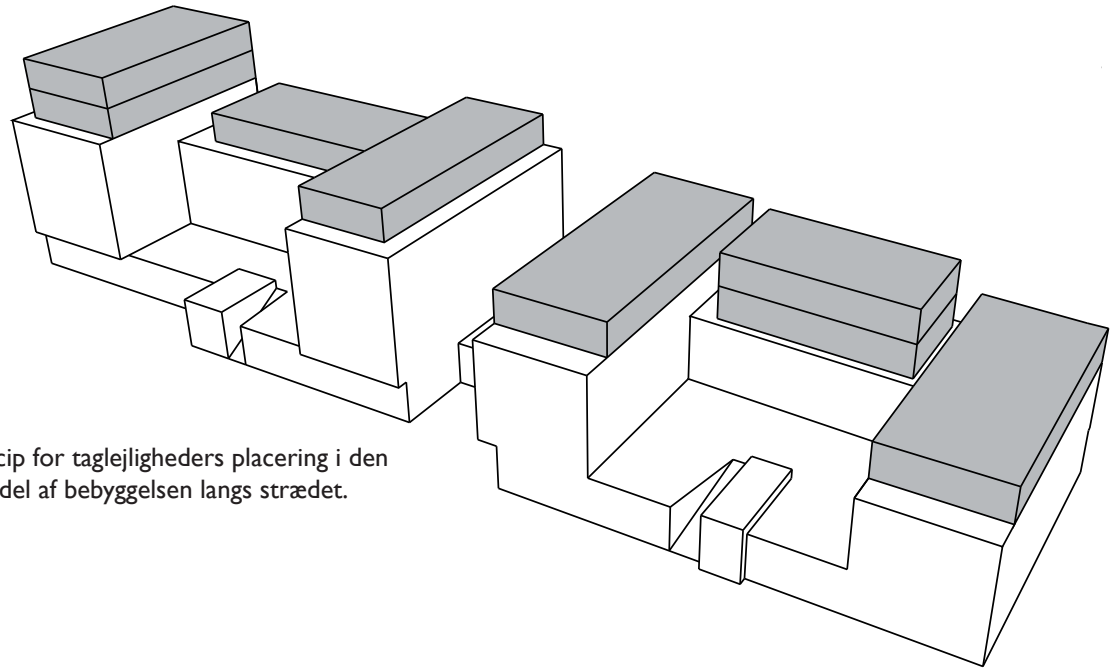
Med undtagelse af de tre tårnhuse, skal tagene fremstå grønne og etableres enten som tagterrasse eller som sedumtag. Tagterrasserne suppleres med integrerede løsninger i form af plantekasser og lign., der bidrager til bebyggelsens grønne profil.



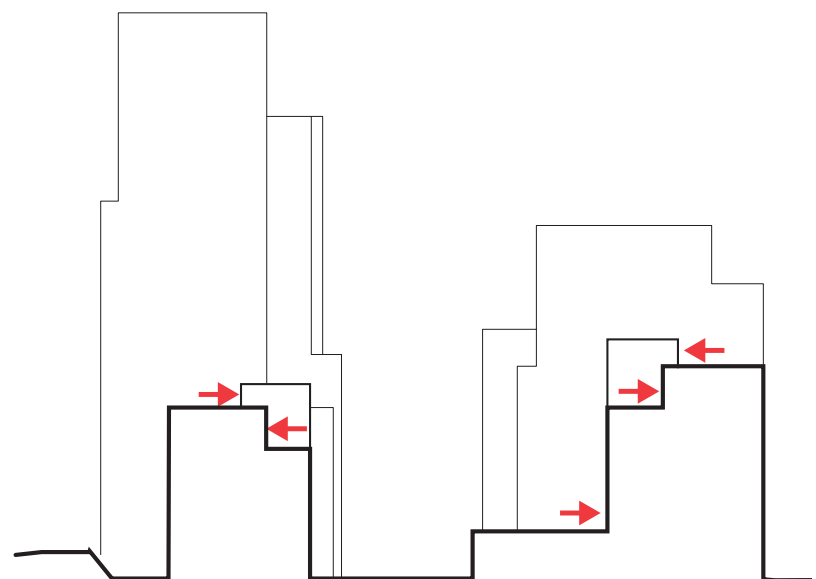
Referencefotos der illustrerer variation i tagprofiler.

2. BYGNING OG ARKITEKTUR

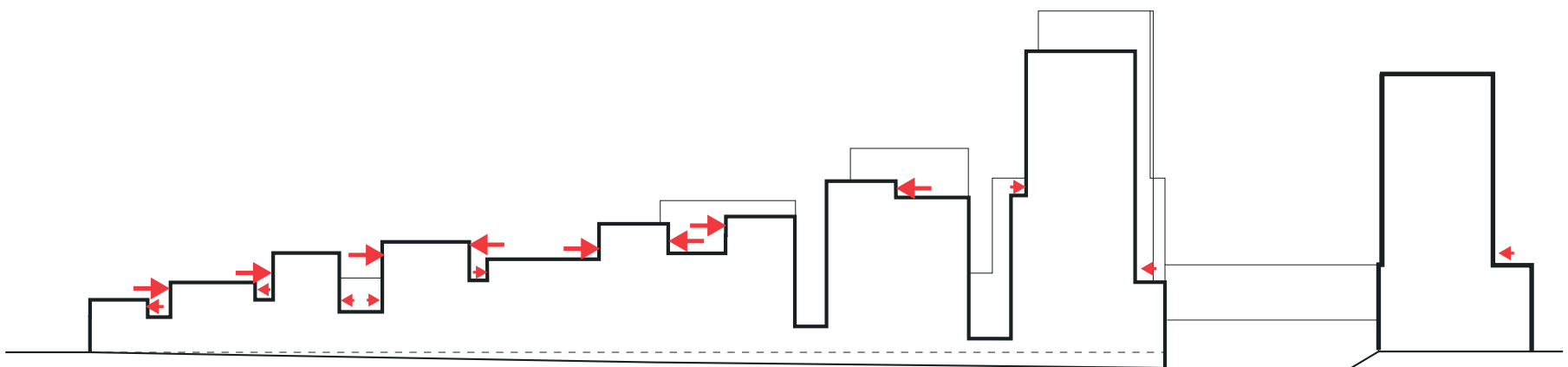
TAGE



Princip for taglejligheds placering i den lave del af bebyggelsen langs strædet.



Tværsnittet gennem bebyggelsen viser, hvordan de øverste tageteager trækkes tilbage for at give plads til uderum i højden og samtidigt optimere lysforhold i det centrale stræde.



Længdesnittet gennem bebyggelsen viser, hvordan tagprofilen skiftevis går op og ned for derhved at skabe varierede uderum i højden.

2. BYGNING OG ARKITEKTUR

TAGE

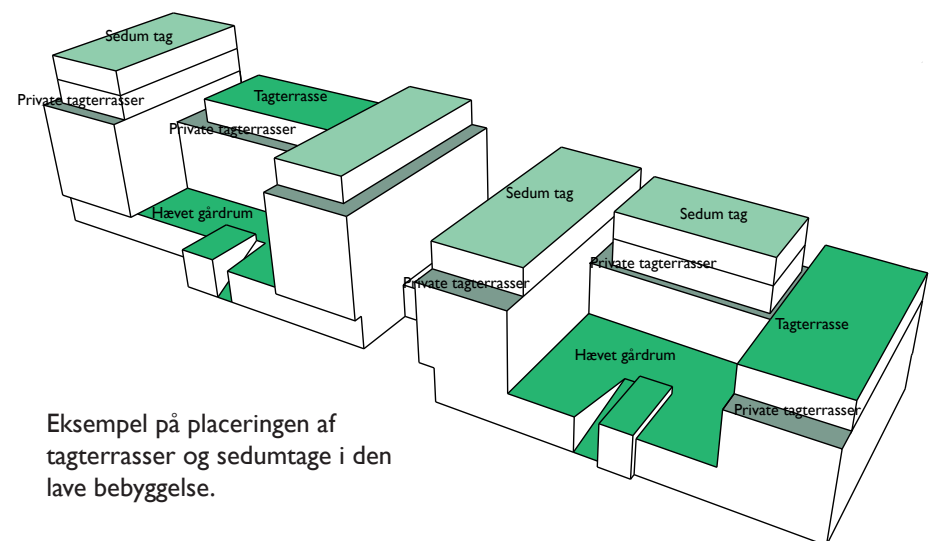
TAGFLADER

Bebyggelsens tagetager suppleres med taghaver og terrasser af både privat og fælles karakter, der skal bidrage til, at der indenfor bebyggelsen opstår fællesskaber og ejerskab til bebyggelsen.

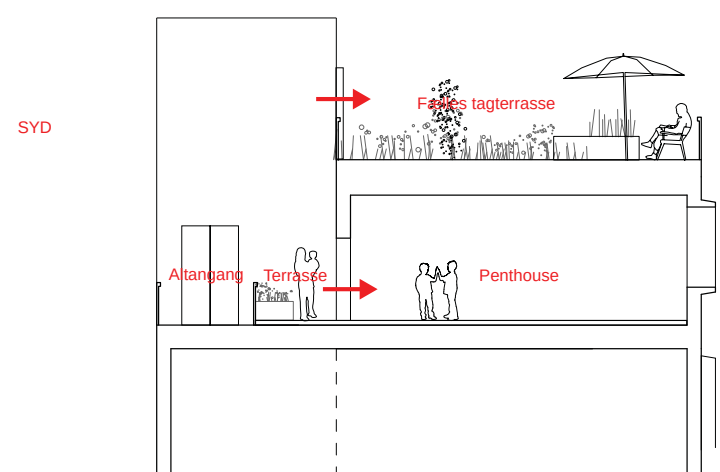
I de lave dele af bebyggelsen kombineres de private terrasser med svalegange og altangange, der indgår som en del af bygningens øvrige adgangssystem. Altangangene skal udvalgte steder øges i bredden, så der opstår fælles mødesteder på bebyggelsens tage.

Bebyggelsens øvrige tagflader vil være delvist dækket af mos-sedum, der hjælper til forsinkelse af regnvandet og bidrager til, at tagene opleves som grønne, når man kigger ned på bebyggelsen fra boligerne i bebyggelsens tårne.

Tagene på bebyggelsens detailhandel skal udnyttes til små hævede gårdum for ovenliggende boliger. Gårdrummene skal være fælles for bebyggelsens beboere og ligeledes fremstå som grønne rum med beplantning i kasser og hævede bede.



Eksempel på placeringen af tagterrasser og sedumtage i den lave bebyggelse.



Principsnit der kombinerer private og offentlige terrasser med bebyggelsens adgangssystemer.

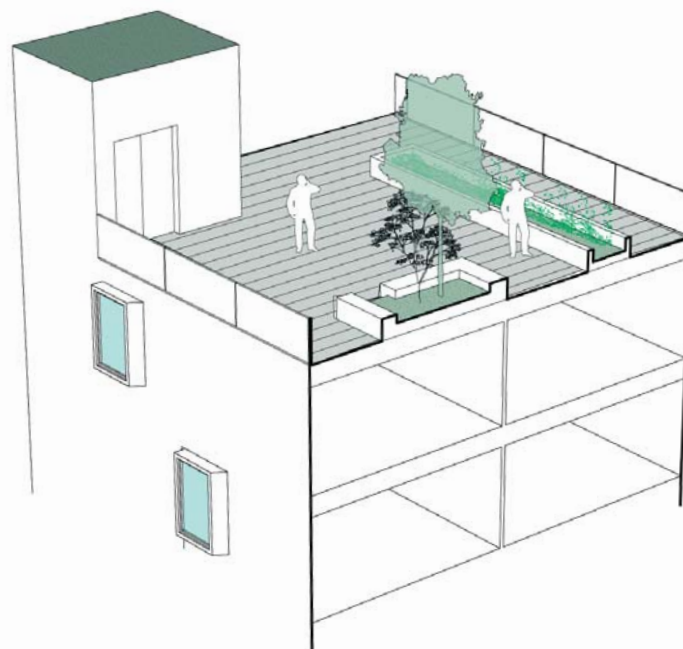


Referencefotos der viser eksempler på private tagterrasser og fælles adgangssystemer der bidrager til et levende taglandskab.

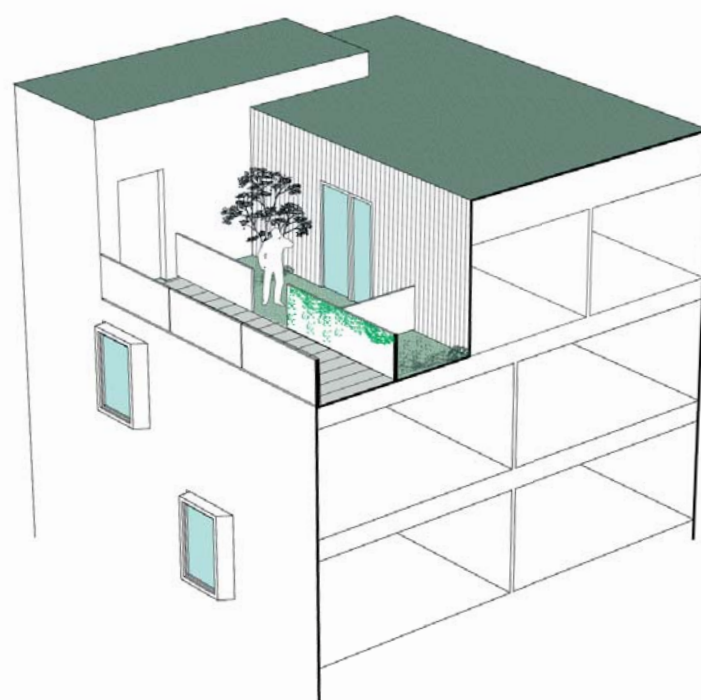
2. BYGNING OG ARKITEKTUR

TAGE

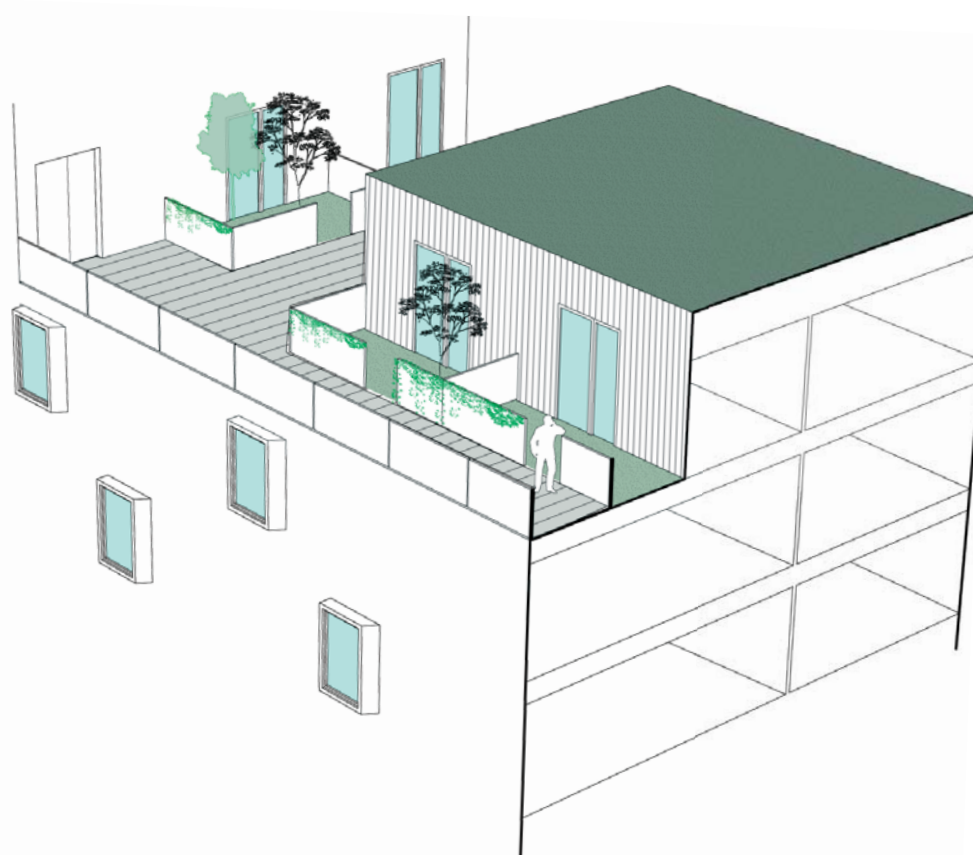
Eksempel hvor taget udnyttes fuldt ud som fælles tagterrasse med adgang fra fælles opgang.



Eksempel med en kombination af altangang og småprivate taghaver, der knytter sig til bebyggelsens øverste etager.

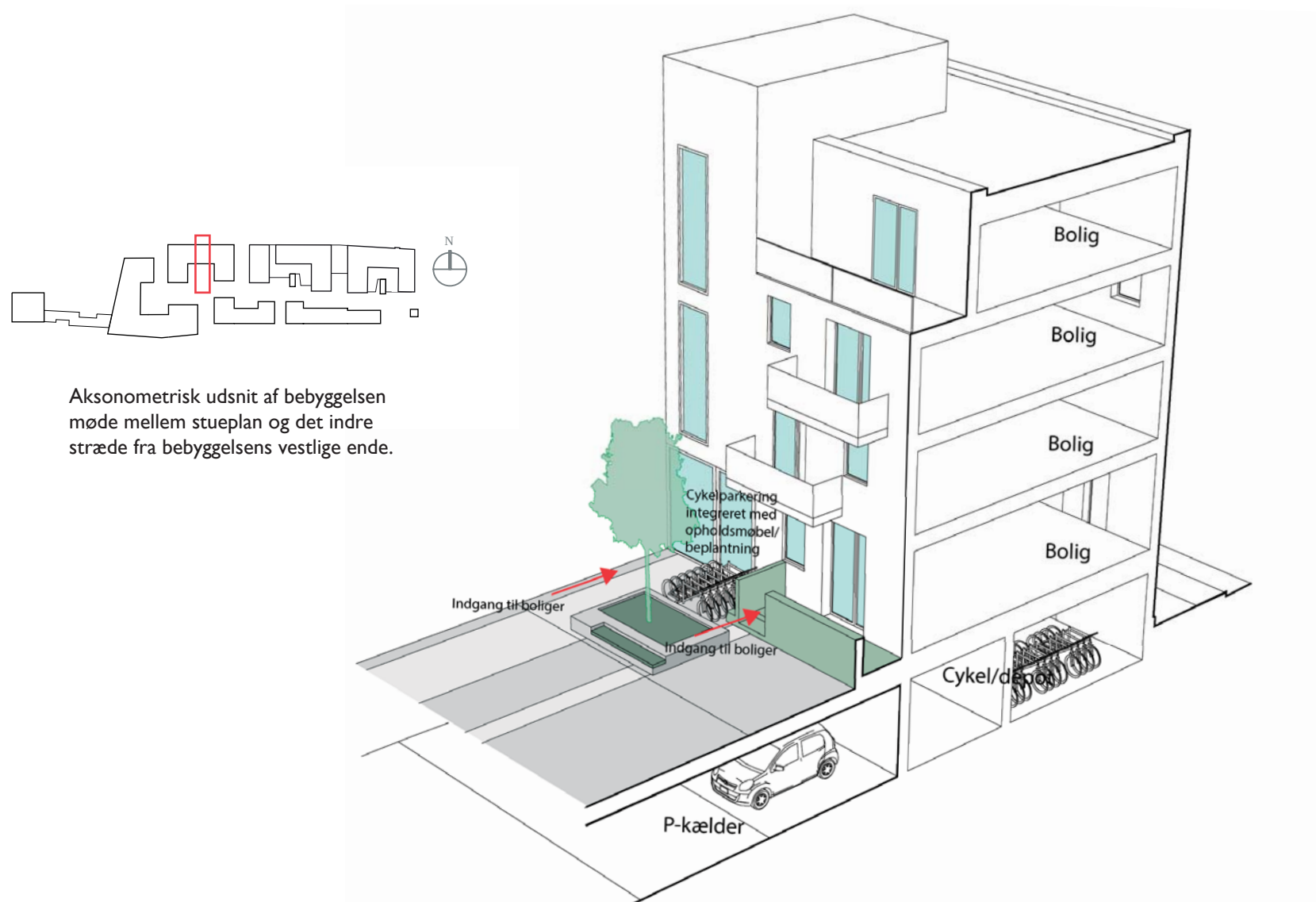
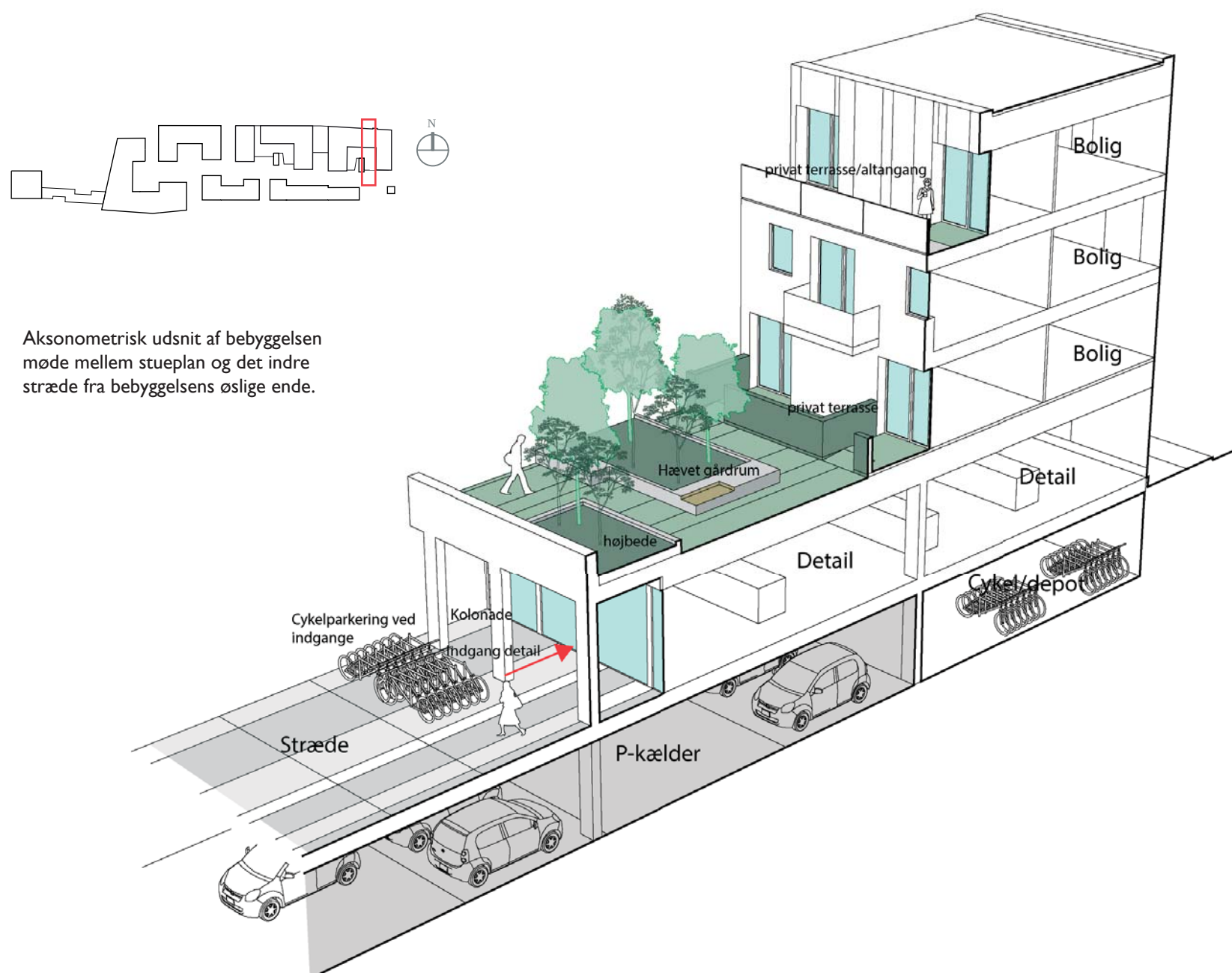


Eksempel der viser, hvordan der kan opstå steder med både fælles og private tagterrasser, hvor det daglige liv kan udfolde sig.



2. BYGNING OG ARKITEKTUR

STUEETAGER OG KANTZONER



2. BYGNING OG ARKITEKTUR

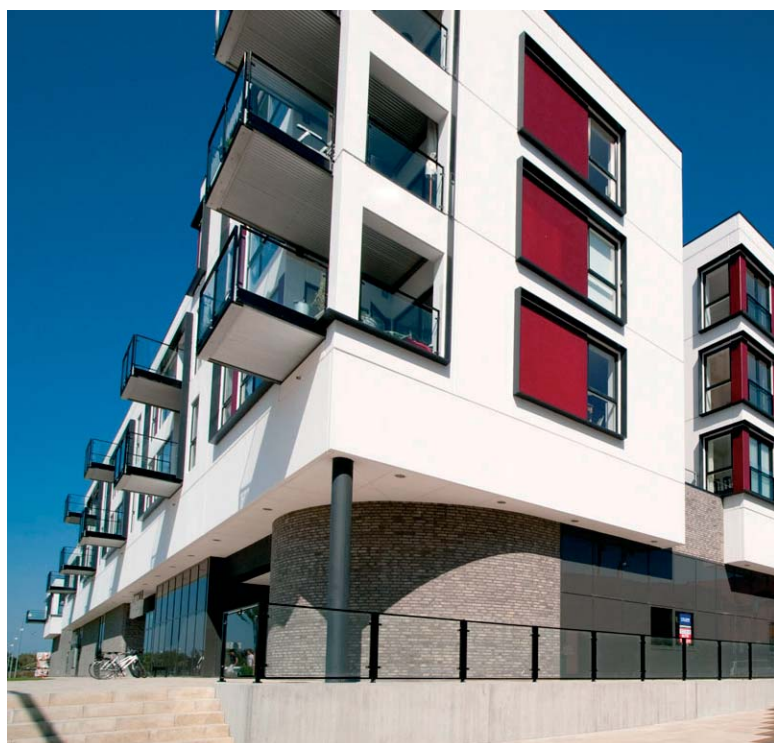
STUEETAGER OG KANTZONER

STUEETAGER OG KANTZONER

Ved bebyggelsens nordvendte facade mod vejen Rødovre Stationsvej, skal facadelinien fremstå mere sluttet og ensartet med færre tilbagerykninger end mod det centrale strædeforløb.

Bebyggelsens stueetage skal mod nord optage stedets terrænfald og koblinger til de omkrinliggende veje og bearbejdes, så facaderne opleves imødekommende og åbne i deres detaljering og vinduessætning. Principielt skal adgange til opgange foregå fra bebyggelsens indre stræde, men der kan indrettes enkelte indgange fra nord i bebyggelsens østlige ende, hvor terrænet møder bebyggelsens stueplan.

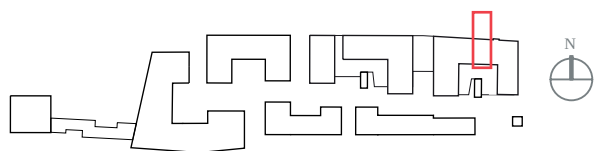
I bebyggelsens vestlige ende trækkes facadematerialet ned til terrænniveau, og der etableres vinduesåbninger til bebyggelsens kælderetage. Boligetagerne i stueplan skal generelt designes med vinduer fra gulv til loft i modsætning til de ovenliggende boligetager og dermed medvirke til, at facaden opleves mere venlig.



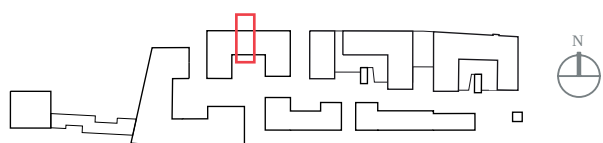
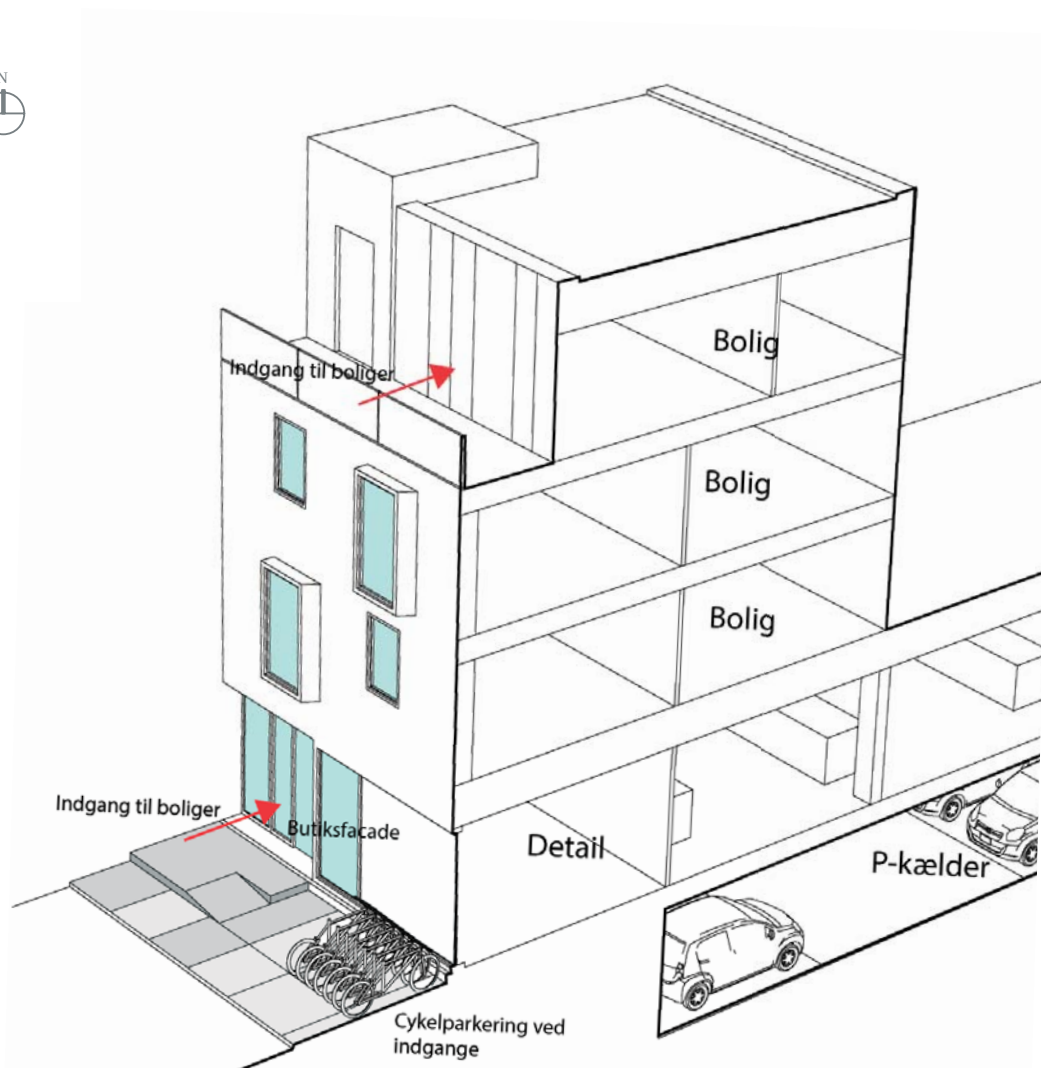
Referencefotos der illustrerer eksempler på den bymæssighed, der udspiller sig langs nordsiden af bebyggelsen.

2. BYGNING OG ARKITEKTUR

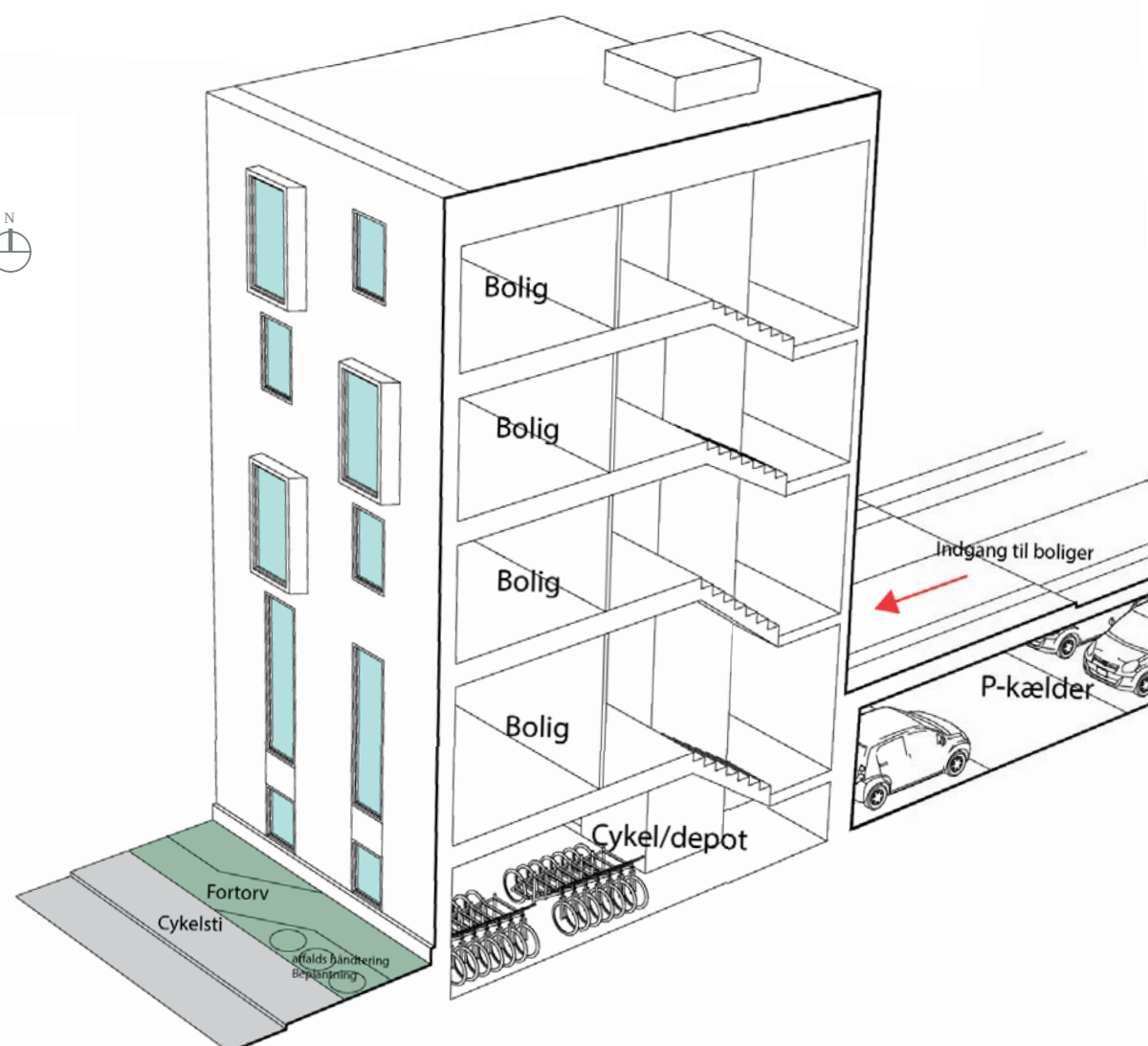
STUEETAGER OG KANTZONER



Aksonometrisk udsnit af bebyggelsen møde mellem stueplan og den eksisterende vej (Rødovre Stationsvej) fra bebyggelsens østlige ende.



Aksonometrisk udsnit af bebyggelsen møde mellem stueplan og den eksisterende vej (Rødovre Stationsvej) fra bebyggelsens vestlige ende.



2. BYGNING OG ARKITEKTUR

ALTANER OG KARNAPPER

ALTANER OG KARNAPPER

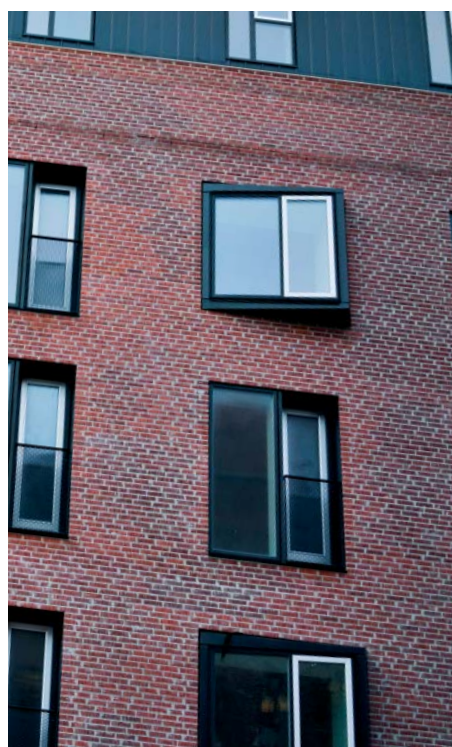
Generelt for bebyggelsen, skal altaner og karnapper være med til at sikre gode boliger med attraktive private ude- og inderum, og udformes så de indskrives sig i bebyggelsens samlede arkitektoniske udtryk.

I tårnene skal altaner placeres så udearealerne, så vidt muligt, ikke generes af vind og turbulens. Dette kan gøres ved at etablere altaner som helt eller delvist indeliggende.

I de lavere bebyggelser placeres altanerne mod Strædet, så bygningernes indre liv får lov at udspille sig mod det nye offentlige rum.

Altanerne i tårnene skal udformes med lukket værn i klar glas eller som en integreret del af facadens materiale.

Altanerne mod strædet skal udformes med åbne værn i stål eller træ.



Karnapper der fungerer som gadespejl



Lette altaner



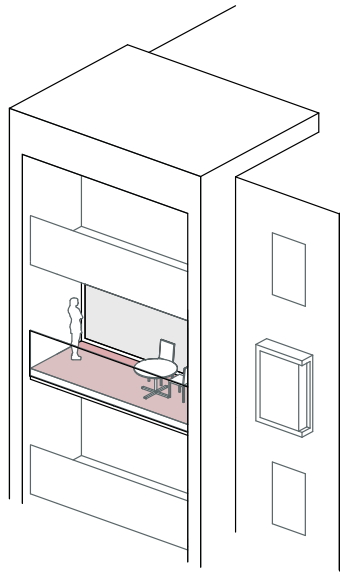
Indeliggende altaner



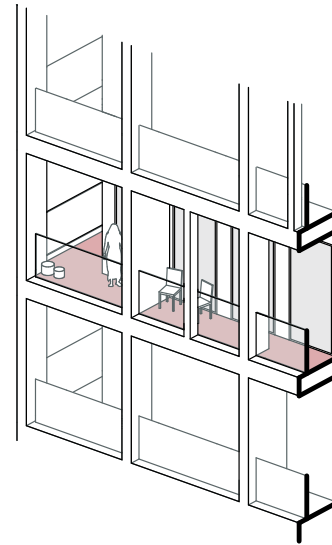
Indeliggende altaner

2. BYGNING OG ARKITEKTUR

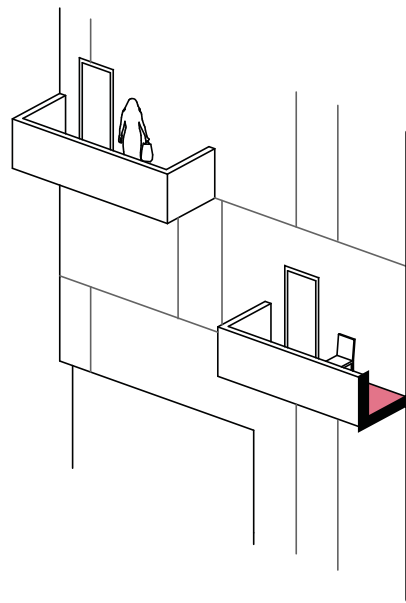
ALTANER OG KARNAPPER



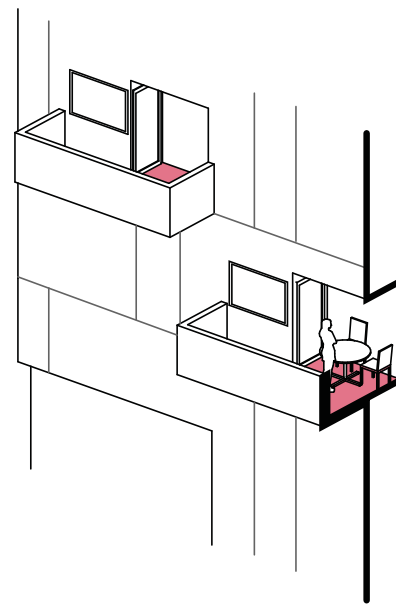
Eksempel på udvendige altaner, der er afskærmet fra vind og ligger delvist inde.



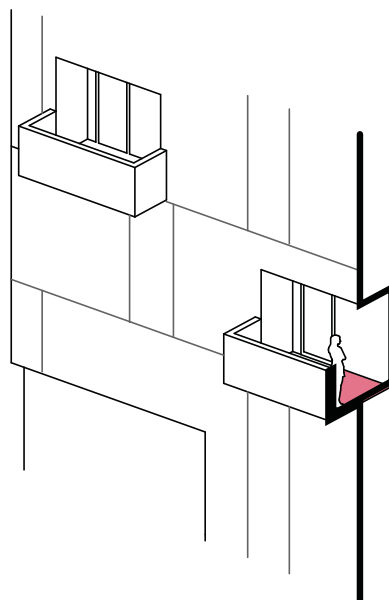
Eksempel på udvendige altaner på tårne.



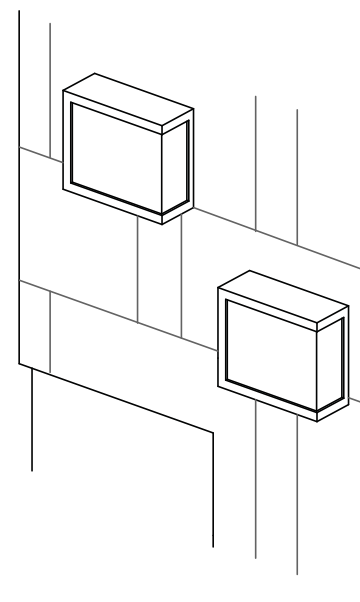
Eksempel på udvendige altaner med en maxdybde på 1,5 m.



Eksempel på udvendige altaner med adgang via vindfang.



Eksempel på indvendige altaner. Altanens dybde suppleres ved at facaden trækkes tilbage.



Eksempel på karnapper med vejspejl giver gode muligheder for lys samt udsyn.

2 BYGNING OG ARKITEKTUR

FACADEMATERIALER

FACADEMATERIALER

Bebyggelsen skal fremstå som en samlet helhed, homogen i sin arkitektur i både form og materialevalg. Grundet byggeriets høje tæthed og volumen, skal der primært anvendes facadematerialer i hvide og lyse nuancer som kan reflektere et varmt lys ned i byrummene.

Der skal anvendes materialer som tegl i lyse nuancer, hvidskuret eller hvidmalet tegl, pudset facade eller indfarvet beton. Facadefarverne skal reflektere lyset i varme farver.

Bebyggelsens stueetager skal fremstå transparente mod Strædet, og facaderne til detailhandelsfunktionerne skal åbne op mod de offentlige rum med transparente glaspartier. I boligbebyggelsens stueetager skal opgange markeres med vinduespartier der markerer indgangssituationen.

Se også Lokalplan 141 - Del I: Redegørelse og bestemmelser §8 Bebyggelsens ydre fremtræden.



Pudset facade



Lyse indfarvede betonelementer



Pudset facade



Hvidskuret tegl



Hvidskuret tegl

2. BYGNING OG ARKITEKTUR

FACADEMATERIALER



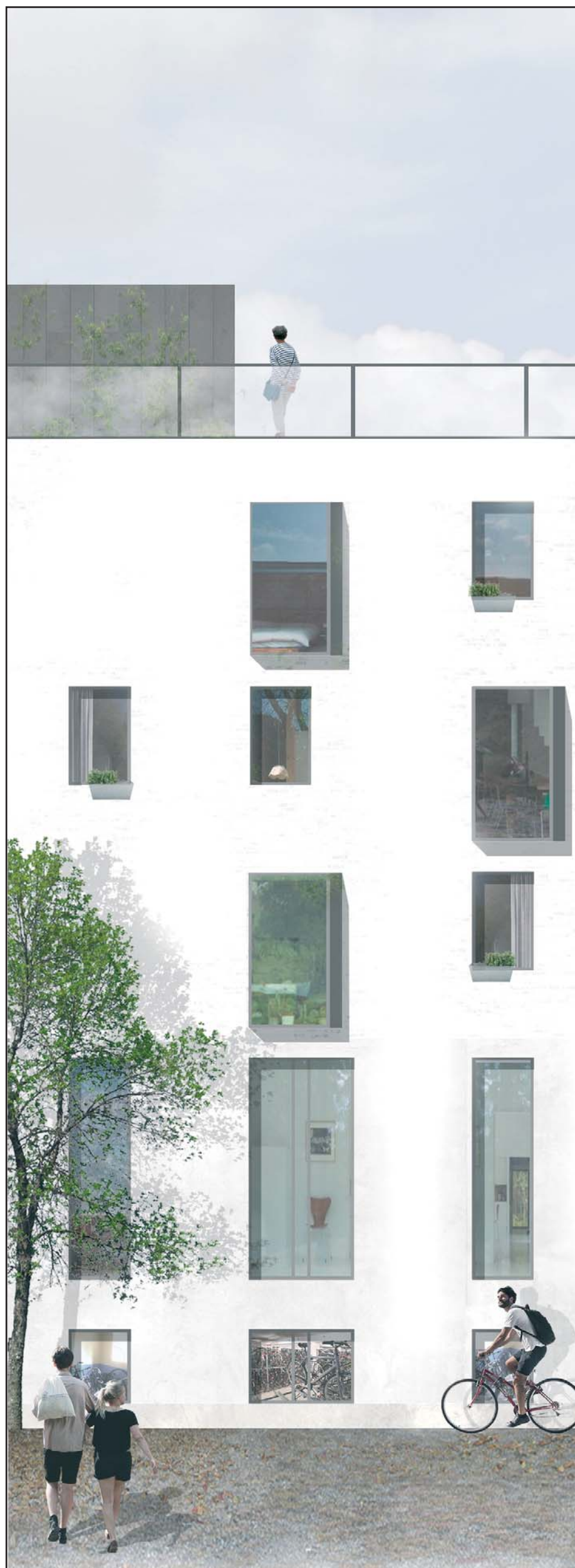
Reference på facade materiale
Filtset lyst murværk
Bryggens Have, København
Kim Utzon Arkitekter



Illustration af facade i den østlige del af området inde fra Strædet med detailhandel i stueplan.

2. BYGNING OG ARKITEKTUR

FACADEUDSNIT - ÅBEN KARREE



Karaktergivende illustration af den nordvendte facade, der vender ud mod vejen Rødovre Stationsvej.

2. BYGNING OG ARKITEKTUR

FACADEUDSNIT - TÅRNENE

Karaktergivende illustration af facade i den vestlige ende af byggeriet. Facaden er set fra Tårnvej - det kigges mod øst.



3. BYRUM



Karaktergivende visualisering af strædet set mod vest. Udsparinger og små plantebede i belægningerne definerer det primære trafikflow midt i strædet og fredeliggør kantzonerne langs facaderne. Belægningen er i lyse materialer.

3. BYRUM



3. BYRUM

BYRUMSHIERAKI

BYRUMSHIERAKI

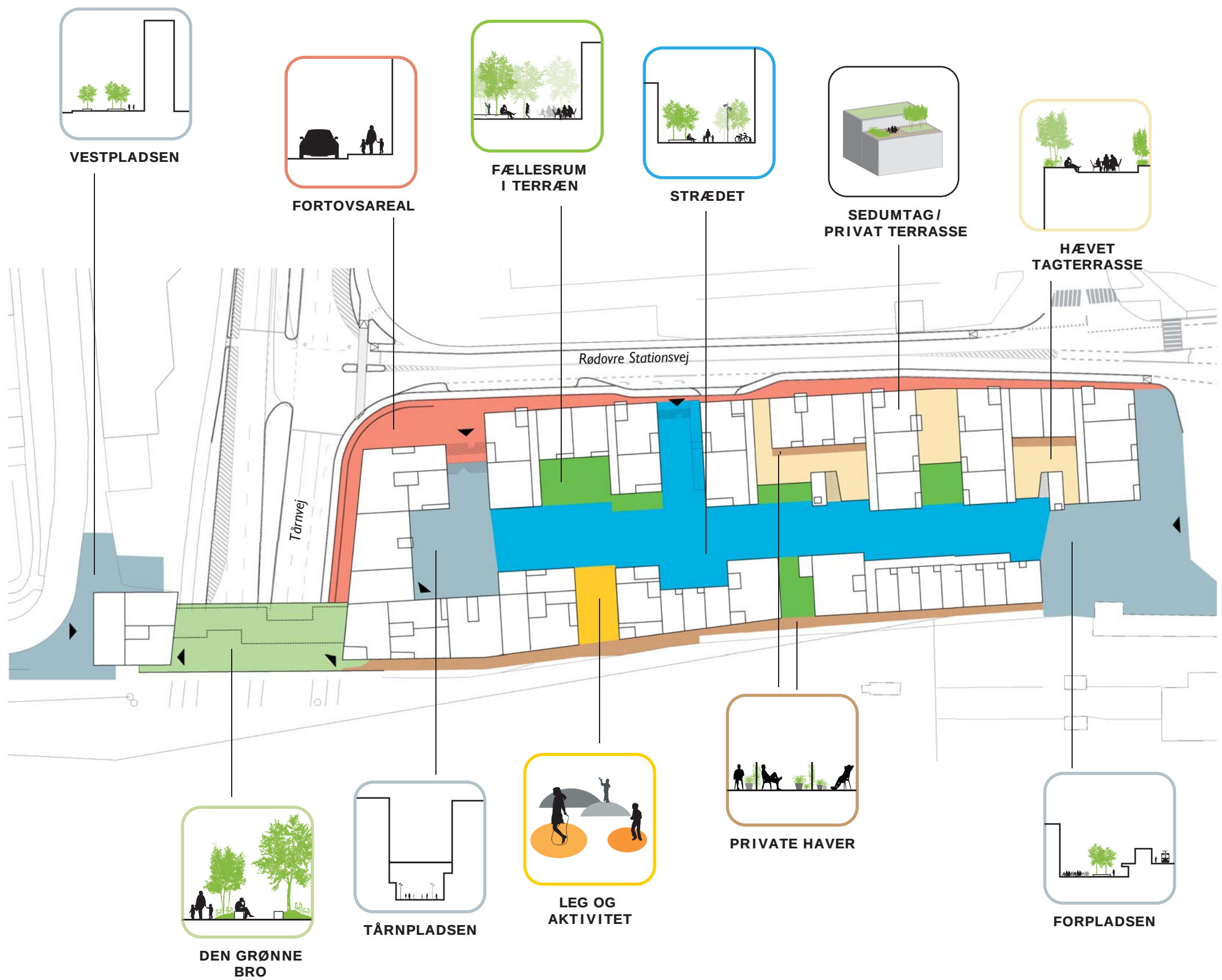
Bebyggelsen er orienteret omkring et langsgående indre byrum, et stræde, som er spændt ud i mellem to pladser, Tårnpladsen mod vest og Forpladsen ved Rødovre Station mod øst. Via en passage gennem et af tårnene fortsætter Strædet via Den Grønne Bro over Tårnvej og ender ud i Vestpladsen. Denne plads er en del af byrummet omkring det vestligste af tårnene og markerer samtidig én af de primære adgange til området.

Forpladsen i den østlige ende af Strædet er områdets største og mest markante byrum. Forpladsen markerer den østlige indgang til Strædet og er samtidig et vigtigt transitrum i forhold til Rødovre Station. Forpladsen indeholder blandt andet funktioner som ophold og udeservering for caféer og restauranter.

Fra det nordlige vejrum er der adgang til Strædet via åbninger i bebyggelsen. Terrænspringet afvikles med trapper og ramper. Bebyggelsen danner med sit "tandede" fodaftryk små læfyldte nicher og fællesrum, både på terræn og som hævede gårdrum på tagfladerne. I et af fællesrummene på terræn etableres plads for leg og aktivitet.

3. BYRUM

BYRUMSHIERAKI



3. BYRUM

FORPLADSEN

FORPLADSEN

Forpladsen i den østlige ende af Strædet er områdets største og mest markante byrum. Byrummet tjener både som forplads og gennemgangsrum for Rødovre Station, men fungerer også som den lokale kvartersplads med plads til ophold og udeservering.

Pladsen skal indrettes med en belægning, der adskiller sig fra bygulvet i Strædet. Særligt byrumsinventar skal benyttes til at skabe rumlighed og give pladsen en unik identitet og genkendelighed.

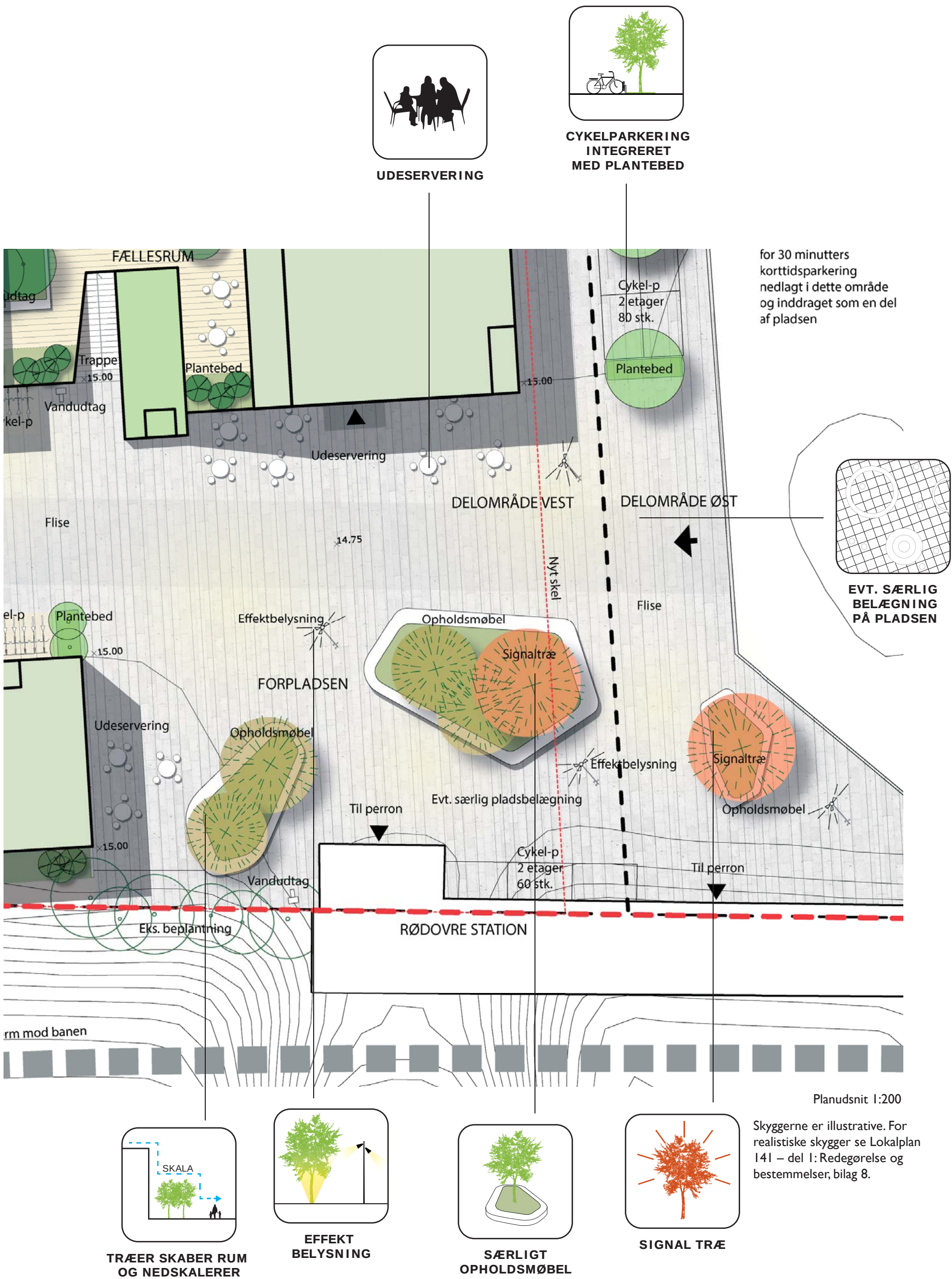
Der skal plantes større træer i skalamæssig relation til det nye byggeri. Træerne skal give pladsen karakter og være med til at nedtrappe byggeriets skala omkring stationsbygningen. Nogle af træerne skal være særlige signaltræer, som er gennemgående for området og skaber en beplantningsmæssig sammenhæng.

Pladsen skal oplyses så de relevante krav til belysningsklasser overholdes. Derudover kan der suppleres med en effektbelysning, der understøtter det arkitektoniske helhedsgreb.

Der skal i forbindelse med opførelsen af det nye byggeri udarbejdes et dispositionsforslag for arealet omkring Forpladsen og Rødovre Stationsplads. Se Lokalplan 141 – del 1: Redegørelse og bestemmelser, side 10.

3. BYRUM

FORPLADSEN



3. BYRUM

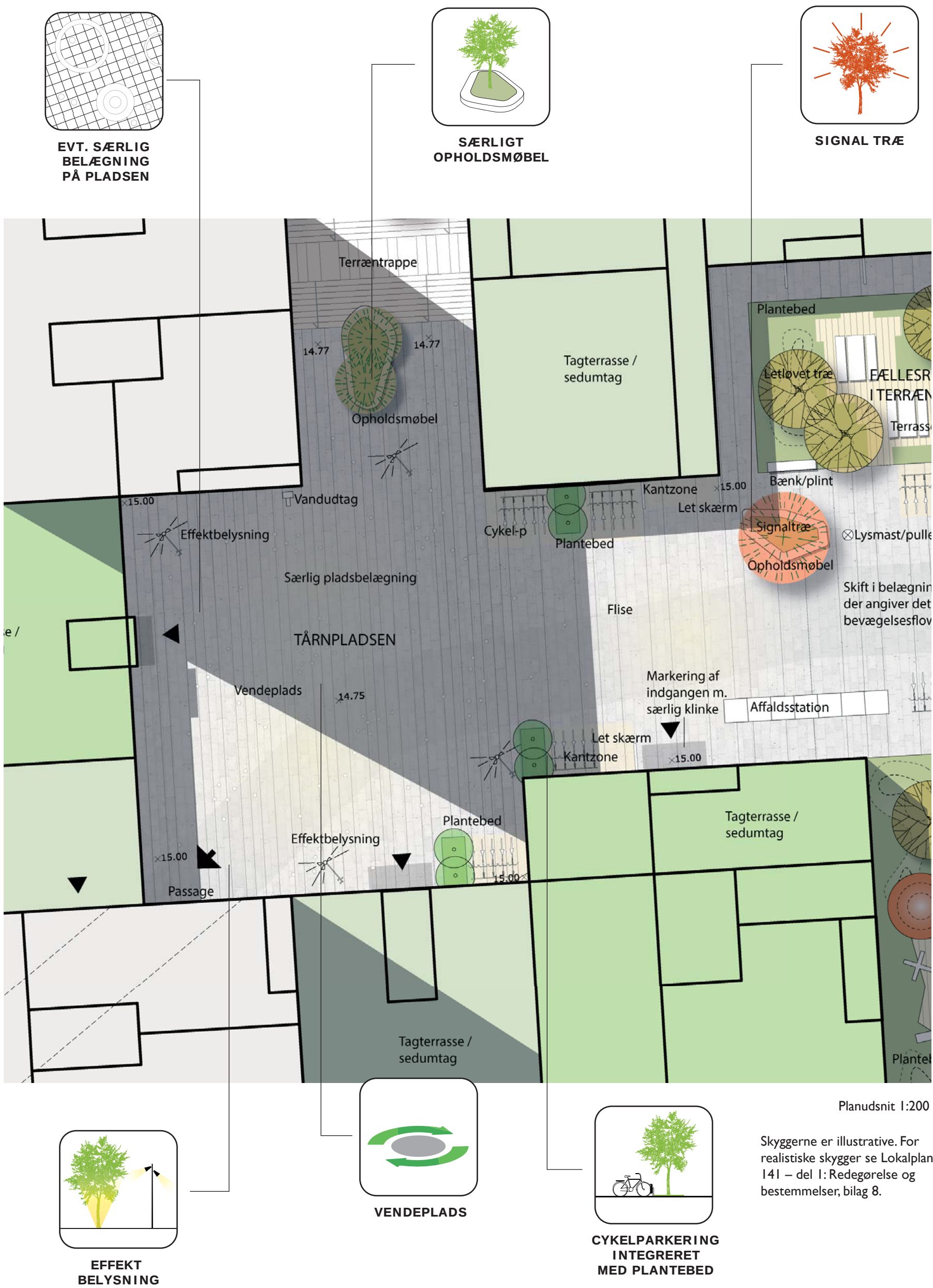
TÅRNPLADSEN

TÅRNPLADSEN

Tårnpladsen ligger i byggeriets mest fortættede del flankeret af to tårnhuse. Fra Tårnpladsen fortsætter Strædet via en passage i byggeriet til Den Grønne Bro, der forbinder området på tværs af Tårnvej. Tårnpladsen vil grundet de høje bygninger have færre solskinstimer end andre dele af strædet. Da pladsen også fungerer som vendeplads for renovations- og flyttebiler, kan der ikke apteres med fast inventar. Pladsen defineres ved en særlig bearbejdning i belægningen eller en effektiv belysning, der i aftentimerne kan være med at give pladsen sin egen identitet.

3. BYRUM

TÅRNPLADSEN



3. BYRUM

STRÆDET

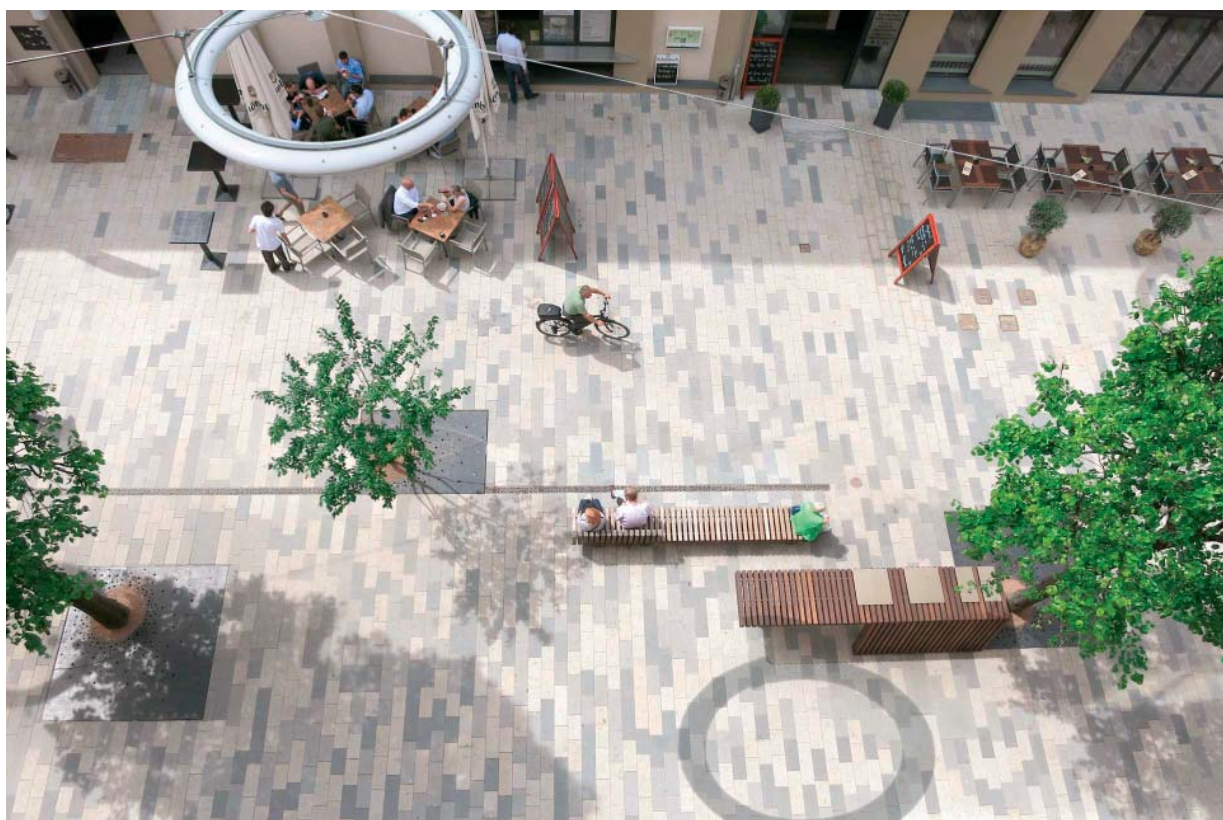
STRÆDET

Strædet er den primære adgangs- og trafikåre i byggeriet. Her vil dagligt færdes mennesker, der skal til og fra stationen eller folk som bruger Strædet, som deres nye foretrukne smutvej over Tårnvej. Det er et trygt og oplevelsesrigt byrum fri for biler og trafikstøj. Der skal være handels- og caféfunktioner i nogle af stueetagerne, som bidrager til at skabe et aktivt og pulserende byliv.

I zonerne tættere på facader og ved indgangene, er byrummet af mere privat karakter. Her placeres blandt andet cykelparkering, postkasser, plantebede o.l. Indgangspartierne kan etableres med en særlig belægning foran døren, der markerer opgangene.

I strædet er det kun tilladt at bevæge sig til fods eller på cykel, dog med undtagelse af lejlighedsvis kørsel, som eksempelvis flyttebiler, renovation og brandredningskøretøjer.

Minimum 6 meter af Strædets bredde skal være befæstet og dimensioneret til kørsel af tunge køretøjer og friholdt for inventar, beplantning, o.l.

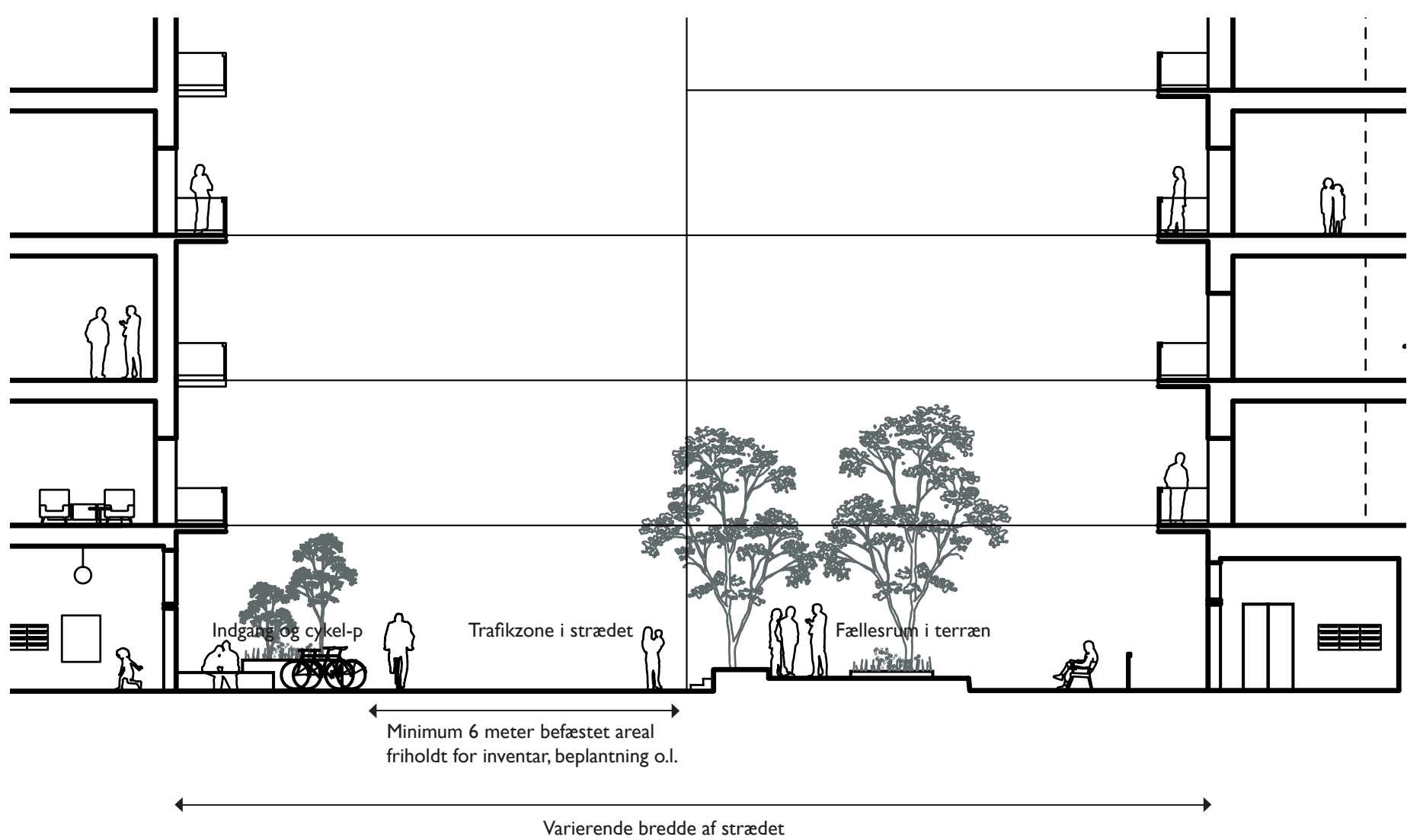


Eksempel på 'stræde-byrum'

3. BYRUM

STRÆDET

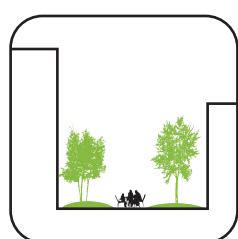
Principsnit igennem strædet.



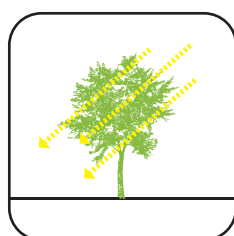
3. BYRUM

STRÆDET

Skyggerne er illustrative.
For realistiske skygger
se Lokalplan 141 – del
I: Redegørelse og
bestemmelser, bilag 8.



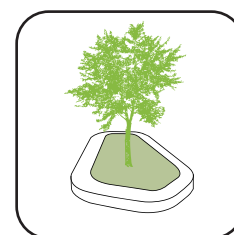
**FÆLLES
GÅDRUM**



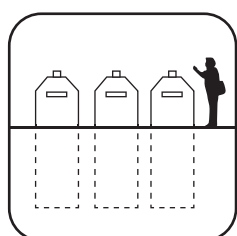
**LETLØVEDE
TRÆER**



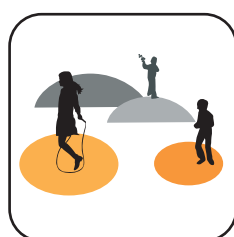
SIDDEOMRÅDER



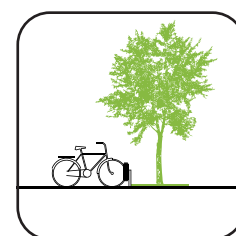
**SÆRLIGT
OPHOLDSMØBEL**



**AFFALDSSTATION
UNDERJORDISK
CONTAINER**



**LEG OG
AKTIVITET**



**CYKELPARKERING
INTEGRERET
MED PLANTEBED**

3. BYRUM

STRÆDET



3. BYRUM

FÆLLESRUM

FÆLLES RUM

Bebyggelsen danner med sine tilbagetrækninger af facaden og det "tandede" fodaftryk små læfyldte nicher og fællesrum, både på terræn og som hævede gårdrum på tagfladerne.

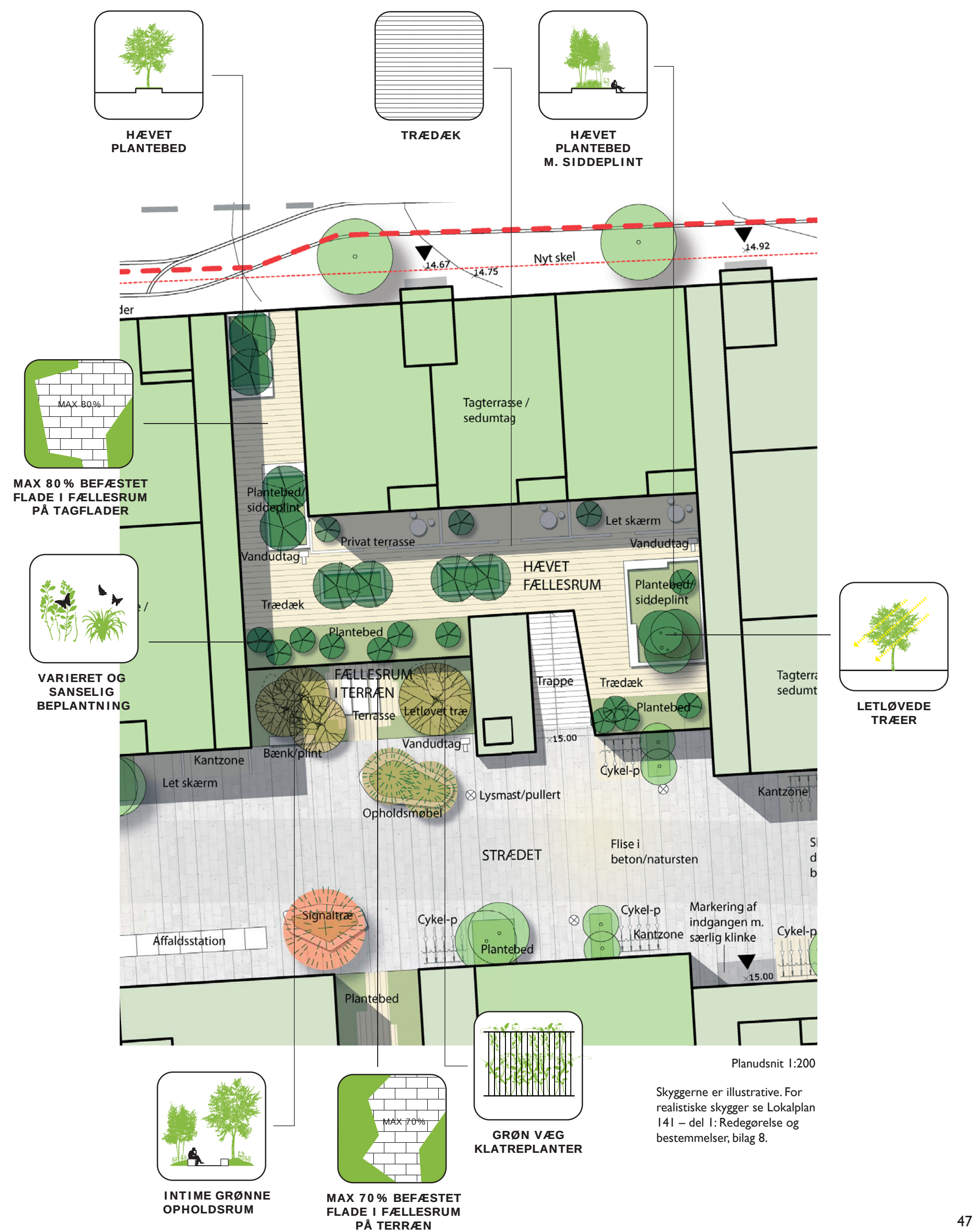
I fællesrummene skabes der grobund for en sund beplantning ved at etablere højbede eller mindre bakker, der giver ekstra vækstmedie for planterne. For at skabe tilstrækkeligt med grønne rum skal arealet i fællesrum på terræn minimum udgøres af 30 % plantebede og i fællesrum på tagflader udgøre minimum 20 % plantebede.



Eksempel på fællesrum

3. BYRUM

FÆLLESRUM



3. BYRUM

DEN GRØNNE BRO

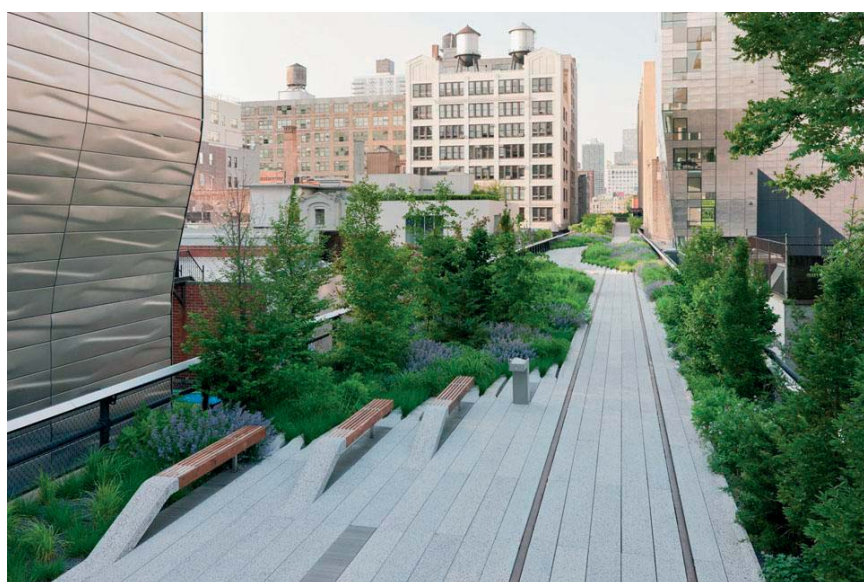
DEN GRØNNE BRO

Den Grønne Bro skal indgå som et af elementerne i den nye byport, der spænder over Tårnvej. Broen flankeres af tre tårnhuse – et på den vestlige side af vejen og to på den østlige side.

De tre tårnhuse og to broforbindelser markerer den nye byport, der både iscenesætter overgangen mellem to kommuner og skaber et nyt vartegn på tværs af Tårnvej.

Byportens nederste bro skal håndtere gang- og cykeltrafik over Tårnvej og fremstår, som et grønt og karakteristisk byrum – inspireret af Highline i New York og Promenade Plantée i Paris.

Byrummet skal både fungere som et trafikrum for cyklister og gående, men skal samtidig også indeholde mere intime og grønne rum til ophold.



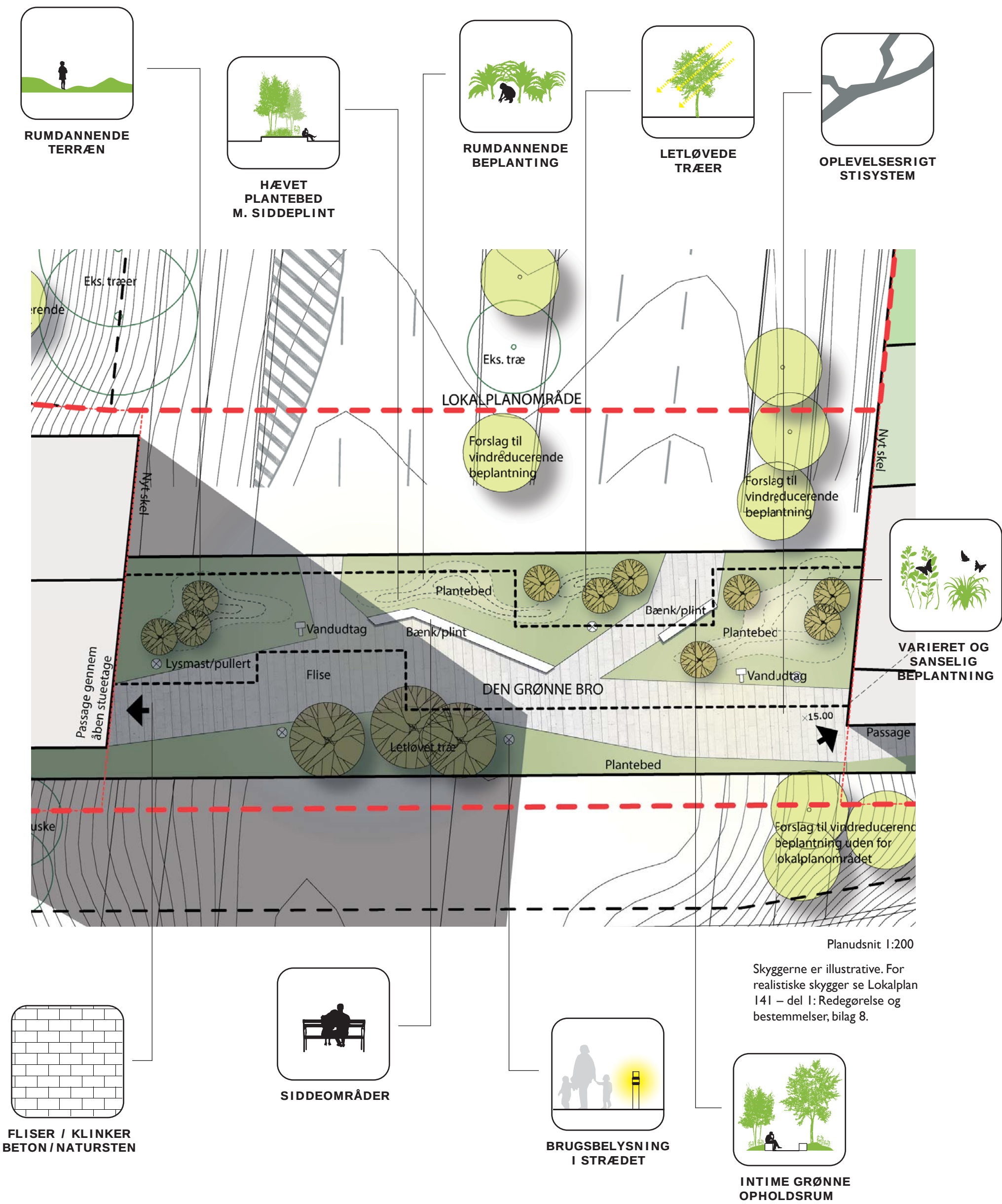
Reference fra Highline i New York



Reference fra Promenade Plantée (Paris)

3. BYRUM

DEN GRØNNE BRO



3. BYRUM

VESTPLADSEN

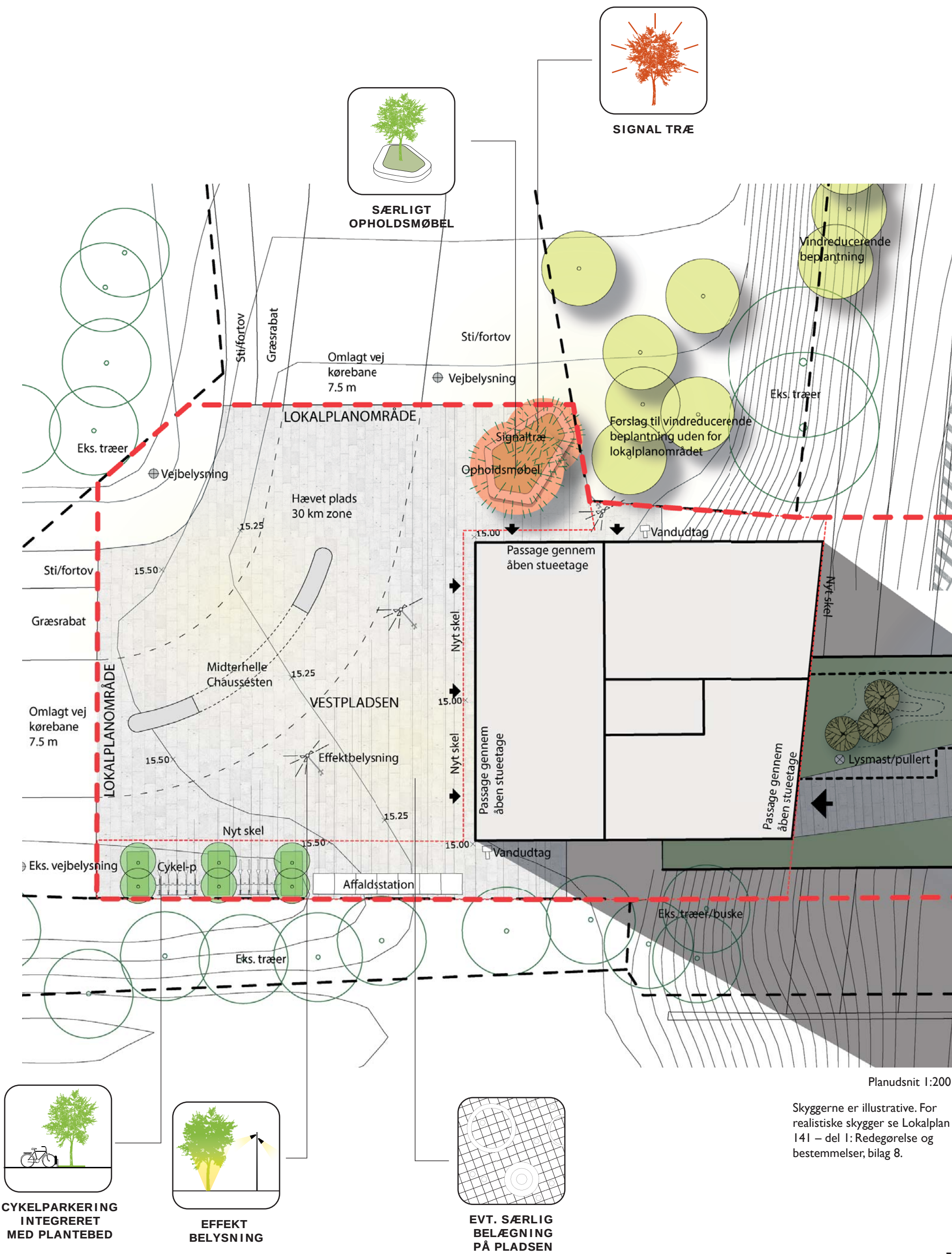
VESTPLADSEN

Denne plads er en del af byrummet omkring det vestligste af tårnene og markerer samtidig én af de primære adgange til området. Pladsens gulv "spændes" på tværs af gaderummet og tilsluttes eksisterende fortov og cykelsti på den modsatte side. Belægningen virker, i samspil med det svingende vejforløb, som en hastighedsdæmpende foranstaltning.

Vestpladsen er mere udsat for vind og turbulens end de beskyttede rum i Strædet og er derfor ikke egnet til længerevarende ophold. Pladsen markeres af særlige byrumsmøbler og signaltræer, der er kendetegnende for den nye bydel. En særlig detaljering eller differentiering i belægningen, markerer det primære bevægelsesflow til passagen gennem bygningen til Den Grønne Bro. Der etableres cykelparkering og affaldsnedkast for beboerne på pladsen.

3. BYRUM

VESTPLADSEN



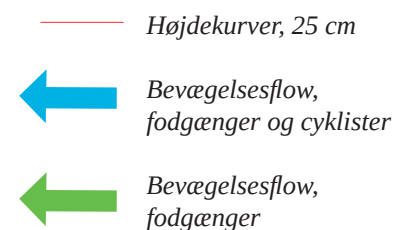
Planudsnit 1:200

Skyggerne er illustrative. For realistiske skygger se Lokalplan 141 – del I: Redegørelse og bestemmelser, bilag 8.

BEVÆGELSESFLOW OG TILGÆNGELIGHED

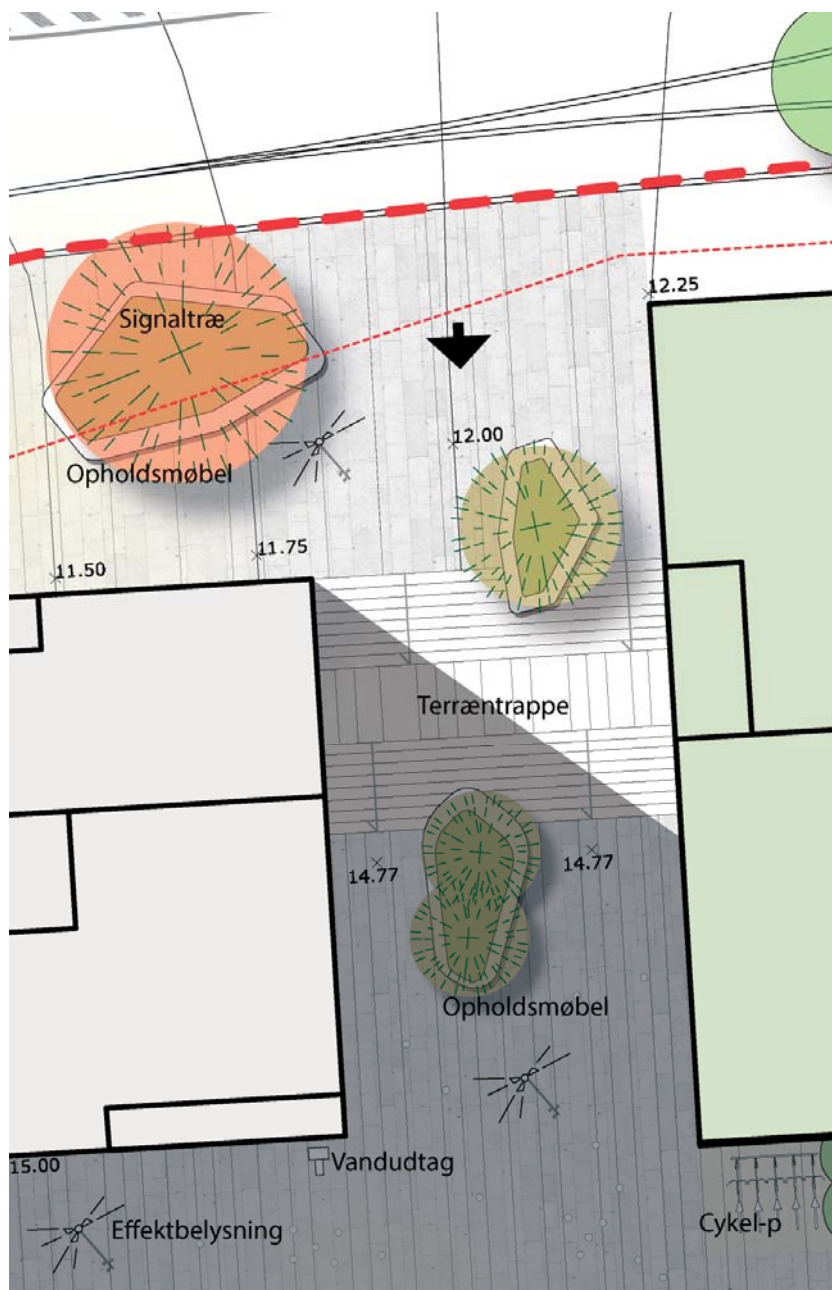
Det primære bevægelsesflow for cyklister og gående løber i en øst-vest gående bevægelse fra Vestpladsen gennem en passage i bebyggelsen, over Tårnvej via Den Grønne Bro til Strædet og videre til Forpladsen ved Rødovre Station. Terrænkoten er ca. kote 15 i hele forløbet.

Alle udearealer udformes så de overholder gældende normer og standarder i 'Vejreglerne - Tilgængelighed for alle.'



4. INFRASTRUKTUR OG PARKERING

BEVÆGELSESFLOW OG TILGÆNGELIGHED

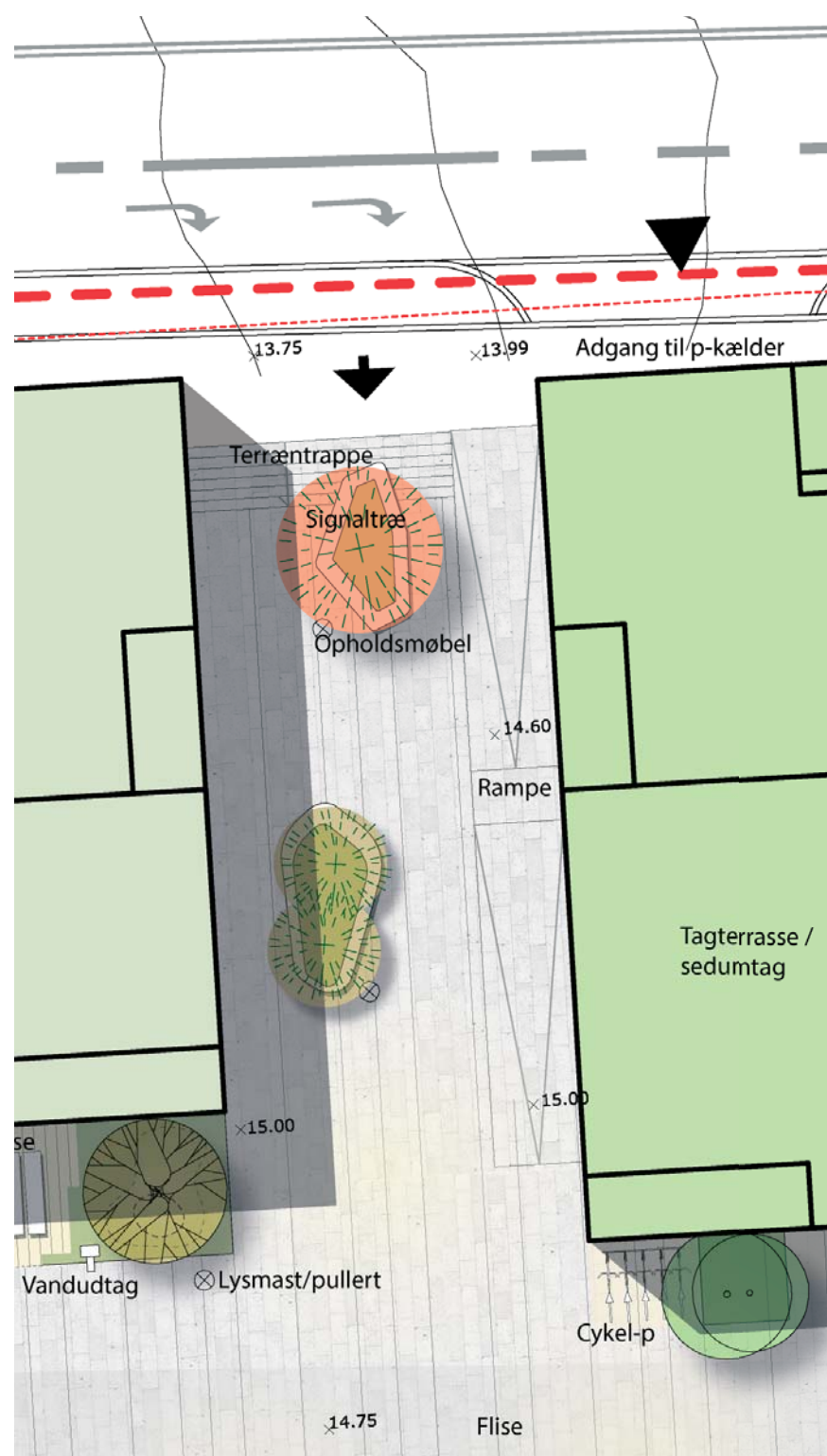


Planudsnit I:200

Skyggerne er illustrative. For realistiske skygger se Lokalplan 141 – del I: Redegørelse og bestemmelser, bilag 8.

Planudsnit A

En trappe afvikler terrænspringet mellem gadeniveau og det højereliggende stræde. Træer opdeler trapperummet og danner løvtag.



Planudsnit I:200

Planudsnit B

En rampe sikrer fuld tilgængelighed mellem gadeniveau og strædet.

4. INFRASTRUKTUR OG PARKERING

PARKERING - GENERELT

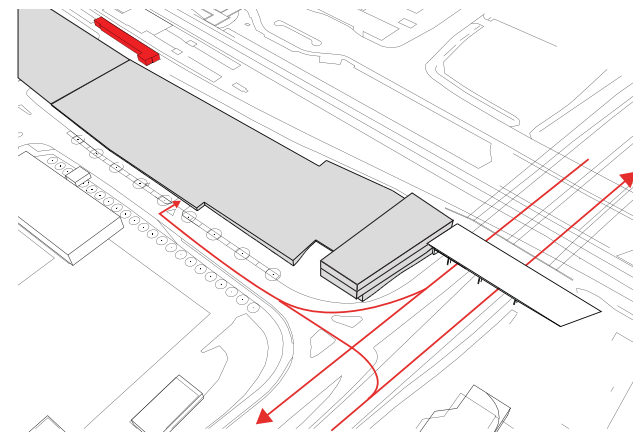
PARKERING

Der etableres parkeringskælder under bebyggelsen med adgang fra vejen Rødovre Stationsvej.

Der skal både etableres cykelparkering i parkeringskælderen og på terræn i forbindelse med indgange til bolig og erhverv. Minimum 25 % af cyklerne skal placeres i konstruktion, dvs. kælder, cykelskur eller stueetager. Cykelparkering i konstruktion skal have en høj grad af tilgængelighed og tryghed.

Cykelparkering på terræn skal med hensyn til placering, kapacitet og udformning indpasses på en hensigtsmæssig måde i forhold til det pågældende byrums indretning og aktiviteter.

Cykelparkering skal, for så vidt muligt, integreres med et plantebed.

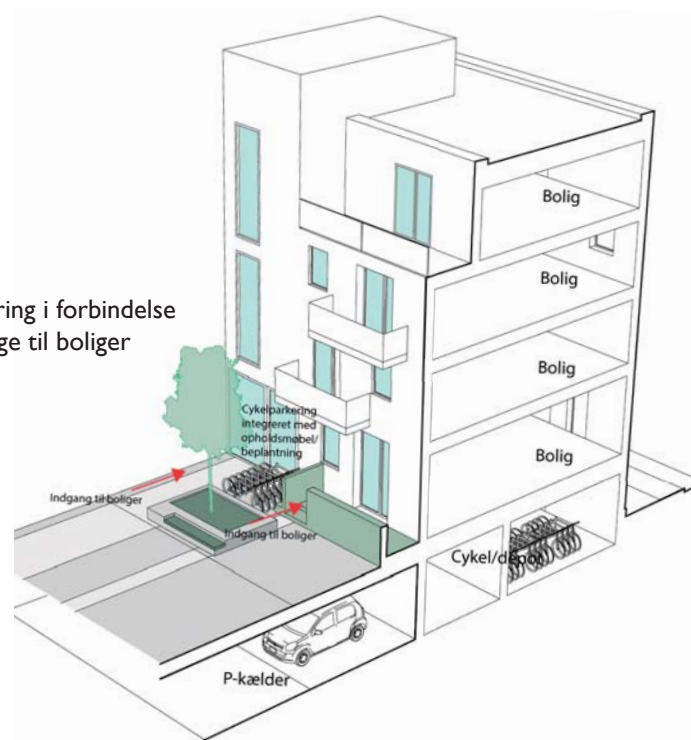


Parkeringskælder under bebyggelsen

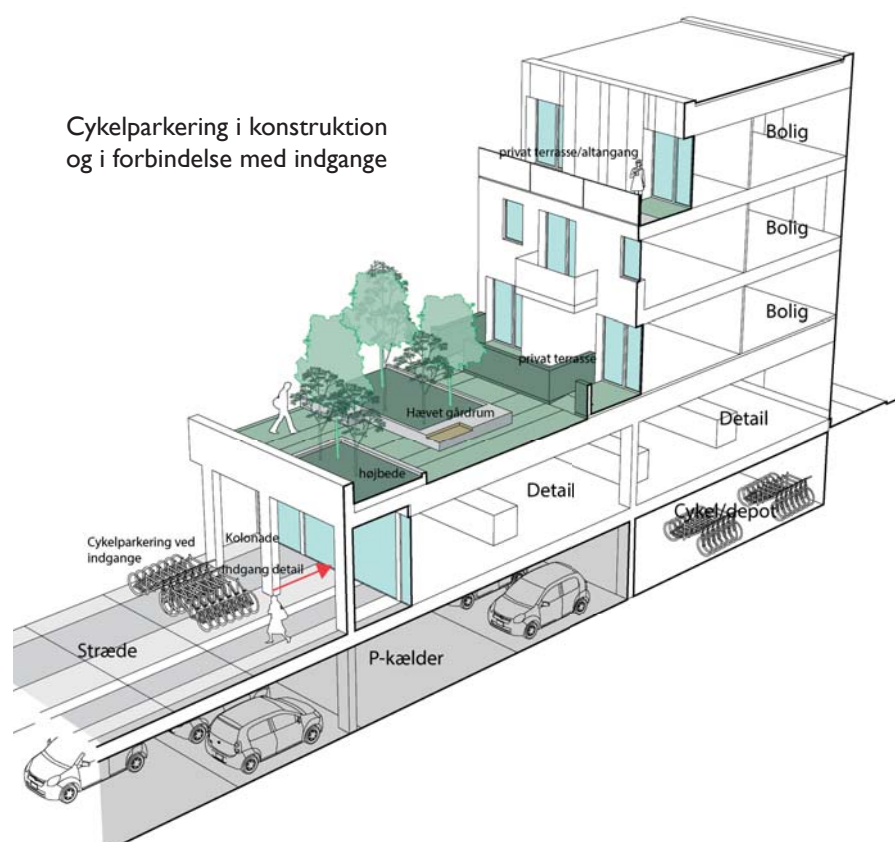


Rumbehov for cykelparkering
Cykelparkeringshåndbog
Dansk Cyklist Forbund

Cykelparkering i forbindelse
med indgange til boliger



Cykelparkering i konstruktion
og i forbindelse med indgange



5. BELÆGNINGER

BELÆGNINGER

Belægninger og byrumsinventar skal udformes i samspil med bebyggelsens ydre fremtræden og områdets særlige karakter som stationsområde og medvirke til at give kvarteret en kvalitetspræget og bymæssig fremtræden.

Området skal, som hele, have et sammenhængende materialemæssigt udtryk, hvor farverne i belægningen skal reflektere lyset i en varm farve.

I Strædet etableres der robuste belægninger i enten betonfliser eller klinker. Belægningen kan etableres, som et homogent gulv, der spænder fra væg til væg eller eventuelt med et gradueret skift i belægningen, der kan være med til guide brugernes adfærd i bydelen.

Foran indgangsdøre kan der lægges en anden type flise/klinke, som en udvendig markering. Dette vil også være medvirkende

til at etablere en kantzone i relation til facaden og de mere privatiserede zoner i Strædet.

Belægningen på Den Grønne Bro etableres i sammenhæng med Strædet, så der opnås et sammenhængende bygulv på tværs igennem hele området.

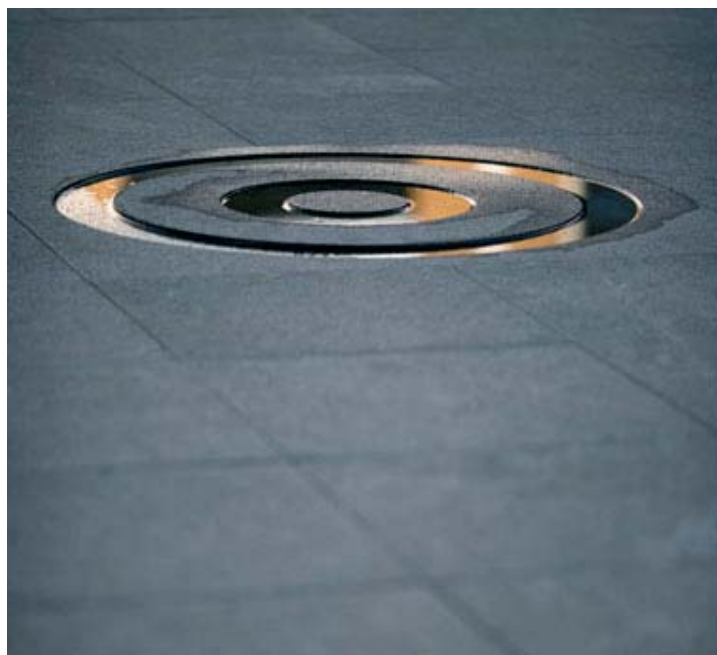
Pladserne (Vestpladsen, Tårnpladsen, Forpladsen) skal have en materialemæssig sammenhæng med belægningen i Strædet, men må gerne detaljeres eller bearbejdes yderligere. Dette kan komme til udtryk i form af særlige mønstre eller riller i belægningen eller i skift af flisestørrelse eller farve i forhold til Strædets gulv.

På fortovet i gaderummet nord for bebyggelsen etableres københavnertortov med udlignings- og inventarzoner i chausséstien og en granitkantsten mod cykelstien.



Skyggerne er illustrative. For realistiske skygger se Lokalplan 141 – del 1: Redegørelse og bestemmelser, bilag 8.

Planudsnit 1:200



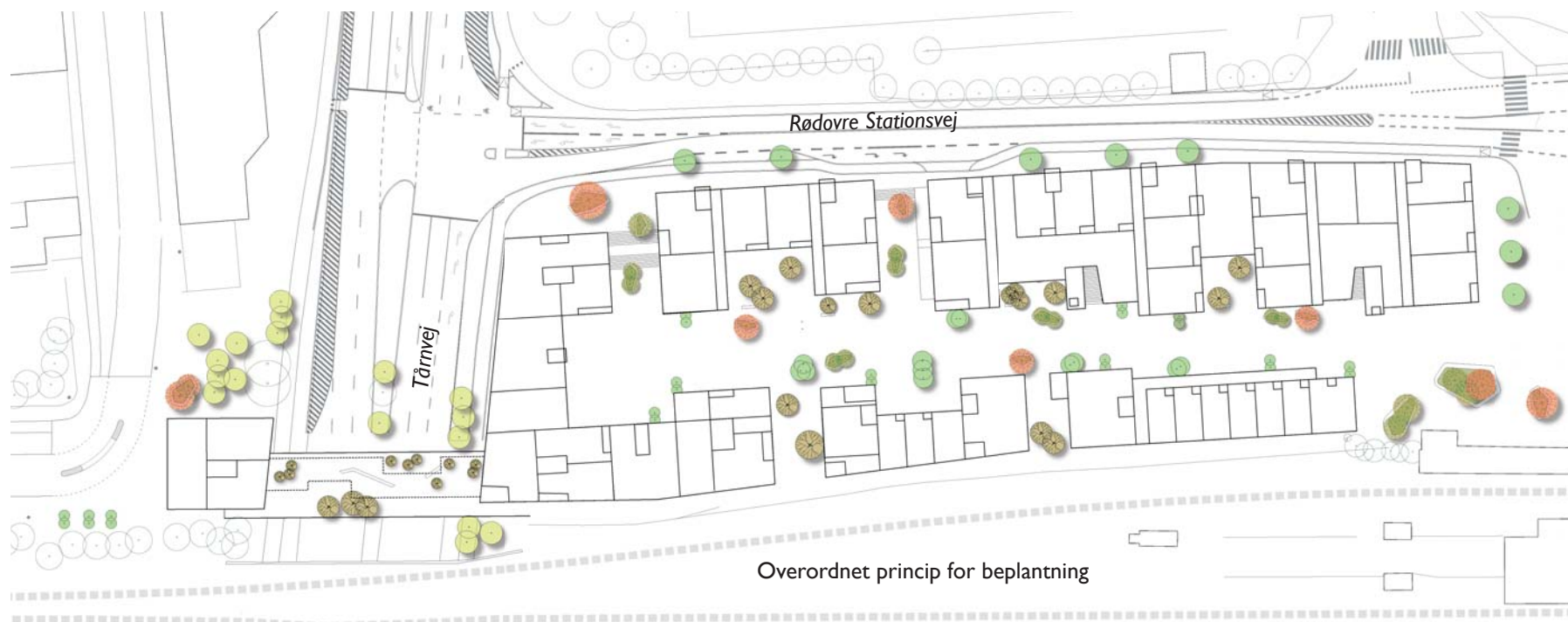
Eksempel på særlige mønstre i belægningen



Eksempel på belægning med betonfliser i forskellige nuancer

6. BEPLANTNING

PRINCIP FOR BEPLANTNING



BEPLANTNING

Friarealerne skal for så vidt muligt fremstå grønne med en varieret beplantning. Beplantning i det indre stræde skal udformes på en måde, der kan medvirke til at give området helhedspræg med et klart koncept, hvor der er taget stilling til robustheden i plantevalget, overordnede plantesammenhænge, planteudtryk, artsdiversitet, skala, farve og dufte.

- Træer og buske, der plantes i plantebede uden lysning til belægningen, bør være salttolerante arter.
- Træer og buske, der plantes på vindudsatte steder som Vestpladsen og Den Grønne Bro, bør være vindtolerante og eventuelt fastgøres.
- Ved indgange og i Strædet plantes signaltræer som et særligt kendetegn, der markerer området.
- For at opnå gode lysforhold plantes der med letløvede træer ved de mest attraktive opholdsarealer.
- Der etableres parkeringskælder under hele området. For at opnå gode vækstvilkår for planter og træer, kan der derfor med fordel etableres plantebede, som højbede eller mindre bakker for at sikre ekstra vækstmedie for planterne.
- I valget af plantearter skal der tages højde for, at beplantningen etableres på konstruktion med begrænset dybde på plantehullerne.
- Der skal etableres flere vandudtag i Strædet, Vestpladsen, Forpladsen og i Fællesrum for at sikre en let tilgang til vand til vanding af planter.
- Ved cykelparkering, skal der for så vidt muligt, plantes træer for at "skjule" cyklerne.
- For at forbedre vindmiljøet, skal der omkring Den Grønne Bro og ved Vestpladsen plantes træer i flere niveauer.

 Træbeplantning i forb. med cykel-p

 Signaltræ

 Beplantning i hævede fællesrum

 Beplantning i Stræde og byrum (Variede og letløvede arter)

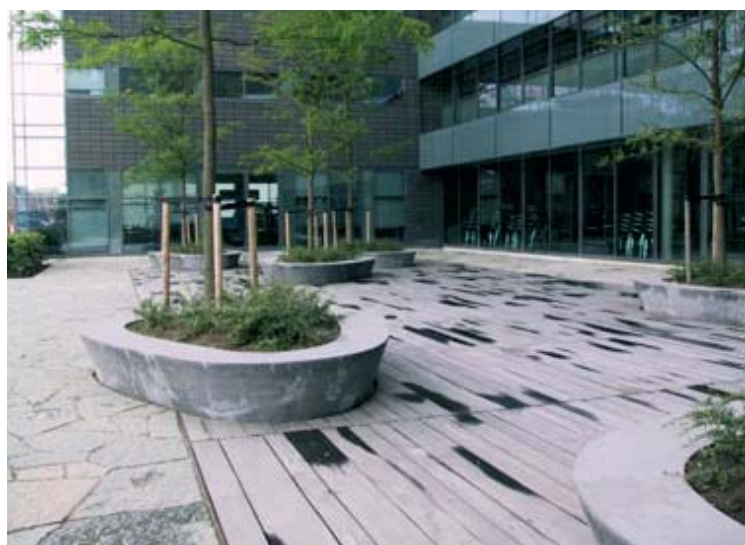
 Forslag til beplantning til forbedring af vindmiljøet uden for lokalplanområdet



Hævet plantebed i beton med integreret sideflade i træ. Træet "skjuler" cyklerne i byrummet og gør dem mindre synlige.

6. BEPLANTNING

EKSEMPLER PÅ PLANTEBEDE



7. INVENTAR

SÆRLIGT OPHOLDSMØBEL

Området indrettes med et byrumsmøbel eller rumdannende højbed, der er særligt for området. Møblet fungerer som et identitetsskabende pejlemærke igennem området og er i samspil med beplantningen med til at skabe rum og styre trafikflows.



SIDDEPLINTE OG BÆNKE

Der skal etableres siddemulighed i forbindelse med højbede eller kantafrænsninger med terrænspring. Siddeplintene skal flere steder være forsynet med arm- og ryglæn for at sikre siddemuligheder for ældre og gangbesværede. Valg af siddeplinte og bænke skal være gennemgående for hele området og godkendes af Rødovre Kommune.



Eksempel på opholdsmøbler og siddeplinte

8.AFFALD

AFFALD

Dagrenovation

Afhængig af fordelingen mellem bolig og erhverv, etableres der 2-4 affaldsstationer i Strædet og 1 affaldsstation ved forpladsen til det vestligste tårn. 'Affaldsøerne' placeres i tilknytning til de forskellige ejendomme og skal indeholde syv forskellige fraktioner, henholdsvis restaffald, bioaffald, glas, metal, papir, pap, plastik samt en batteribeholder. Hver 'affaldsø' består af 4 nedgravede beholdere med 2-delte rum. Beholderne skal således tilpasses til dæk- og kælderkonstruktion.

Eksempel på affaldsstation ved 250 boliger

- 1 stk. 2-delt 7 m³ beholder til mad- og restaffald (2 fraktioner)
- 1 stk. 2-delt 5 m³ beholder til plast- og papiraffald (2 fraktioner)
- 1 stk. 2-delt 5 m³ beholder til glas- og metalaffald (2 fraktioner)
- 1 stk. 2-delt 5 m³ beholder til pap- og kartonaffald (1 fraktion)



Eksempel på placering af affaldsstationer, storskraldsrum og vare- og affaldsgård til erhverv.

— Affaldsstation
----- Storskraldsrum og vare- og affaldsgård i konstruktion

Storskrald

Der etableres plads til storskrald i stueetagen eventuelt i kombination med en vare- og affaldsgård. Der skal sikres en frihøjde på 7 meter i konstruktionen for at kunne tømme containerne. Der skal som minimum beregnes plads til følgende fraktioner:

- Elektronik affald (1-2 stk. 660 liters beholder)
- Tv- og andet skærmholdigt elektronik affald (stilles løst)
- Hårde hvidevare (stilles løst)
- Fjedermøbler/polstrede møbler (stilles løst)
- Rent træ (stilles løst)
- Forbrændingseget affald (16 m³ vippecontainer)
- Pap (2-3 stk. 1100 liter beholdere)
- Haveaffald (x antal 660 liters beholdere eller vippecontainer)
- Keramik og porcelæn. (1 stk. 240 liters beholdere)

Erhvervsaffald

Der etableres en eller flere fælles vare- og affaldsgårde i konstruktion i enten kælder eller stueetage for erhvervsenheder. Varegården er dermed overdækket og ikke synlig fra vinduer og altaner.

Den endelige dimensionering og placering af vare- og affaldsgårde afhænger af typen og mængden af erhverv i det færdige byggeri.



Eksempler på nedgravede affaldsløsninger benyttet i Rødovre Kommune.
Kube med skuffesystem og skråt indkast.
Det skrå indkast kommer til syne når skuffen vippes ud ved hjælp af håndtag, som er integreret i skuffens front.



Underjordisk del af system

9. BELYSNING OG TRYGHED

BELYSNING

Belysningen skal medvirke til at give bebyggelsen en kvalitetspræget og bymæssig fremtræden med en imødekommende og tryk karakter, herunder skal portåbninger og passager belyses, så rummets udstrækning er tydelig. Belysningen skal virke kriminalpræventivt og forhindre, at der opstår uoplyste kroge og hjørner i bebyggelsen.

På Vestpladsen og Forpladsen ved Stationen etableres belysning på master. Dette kan eventuelt udføres som effektbelysning i samspil med pladsens design.

I strædet etableres gadebelysning på mast eller som pullert.

Belysningen i området skal overholde de respektive belysningsklasser jvf. 'Håndbog for kommunernes vej- og byrumsbelysning'. Belysningen skal afskærmes eller orienteres således at den ikke gêner beboere.

De valgte master, pullerter og armaturer skal godkendes af Rødovre Kommune og være af samme type igennem hele bebyggelsen.



Eksempel på pullertarmatur, spots på mast og effektbelysning i belægning

I0. KRIMINALPRÆVENTIVE PRINCIPPER

BYPLANLÆGNING DER SKABER TRYGHED

”Den måde, vi planlægger vores bymiljøer på, har en væsentlig betydning for kriminaliteten og borgernes oplevelse af tryghed. Design og organisation af byens rum kan bidrage til at skabe tryghed og nedbringe kriminalitet, ligesom det kan bidrage til det modsatte.

En mere hensigtsmæssig indretning af byens fysiske områder, så de bl.a. bliver mere befolkede, kan indvirke på de mest hyppige kriminalitetsformer som indbrud, tyveri, brugstyveri, hærværk, vold og al kriminalitet, der foregår i det offentlige rum.

Oplevelsen af tryghed i byerne er et fundamentalt element i folks livskvalitet. Kriminalitet og forestillinger om kriminalitet influerer på vores måder at bruge byen på. Det påvirker livet i de offentlige områder, erhvervsliv, daglig transport og bevægelse, brugen af parker, indkøbsvaner og vores deltagelse i sociale og kulturelle aktiviteter.

Hvis en by ikke opleves tryk og sikker, vil borgerne ændre adfærdsmønstre. Nogle mennesker går ikke ud om aftenen, bruger ikke offentlig transport uden for myldretiden, undgår parkeringshuse, bruger ikke byens parker og pladser og lukker sig inde i deres bolig. Bestemte dele af befolkningen, ældre mennesker, kvinder og børn samt økonomisk dårligt stillede, er særligt påvirkede.

At have tryghed som et mål i byplanlægningen, vil derfor kunne bidrage positivt til byernes funktion og udvikling.”

Byplanlægning, der skaber tryghed
Guide til mere trygge byer
TrygFonden

Det skal sikres, at bydelen udformes, så den bliver tryk at færdes og opholde sig i, og således at indretningen af byen sker med kriminalpræventive løsninger.

Der kan med fordel, i den videre projektering af lokalplanområdet, tages udgangspunkt i de kriminalpræventive byplanprincipper, eksempelvis som beskrevet i TrygFondens Guide til mere trygge byer eller med rådgivning fra Det Kriminalpræventive råd.



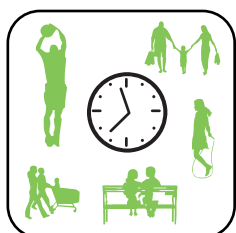
Byplanlægning, der skaber tryghed
Guide til mere trygge byer
TrygFonden

I 0. KRIMINALPRÆVENTIVE PRINCIPPER



OPHOLDS- OG UDFOLDELSESMULIGHEDER FOR ALLE

Der skal være mulighed for aktivitet, leg og ophold i nærheden af boligområdet. Udearealerne skal designes til at kunne rumme alle aldersgrupper, så der opnås en høj grad af social interaktion og møde mellem mennesker.



AKTIVITET I STORE DELE AF DØGNET

Området bliver mere trygt, hvis bydelen planlægges med blandede funktioner. Attraktive byrum, faciliteter til aktivitet, bolig, handel og publikumsorienterede erhvervsenheder sikrer aktivitet i en stor del af døgnet.



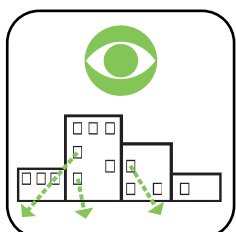
AKTIVE STUEETAGER

Aktive stueetager og kantzoner genererer liv til gade- og byrum og giver "flere øjne" på gaden.



TRYGHEDSSKABENDE BELYSNING

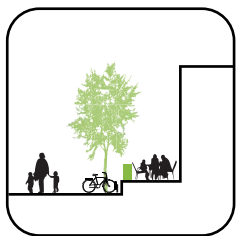
Belysningen skal være jævn og ikke blændende. Lys i byrum og på fortove og stier bør have god farvegengivelse og være rar og behagelig. Det er vigtigt, at der ikke opstår uoplyste mørke kroge og hjørner i bebyggelsen.



GOD SYNLIGHED OG OVERBLIK

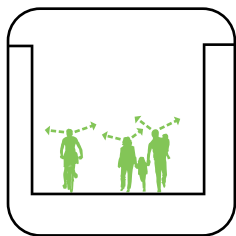
Der skal være god synlighed og overblik i området. Bebyggelsen skal, for så vidt muligt, placeres og orienteres så de offentlige arealer kan ses fra boligerne. Man skal undgå inaktive og tillukkede facader.

I 0. KRIMINALPRÆVENTIVE PRINCIPPER



KLAR MARKERING AF PRIVATE OG OFFENTLIGE OMRÅDER

Der skal tilstræbes en klar markering af de private, halvprivate og offentlige områder. Således skabes et ejerskab og en ansvarsfølelse blandt beboerne. Grænserne mellem disse områder kan markeres med skift i belægningen, lette hegn, beplantning o.l.



SIKKER TRANSPORT OG BEVÆGELSE

Stier og færdselslinier med godt udsyn og åbenhed til siderne giver gode muligheder for at orientere sig og skifte retning, hvis man føler sig utryg.



RENHOLDELSE OG VEDLIGEHOLD

God renholdelse og almen, god vedligeholdelse af områders belægning, beplantning, byinventar mv. sender et signal om, at nogen passer på området. God vedligeholdelse mindsker beboernes utryghed, da det signalerer et højt niveau af social kontrol.



OVERVÅGNING OG SIKKERHEDSUDSTYR

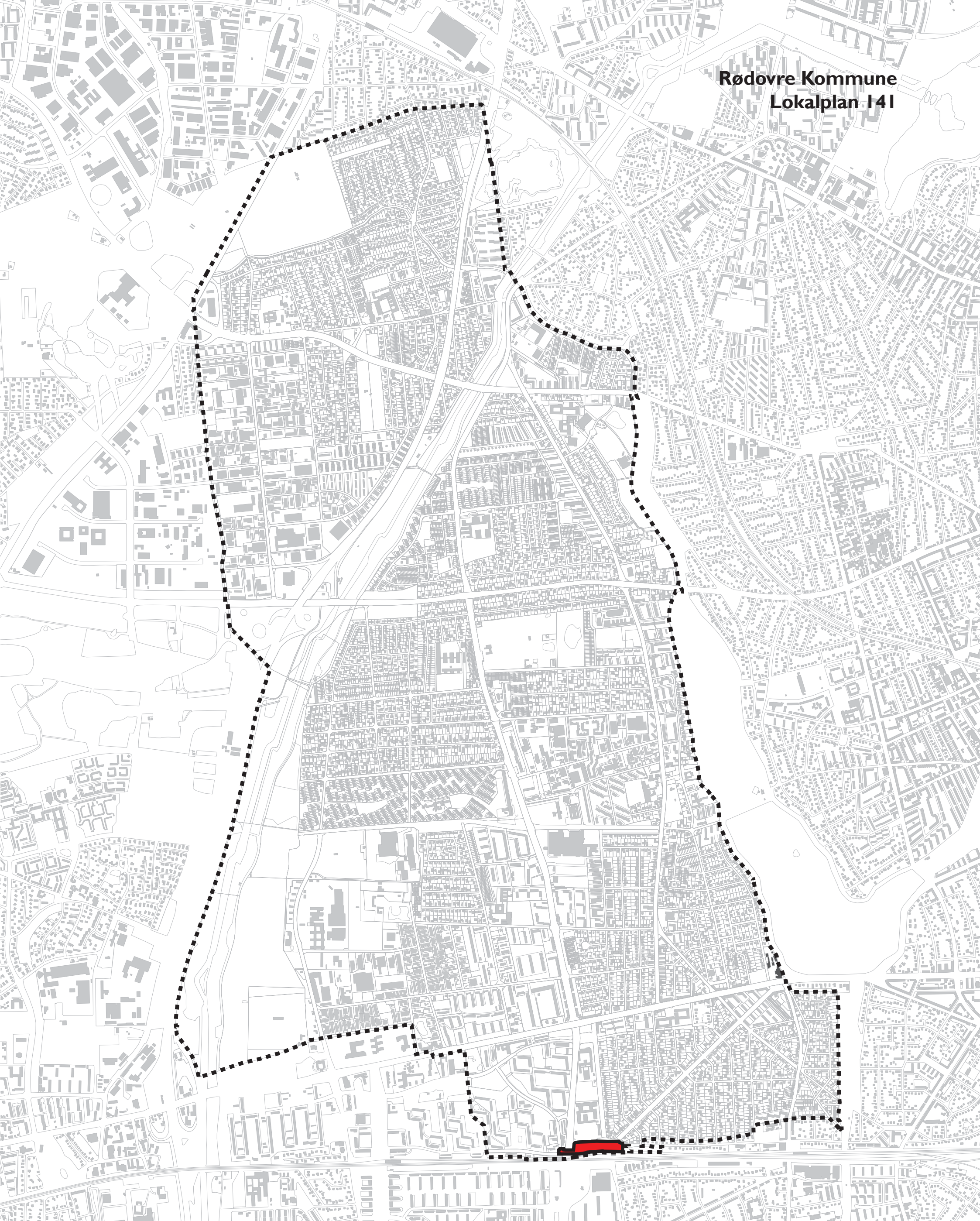
Det er nødvendigt med fysiske sikkerhedstiltag nogle steder. Sikkerhedsudstyr som fx aflåste hegn og videoovervågning kan skabe utryghed og bør opsættes med omtanke. Sikkerhedsudstyr bør derfor designes omhyggeligt, være af høj kvalitet og passe ind i området.

Udgivet af: Rødovre Kommune 2016
Forsidevisualisering: Tegnestuen Vandkunsten
Fotos: Tegnestuen Vandkunsten, Tvilum Landinspektørfirma A/S
Tekniske kort: Rødovre Kommune og GST (Geodatastyrelsen), Tvilum Landinspektørfirma A/S
Visualiseringer: Tegnestuen Vandkunsten
Plan og snit: Tegnestuen Vandkunsten, Tvilum Landinspektørfirma A/S
Kortbilag: Tvilum Landinspektørfirma A/S
Tryk: Rødovre Kommune (digitalt)

Du kan få flere oplysninger om lokalplanforslaget hos:

Teknisk Forvaltning
Tæbyvej 77
2610 Rødovre
tlf. 36 37 70 00

- eller på kommunens hjemmeside: www.rk.dk



Teknisk Forvaltning, Byplanafdelingen
Tæbyvej 77
2610 Rødovre
Telefon: 36 37 70 00 E-mail: rk@rk.dk