# Bykernen

## Forundersøgelser og helhedsplan

RØDOVRE KOMMUNE

# Udvikling af Bykernen

Tiden er moden til en ny udvikling i Bykernen. Bykernen er et meget attraktivt område, der ligger i hjertet af Rødovre og på kanten til København. Det er potentialer, der i sig selv skaber muligheder for udvikling af flere gode boliger, erhverv, byrum og grønne områder.

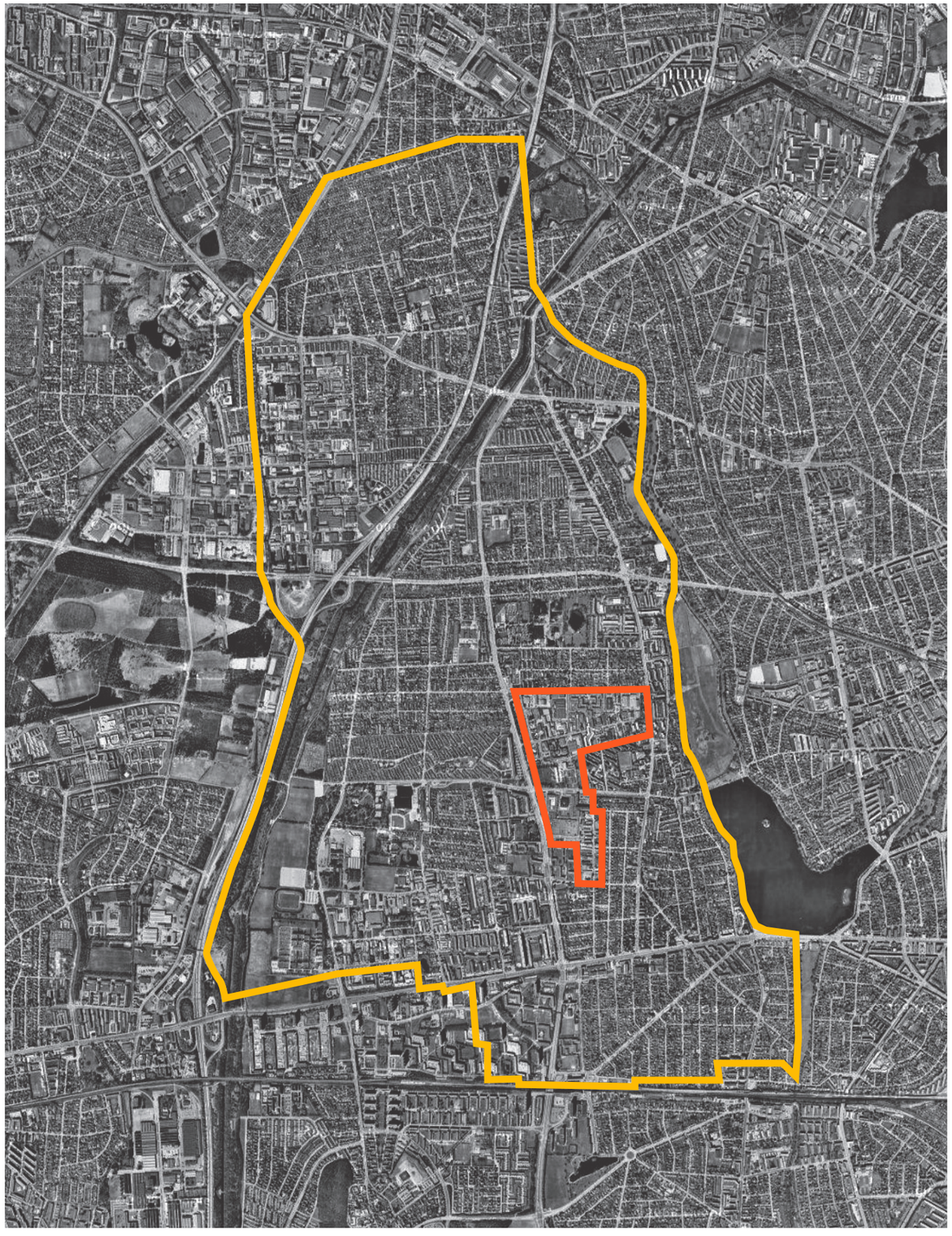
Gennem flere år har området været udpeget som byudviklingsområde og Kommunalbestyrelsen vedtog i 2014 en vision for området og et "udkast til helhedsplan for Bykernen". Med nærværende helhedsplan tages et skridt nærmere hen mod en konkretisering af planerne for området. I helhedsplanen er der taget stilling til overordnede strukturer og principper, som skal danne en ramme for fremtidige lokalplaner og projekter i området. I forbindelse med helhedsplanen er der udarbejdet et kommuneplantillæg, der skaber mulighed for at udvikle området i overensstemmelse med planen. Når helhedsplanen herefter skal realiseres med lokalplaner, gives der plads til forandringer, hvis de kan gøre området endnu bedre. Helhedsplanen skal derfor læses og anvendes som en fleksibel og dynamisk plan, der giver plads til forandringer og således vil visionen ikke gå tabt, hvis der i fremtiden sker ændringer i enkeltdele af planen.

Kommunalbestyrelsen har inden udarbejdelsen af helhedsplan og kommuneplantillæg gennemført en forhøring i henhold til Planloven for at indkalde idéer og forslag til planlægningen af området. Kommunalbestyrelsen har desuden gennemført et dialogmøde med grundejere i området for at få gode input til, hvordan visionen kan realiseres. Jeg skal på Kommunalbestyrelsens vegne takke alle borgere og erhvervsdrivende, der har medvirket i processen frem til nu.

Det er Kommunalbestyrelsens ønske, at den gode dialog forsætter i de fremtidige projekter, der må komme i Bykernen.

Vi ser alle frem til de næste skridt på vejen mod realisering af visionen for Bykernen.

Erik Nielsen
Borgmester
Rødovre Kommune



*Bykernen i Rødovre*

# INDHOLD


**BAGGRUND** **4**
Visionen 4
**FORUNDERSØGELSER** **6**
Funktioner der skaber liv 6
Trafik 7
Parkering 8
Ejerforhold 9
Bevaring 10
Bebyggelsesstruktur 12
**HELHEDSPLAN - BYKERNEN** **17**
Helhedsplanens hovedgreb 18
Princip for tætheder og højder 20
Princip for funktioner og attraktioner 21
Princip for veje og stier 22
Princip for klimatilpasning 24
Princip støj 26
Princip for byrum 28
Princip for grønne områder 30
Karrébyen 32
Sibeliusparken 34
Parkbyen 36
Kulturmidten 38
Rødovre Centrum 40
Højnæsvej 42
Den videre proces 44
Dialogproces og markedstjek 45



**Helhedsplanen for Bykernen er offentliggjort april 2017 af Rødovre Kommunalbestyrelse.**
Eventuelle yderligere oplysninger om helhedsplanen kan fås ved henvendelse til Byplanafdelingen: Teknisk Forvaltning - Tæbyvej 77 - 2610 Rødovre - Telefon 36377000 - Email rk@rk.dk - www.rk.dk

# Baggrund

## VISIONEN

*Bykernen skal være et af hovedstadens mest attraktive bymiljøer.*

Visionen er, at Bykernen i fremtiden skal udvikles med fokus på at skabe mere byliv i gode og oplevelsesrige byrum.

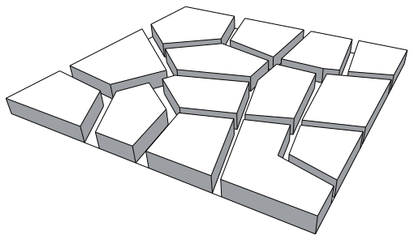
For at skabe byliv i Bykernen skal der sikres en forbedret sammenhæng rundt i Bykernen for både bilister og fodgængere. Samtidig skal der skabes flere byrum med høj oplevelsesværdi. Bykernen skal omdannes til en bydel sammensat af forskellige funktioner, der kan tiltrække nye beboere og besøgende og hermed danne grundlaget for et nyt levende byområde.

De fem visionslag omhandler principperne for et udvidet byliv, tætte byrum, arkitektur af høj kvalitet, intensive grønne rum samt et varieret og attraktivt boligudbud på et bæredygtigt grundlag. Målet er at skabe en bykerne, der kan tilfredsstille og tiltrække forskellige behov på samme tid. I Bykernen kan de nødvendige byfunktioner samles på et sted i gå-afstand fra hinanden. Spændende gader og små pladser skal indrettes, så det er rart at være der for både børn og voksne. Nye arkitektoniske perler skal være pejlemærker rundt i bydelen. Samtidig skal man kunne opleve grønne gårdrum, tagfarme og beplantning i byrummene, der kan være med til at give området en grøn, miljø- og klimamæssig bæredygtig profil.

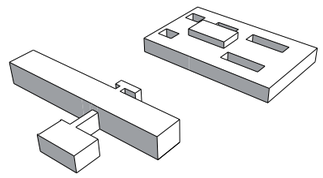
En metrostation er også en del af visionen for Bykernen, så den kollektive trafik kan være med til at styrke bydelen som grøn og bæredygtig. Samtidig lægger visionen op til, at bilerne ikke skal tage unødigt plads i byrummene. Bydelen er primært for gående og cyklende og størstedelen af bilerne skal derfor parkere i konstruktion.

Med helhedsplanen for Bykernen får Rødovres centrale område et løft. Der skabes mulighed for nye spændende bykvarterer med hver deres bymæssige oplevelser og grønne områder.

*ET UDVIDET BYLIV*
*Styrke:*
*Levende by døgnet rundt*

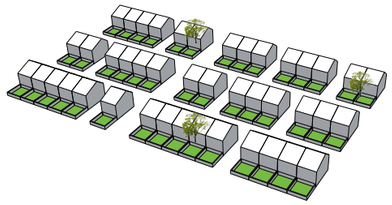


*TÆTTE BYRUM*
*Styrke:*
*Liv i stueetagerne*
*Tætte og spændende byrum*
*Godt vindklima*
*Trygt at færdes i*



*ARKITEKTONISKE PERLER*
*Styrke:*
*Karakterfulde bygninger*
*Stærke orienteringspunkter*

*DET GRØNNE OVERSKUD*
*Styrke:*
*Et rum for alle*
*Naturens kvaliteter*
*Rekreativitet, aktivitet og sundhed*



*GODE BOLIGER*
*Styrke:*
*Rumlige boliger*
*Lys og luft*

*De tre billeder viser henholdsvis situationen på Rødovre Parkvej i dag samt to idéskitser for strækningen mellem Rådhuspladsen og Rødovre Centrum.*

# Forundersøgelser

## FUNKTIONER DER SKABER LIV

Bykernen er et sammensat område, der i dag rummer en blanding af offentlig service, uddannelsesinstitutioner, kulturhus, mindre værksteds- og industribygninger, boliger, bibliotek, rådhus samt butikscenteret Rødovre Centrum m.m.

Et af målene i visionen for Bykernen er at skabe mere byliv med flere fodgængere, gående og cyklende og mere aktivitet i rummene mellem husene. Dette skal bl.a. gøres gennem en kombination af bycenterfunktioner og tætte byrumsforløb med liv i stueetagerne.

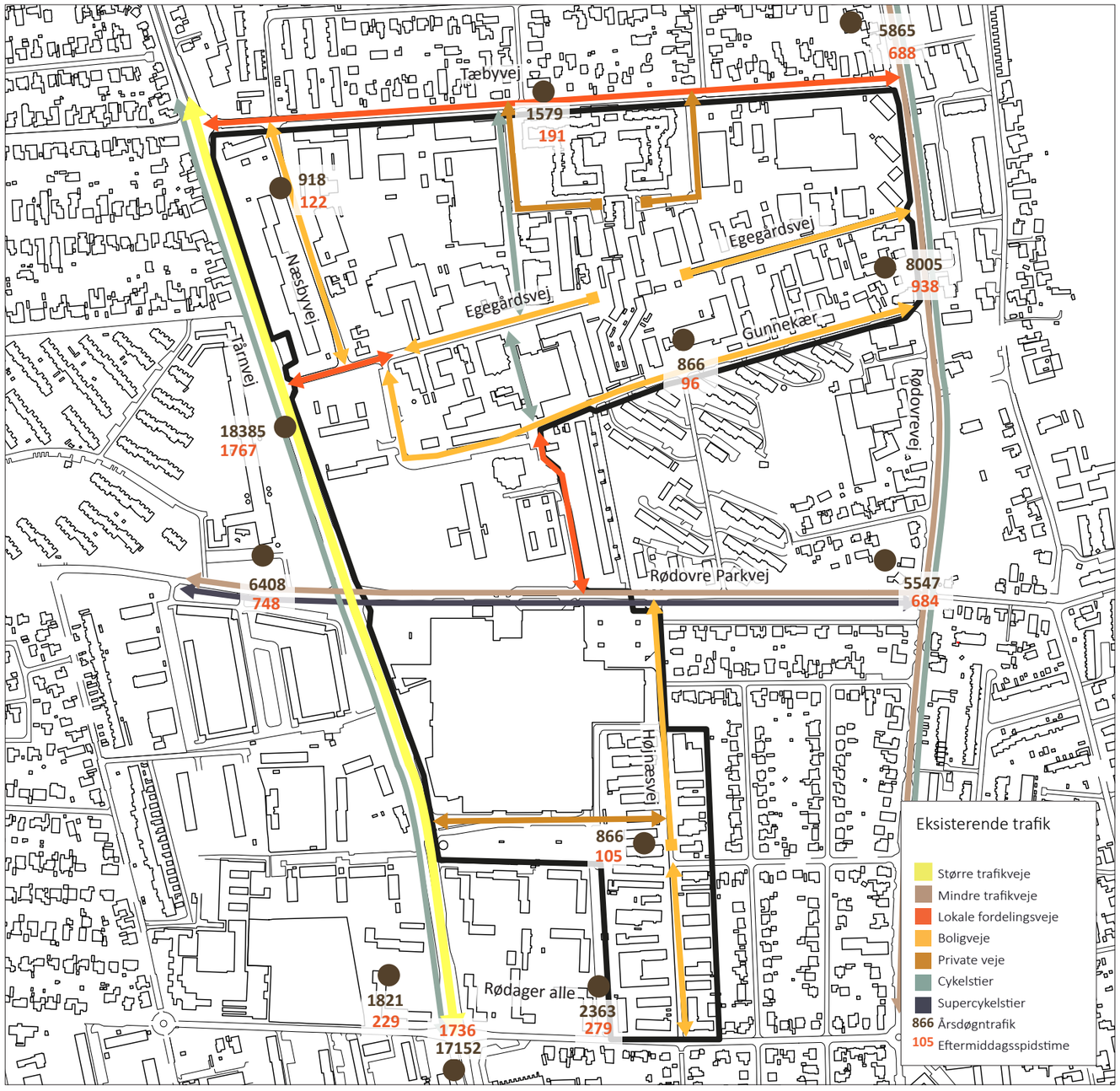
Blandt de mange blandede funktioner, der ligger i Bykernen i dag, findes allerede funktioner, der har brugere eller kunder, som er med til at skabe liv i området. Der er f.eks. flere offentlige servicefunktioner og uddannelsesinstitutioner, der har daglige brugere, som trækker folk til. Derudover tiltrækker Rødovre Centrum kunder fra hele regionen og skaber således stor aktivitet til og fra Bykernen. Centeret er med sin veletablerede position i hovedstadsregionen en væsentlig spiller i det eksisterende komercielle marked og er derfor en vigtig brik i området. Der tilbydes desuden kulturelle oplevelser med arrangementer i form af f.eks. kulturnat, koncerter, børneunderholdning, kunstudstillinger og biografture. Som det gælder for de fleste shoppingcentre opholder kunderne sig primært indenfor og størstedelen af facaderne er lukkede. Rødovre Centrums bidrag til bylivet mellem husene er derfor ikke proportionelt med antallet af besøgende i centeret.

I Bykernen ligger også mange funktioner, der primært har en produktion eller en funktion, der er lukket for offentligheden og derfor ikke medvirker til at skabe det ønskede byliv. Dette drejer sig f.eks. om flere af de mindre kontorer, værksteds- og industrivirksomheder, der ligger i området.

Geografisk ligger de funktioner, der skaber mest byliv omkring Rådhuspladsen og Rødovre Centrum.

**Potentialer**
De forskellige funktioner der skaber byliv (se kortet). Særligt området omkring Rådhuspladsen og Rødovre Centrum.

**Udfordringer**
Rødovre Centrum skaber byliv indenfor.
Store dele af Bykernen er i dag mindre håndværksvirksomheder, der ikke tiltrækker meget byliv.




# TRAFIK

Bykernen afgrænses i nord af Tæbyvej, i øst af Rødovrevej, i vest af Tårnvej og i syd af Rødager Alle. Trafikalt betjenes området direkte fra det overordnende trafiknet i Rødovre – primært fra Tårnvej og Rødovrevej med lokalveje og boligveje inde i området. Sekundært betjenes området fra Tæbyvej og Rødovre Parkvej.

Rødovre Kommune gennemfører regelmæssigt tællinger af trafikkens omfang på kommunens vejnet. På diagrammet er indtegnet trafikbelastningen på det overordnede vejnet. Trafikken er angivet dels som årsdøgntrafik for 2015 og dels for en eftermiddagsspidstime. Det fremgår, at trafikbelastningen på Tårnvej er ca. 18.000 køretøjer på strækningen nord for Rødovre Parkvej og ca. 17.000 køretøjer syd herfor. Tilsvarende ses for Rødovrevej, at belastningen nord for Rødovre Parkvej er ca. 8.000 køretøjer. På de tværgående veje ses en trafikbelastning på ca. 1.600 køretøjer på Tæbyvej og ca. 6.000 på Rødovre Parkvej. De mindre veje i området – Næsbyvej, Gunnekær, Rødager Alle og Højnæsvej har en trafikbelastning på 1.000-2.000 køretøjer.
En stor del af trafikken på såvel Tårnvej som Rødovre Parkvej er relateret til Rødovre Centrum. Med en gennemsnitlig biltrafik på 20.000 køretøjer pr. dag til/fra Rødovre Centrum har 30-50 % af den samlede trafik på Tårnvej og ca. 45 % af trafikken på Rødovre Parkvej ærinde i Rødovre Centrum.

Eftermiddagsspidstime trafikken udgør 10-12 % af årsdøgntrafikken.

Der er cykelstier langs Tårnvej og Rødovrevej samt supercykelsti langs Rødovre Parkvej. Derudover er der cykelsti inde i Bykernen på Rådhusstien.

Området er betjent af offentlig transport på Rødovrevej, Tårnvej og Rødovre Parkvej. Ved Rødovre Centrum er der således både busterminal på Rødovre Parkvej og busstop ved Tårnvej. Derudover findes der to busstop på Tårnvej samt et stop på Rødovrevej.

# PARKERING

Parkeringsforholdene i Bykernen kan opdeles i området for Rødovre Centrum og i den øvrige Bykerne.

På Rødovre Centrums område er der både parkering i konstruktion og på terræn.

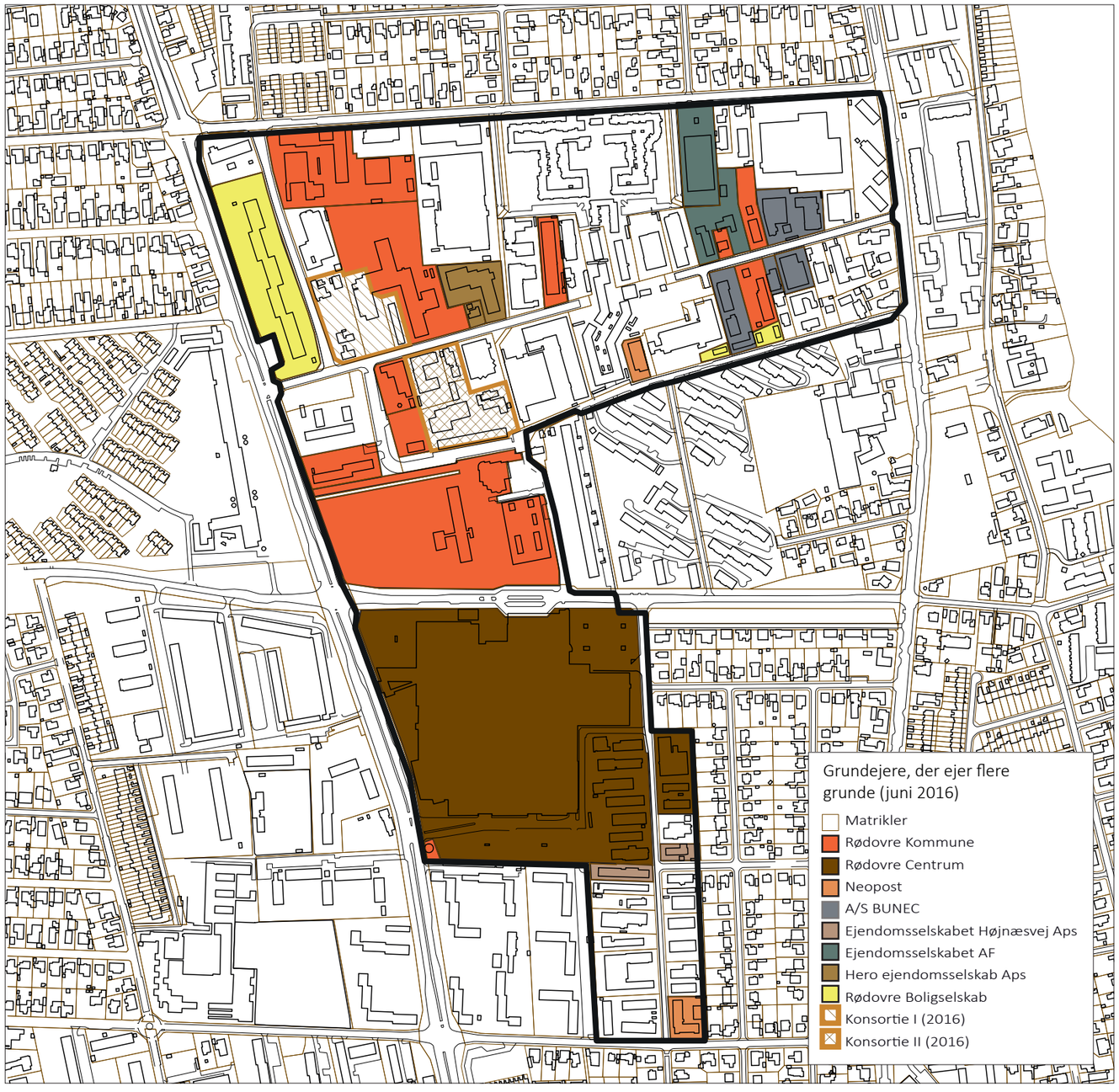
I de øvrige områder i Bykernen foregår parkering på terræn på afgrænsede parkeringspladser og langs vejene.

**Potentialer**
Parkering i konstruktion.

Smukkere og grønne parkeringsløsninger på terræn.

**Udfordringer**
Parkering på terræn optager meget plads i byrummet.

Rødovre Centrums gratis parkering vil gøre det svært at finansiere et parkeringshus som en selvstændig ejendom.




**Potentialer**
Grundejere kan gå sammen om projekter på tværs af matrikelskel.

Rødovre Kommune har mange grunde i området og er derfor en stor spiller i området. Kommunen kan derfor selv være med til at virkeliggøre idéerne i visionen.

**Udfordringer**
De mange smalle grunde og de mange grundejere gør det svært at skabe sammenhængende større projekter og byrum.

# EJERFORHOLD

Grundene i Bykernen har mange forskellige grundejere. I dag (november 2016) ejer Rødovre Kommune flere grunde, hvor nogle bliver anvendt til kommunale formål og andre er lejet ud til private.

Rødovre Centrum ejer flere grunde i Bykernen syd for Rødovre Parkvej.

Derudover er der seks andre grundejere, der i dag ejer mere end en matrikel i området.

I den aktuelle situation (juni 2016) findes desuden to konsortier, der består af flere grundejere, der har slået sig sammen for at skabe samlede projekter for flere ejendomme.

De grundejere, der ejer flere grunde har gode muligheder for at være med til at løfte udviklingen af Bykernen, da de kan samle flere ejendomme i et projekt.

# BEVARING

I Bykernen ligger fredede bygninger, et fredet grønt område, en bevaringsværdig bygning, en bevaringsværdig bebyggelse samt flere bygninger, der er karakteristiske for området.

Rødovre Rådhus og Rødovre Bibliotek er tegnet af Arne Jacobsen og opført i henholdsvis 1952-56 og 1961-69. Begge bygninger er fredede. I tilknytning til Rådhuset ligger Rådhusplænen og Rådhuspladsen, der er et fredet område.

I Egegårdskvarteret findes en enkelt industribygning på Gunnekær 24, der er udpeget som bevaringsværdig i Kommuneplan 2010-2022. Bygningen er typisk for efterkrigstidens industriområder. Bygningen er en fladebygning med shedtag, som i dag huser kommunens jobcenter. I forbindelse med den detaljerede planlægning skal det undersøges om bevaringsværdien skal opretholdes.

Sibeliusparken er en bevaringsværdig boligbebyggelse, der er tegnet af Fællestegnestuen og opført i 1984-86. Bebyggelsen ligger mellem Tæbyvej og Gunnekær og er opført ved omdannelse fra industriområde til boligområde.

I sammenhæng med Rådhuset og biblioteket ligger kulturhuset Viften. Viften udpeges som en karakteristisk bygning med sin kombination af en vifteformet bygning og et tungt kubisk volumen. Bygningen er med til at afslutte Rådhuspladsen mod nord-øst. Bygningen, der huser VUC på hjørnet af Egegårdsvej og Tårnvej udpeges også som karakteristisk bygning med sin særlige facade, åbne stueetage og kubiske facon og er med til at markere en af adgangsvejene til Bykernen.

I den østlige grænse af Bykernen ud mod Rødovrevej ligger tre etageejendomme, der udpeges som karakteristiske. De ligger skråt med gavlen ud mod Rødovrevej og med grønne fælles rum mellem husene. Derudover udpeges en enkelt bygning på Egegårdsvej som karakteristisk for området.

I området syd for Rødovre Parkvej ligger Rødovre Centrum som et markant og karakteristisk byggeri. Der er igangsat en udvidelse af centeret ud mod Højnæsvej.

**Potentialer**
Alle de udpegede bygninger og områder har arkitektoniske kvaliteter og er med til at fortælle kulturhistorien i området.

**Udfordringer**
De fredede bygninger og område udgør bindinger i området.

*Teknisk Skole på Tæbyvej 65 - karakteristisk bygning*

*Sibeliusparken - bevaringsværdig boligbebyggelse*

*Gunnekær 24 - udpeget som bevaringsværdig bebyggelse i Kommuneplan 2010-2022*

*Rødovre Bibliotek:*
*Fredet bygning tegnet af Arne Jacobsen*

*Rødovre Rådhus:*
*Fredet bygning tegnet af Arne Jacobsen*

*Viften:*
*Karakteristisk bygning tegnet af*
*Dissing og weitling*

*Rødovre Centrum:*
*Danmarks første butikscenter*
*hvis funktion er vigtig og*
*bevaringsværdig for Rødovre og*
*Bykernen*

# BEBYGGELSESSTRUKTUR

Bykernen består i dag af fire kvarterer, med hver deres bebyggelsesstruktur.

- Området omkring Rødovre Rådhus og Rødovre Centrum
- Egegårdskvarteret
- Sibeliusparken
- Højnæsvej

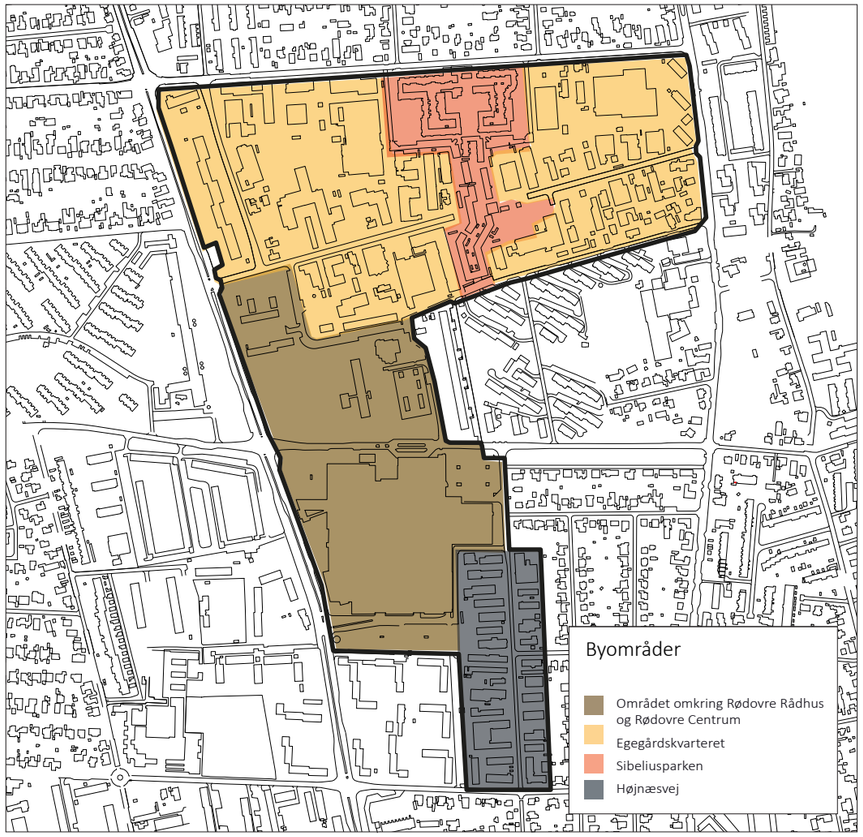
**Området omkring Rødovre Rådhus og Rødovre Centrum**
Rødovre Rådhus, politistationen, Rødovre Bibliotek, sundhedshuset og kulturhuset Viften udgør sammen med Rødovre Centrum Rødovres planlagte og moderne bymidte. Samtlige byggerier er opført efter Anden verdenskrig. Nord for Rødovre Parkvej består bebyggelsen af fritstående enkeltbygninger med store, repræsentative friarealer. En fodgængerovergang forbinder rådhuspladsen med butikscenterets forplads på den anden side af Rødovre Parkvej. Rødovre Centrum udgør en arkitektonisk megastruktur, som er sammensat af flere forskellige bygningsvoluminer.

**Egegårdskvarteret**
Egegårdskvarteret er et af de oprindelige industri- og håndværkskvarterer i Rødovre. Kvarteret udlagdes som industriområde i 1945. Kvarteret er et typisk eksempel på efterkrigstidens industriområder. De mindre og mellemstore virksomheder, der præger området, kiler sig ind mellem hinanden på relativt smalle matrikler. Ud mod Tårnvej og Rødovrevej ligger etageboliger, men derudover er området primært erhvervsområde.

**Sibeliusparken**
Sibeliusparken er opført ved omdannelse af industriområde til boligområde. Mod både øst og vest grænser området op til det eksisterende erhvervsområde. Sibeliusparken består af både rækkehuse og etageboliger. Bebyggelsen er meget varieret med mange forskellige boligtyper. Bebyggelsen er opført efter retningslinjer fra det Kriminalpræventive Råd og lægger op til fællesskab mellem beboerne. Området er friholdt for biltrafik og parkering, der er henlagt til bebyggelsens randområder.

**Højnæsvej**
Bebyggelsesstrukturen omkring Højnæsvej er præget af relativt lange og smalle matrikler med øst-vestvendte bygninger med gavle ud mod Højnæsvej. Området er et blandet bolig- og erhvervsområde.

**Etagehøjde**
På næste side ses et kort over de eksisterende etagehøjder i Bykernen og i de nærliggende områder. Her ses, at det højeste byggeri (op til 8 etager) findes omkring Tårnvej og ved Rødovre Centrum. Derudover findes der etageboligbyggeri i 3,5 og 3 etager ved Rødovrevej og Gunnekær og i Sibeliusparken. Størstedelen af bygningerne i Bykernen og i de nærliggende områder er i 1-2 etager.




*Vestvendt skråfoto af Egegårdskvarteret*

*Vestvendt skråfoto af området omkring Rødovre Rådhus*

*Nordvendt skråfoto af Sibeliusparken*

*Nordvendt skråfoto af Højnæsvej*

Taebjervej
Rødovrevej
Tårnvej
Rødovre Parkvej
Højmosevej
Rødager Alle
1-2
3
3,5
4
5
6
8
10
Eksisterende etagehøjder
36 m
8 etager
6 etager
5 etager
4 etager
3 og 3,5 etager
1- 2 etager

# BYRUM

I Bykernen findes der i dag 3 områder, hvor et forløb af gangstier og varierende byrum gør det attraktiv at færdes og opholde sig.

Omkring Rødovre Rådhus og Rødovre Bibliotek findes de store klassiske byrum egnet både til det daglige ophold, men også til de store events og folkelige arrangementer. Rådhuspladsen er det urbane byrum omgivet af rådhus, bibliotek og kulturhuset Viften, der giver en smuk indramning i kombination med trærækkerne. Rådhusbassinet er det gennemgående element på pladsen og med til at skabe liv på torvet. Det er altid dejligt at se på vand, og da der også er bænke med sol, giver det fine opholdsmuligheder i det daglige. Pladsen er også et samlingspunkt eksempelvis for juletræsfesten med rækker af boder og til koncerter. Rådhusplænen er tilsvarende det store grønne byrum, der er omgivet af rådhuset og de store trægrupper. Det er byens grønne åndehul som også kan opleves fra Tårnvej. Plænen er egnet til mange forskellige aktiviteter som f.eks. cirkus, byfest, musikarrangementer mv og er et stort aktiv for Rødovre. Begge byrum er fredet.

Rødovre Centrum er et andet attraktivt bymiljø. Her findes et netværk af indendørs stræder og pladser omgivet af butikker. Kombinationen af byrum, butikker og spisesteder skaber et intensivt byliv med masser af mennesker og muligheder for at mødes. Også her findes torve og pladser, hvor der afholdes arrangementer særligt for børnene. Mod Tårnvej findes tilsvarende udendørs byrum, hvor der er mulighed for udendørs servering. Et vandfald udgør et vigtigt rekreativt element kombineret med kunst, opholdsmuligheder og masser af blomster.

Sibeliusparken er det tredje område, hvor et tilsvarende forløb af stræder og byrum gør det rart og oplevelsesrigt at færdes. Stræderne er meget varierede og kombinationen af de halvoffentlige byrum og de private havers blomsterpragt, gør det til en god afvekslende oplevelse at færdes her. Her findes også mindre grønne byrum, et hvor regnvand kan samle sig og skabe variation og et andet, som er større med små dyrkningshaver, hvor man kan følge med i årets gang.

I dag er forbindelsen mellem de 3 byrum ikke i samme grad attraktiv. Rødovre Parkvej virker som en adskillelse og specielt skaber parkeringspladsen på hjørnet af Rødovre Parkvej og Tårnvej et afbræk i forhold til byrummene langs Tårnvej. Sibeliusparken lukker sig lidt om sig selv omgivet af parkeringspladser. Dog fornemmer man området fra cykel- og gangstien langs dyrkningshaverne, selvom hækkene efterhånden er ved at lukke for, at man kan se ind.

*En af de vigtige forbindelser i Bykernen - Rødovre Parkvej.*

*Rødovre Parkvej bagved Biblioteket og Rådhuspladsen.*

*Et af byrummene i Sibeliusparken.*

*Rådhusstien mellem Tæbyvej og Egegårdsvej.*

*Et af de mange byrum i Rødovre Centrum.*

*En af de små stier for bløde trafikanter mellem Gunnekær og Egegårdsvej.*

*Inspiration til hovedstrøget i Bykernen fra Superkilen på Nørrebro. Her ses bl.a., at palmer er blevet en mulighed i det danske bybillede.*

# Helhedsplan- Bykernen

## Grønne kvarterer og bedre sammenhæng

# Helhedsplanens hovedgreb

## Grønne kvarterer og bedre sammenhæng

***Aktive byrum og smukke strøg. Grønne områder for alle. En levende Bykerne døgnet rundt.***

Rødovre har muligheden for at få en større og mere sammenhængende Bykerne med mere byliv og flere oplevelser. De forskellige potentialer rundt i Bykernen skal udnyttes til at skabe diversitet. Samtidig skal der skabes gode forbindelser for biltrafik og især for de bløde trafikanter.

Helhedsplanen tager udgangspunkt i en udvikling af området over de næste 20 år. Analyser og løsningsforslag indenfor f.eks. trafik, klima og støj er således udarbejdet i forhold til år 2035.

Helhedsplanens hovedgreb omhandler etablering af nye forbindelser samt udvikling af seks forskellige kvarterer, som det er vist på diagrammerne på denne side. Den samlede helhedsplan for Bykernen ses på modstående side. De seks kvarterer i Bykernen er: Karrébyen, Parkbyen, Sibeliusparken, Kulturmidten, Rødovre Centrum og Højnæsvej.

Helhedsplanen gør centrale dele af Rødovre tilgængelige for den omkringliggende by og knytter gennem fysiske forbindelser de seks nye kvarterer sammen. Kulturmidten, Rødovre Centrum og Karrébyen bliver forbundet af et særligt hovedstrøg, der skal tilbyde oplevelser i form af shopping, leg, bevægelse, caféer, restuaranter, madmarked og kultur. Det er også her de offentlige serviceenheder er placeret.

For alle de nye kvarterer tilbydes grønne områder for besøgende og beboere. Dette i form af f.eks. private haver og gårdrum, smukke vejrum og offentlige grønne oaser. Derudover ses byens tage som et aktiv, der kan bruges til ophold og hvor taghaver og tagfarme kan drives og være med til at give Bykernen en særlig grøn profil.

Med helhedsplanen for Bykernen bliver der skabt grobund for, at Bykernen kan vokse ind i fremtiden.

På de efterfølgende sider er principperne i planens forskellige elementer beskrevet.

### Nordic Built Charter

Helhedsplanen er udviklet med baggrund i Nordic Built Charter, der lægger op til en bæredygtig udvikling af de bebyggede områder ud fra forskellige principper.

Helhedsplanen skaber således bæredygtighed på flere niveauer - særligt i forhold til livskvaliteten for beboere og besøgende og i forhold til klima og det grønne i byen. Med helhedsplanen skabes bl.a. kvarterer med gode boliger og spændende byrum. Der er udarbejdet løsninger for klimatilpasning i Bykernen, der både giver oplevelser i byrummet og løser udfordringer i forbindelse med regnvand. Desuden er der arbejdet med konceptet SMART CITY, der gennem nye innovative løsninger i byrum og bygninger skaber sammenhængende systemer og i sidste ende et mindsket ressourceforbrug.

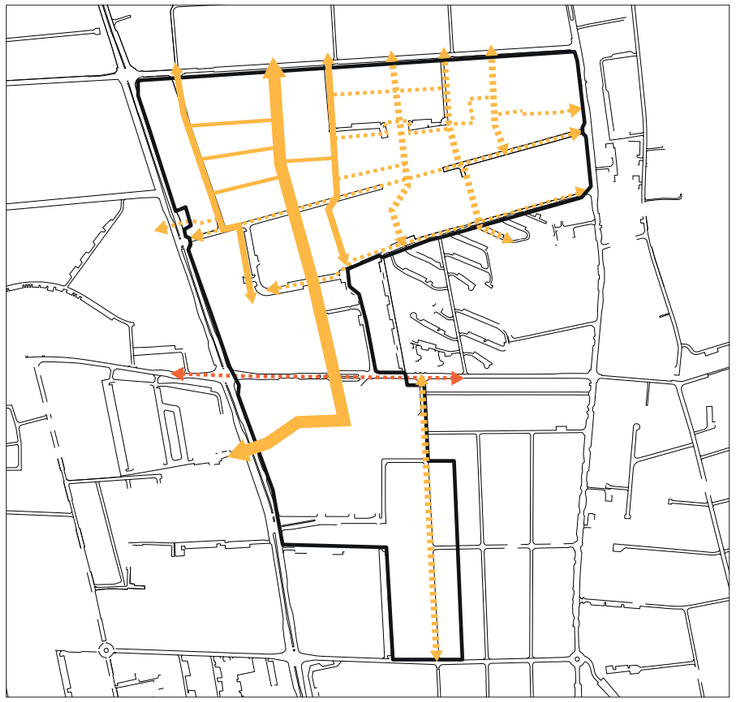
### SMART CITY

Helhedsplanen lægger op til en kompakt udvikling af områderne i Bykernen. I denne proces er der mulighed for at tænke teknologiske løsninger og byudvikling sammen, så bydelen bliver mere bæredygtig og attraktiv for nye beboere og besøgende. Bydelen kan ved at indarbejde smarte tiltag blive foregangseksempel på løsninger, der kan højne serviceniveauet for borgerne og nedbringe ressourceforbruget. I første omgang kan løsninger afprøves på testbasis i Bykernen. Hvis løsningerne viser sig at være gode og holdbare, kan de på længere sigt etableres flere steder i Rødovre.

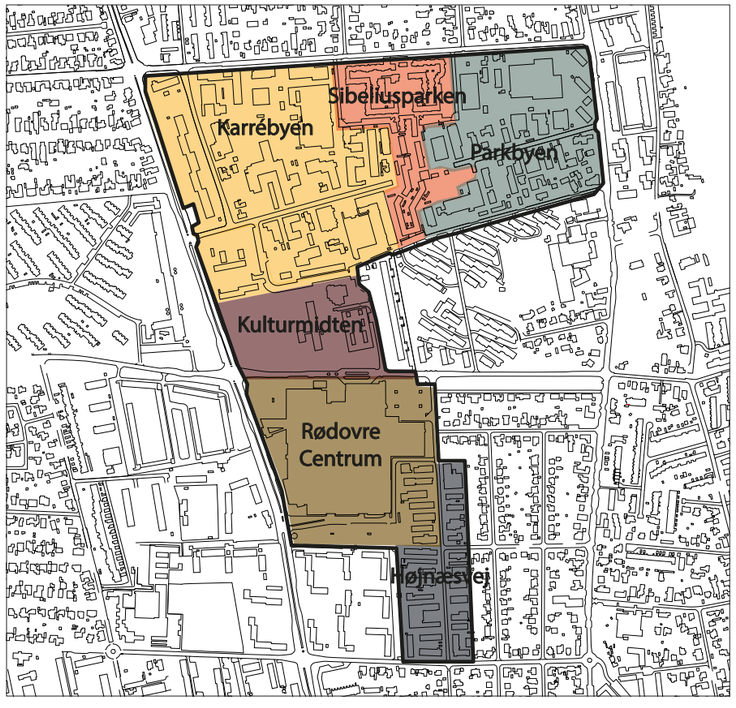
Teknologien ændrer sig hele tiden og der skabes nye smarte muligheder. Derfor giver helhedsplanen ikke faste systemer, der skal følges, men idéer til løsninger der kan implementeres og udvikles alt efter ønske og de teknologiske muligheder.

Der kan f.eks. etableres løsninger inden for trafik, parkering og regnvandshåndtering m.fl.

For udvalgte principper i beskrivelsen af helhedsplanen er der beskrevet nogle smarte tiltag, der kan gøre Bykernen mere attraktiv og bæredygtig.



*Nye forbindelser skaber mulighed for at forbinde området bedre for bløde trafikanter*




*Kvarterer med forskellig karakter giver diversitet og oplevelser til Bykernen.*

Tårnvej

Rødovrevej

Rødovre Parkvej

Højeløftevej

Rødager Alle

## Helhedsplan

Målestok 1:5000

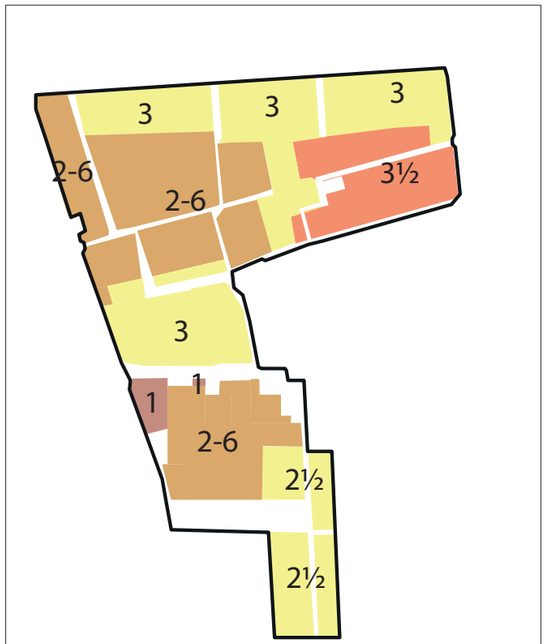
- Nye bygninger
- Eksisterende bygninger
- Byrum
- Grønneområder
- Stiforbindelse
- Træer
- Grøn facade

# PRINCIP FOR TÆTHEDER OG HØJDER

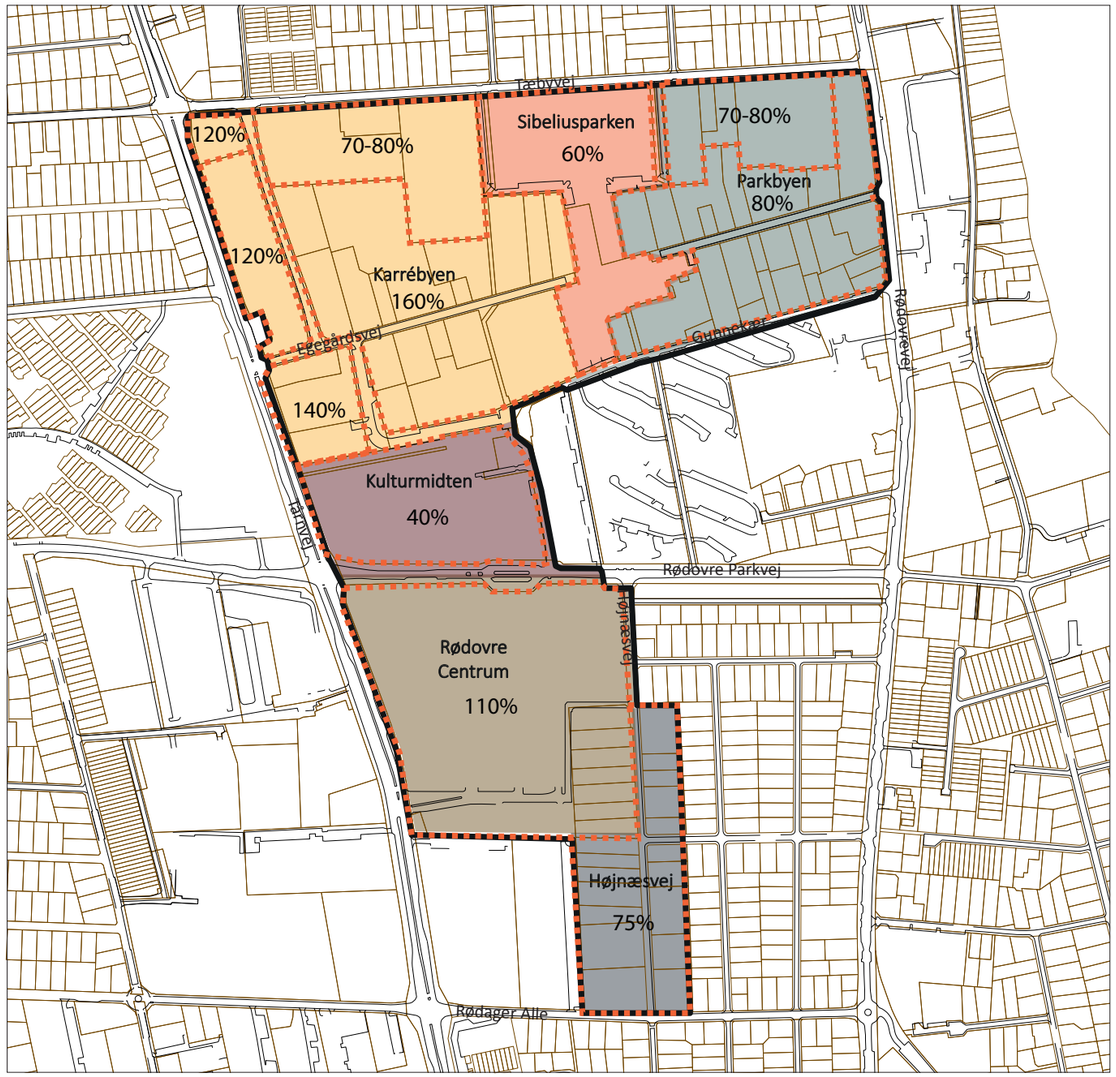
Der er et stort potentiale i at gøre området tættere bebygget, end det er i dag. Området ligger centralt i Rødovre og har en attraktiv beliggenhed i forhold til afstanden til København.

Bykernens kvarterer rummer varierende bebyggelsestypologier alt efter placering i forhold til vejnettet og de omkringliggende kvarterer samt i forhold til de eksisterende strukturer og etagehøjder i og omkring området. Til bebyggelsestypologierne hører således forskellige tætheder og maksimale højder, der skal overholdes for at få den ønskede oplevelse og kvalitet i kvarterne.
Karrébyen er opdelt i forskellige områder med hver deres bebyggelsesprocent og højde på nyt byggeri: Mod Tæbyvej og en-familiehusene nord for Bykernen holdes bebyggelsesprocenten og etagehøjden relativt lav (70-80 % og 3 etager). Mod Tårnvej kan der bygges højere og tættere (120 % og 2-6 etager). I området ved VUC kan der også bygges tæt og højt (140 % og 2-6 etager) på nær lige nord for Rådhusplænen og Rådhuspladsen, hvor bebyggelsen kan være op til 3 etager. Inde i midten af Karrébyen kan der bygges tæt og i varierende højde (160 % og 2-6 etager).
I Parkbyen holdes bebyggelsesprocenten på 70-80 % og etagehøjden på 3 etager mod Tæbyvej. Langs Egegårdsvej og Gunnekær går etagehøjden op til 3½ etage og bebyggelsesprocenten op til 80 %.
Sibeliusparken bibeholder en bebyggelsesprocent på 60 og en etagehøjde på 3 etager.
I Kulturmidten er der fokus på at understrege kvaliteterne i det fredede område omkring Rådhuset og Bibliotektet. Bebyggelsesprocenten er 40 % for hele kulturmidten.
Rødovre Centrum har en bebyggelsesprocent på 110 % og en højde på 1-6 etager.
På Højnæsvej kan der bygges i 2½ etage med en bebyggelsesprocent på 75 %.

Bebyggelsesprocenter og -typologier er baseret på referencer fra andre byområder med gode byrum og boligområder. Hvert bykvarter præsenteres efterfølgende med de tilhørende bebyggelsestypologier.

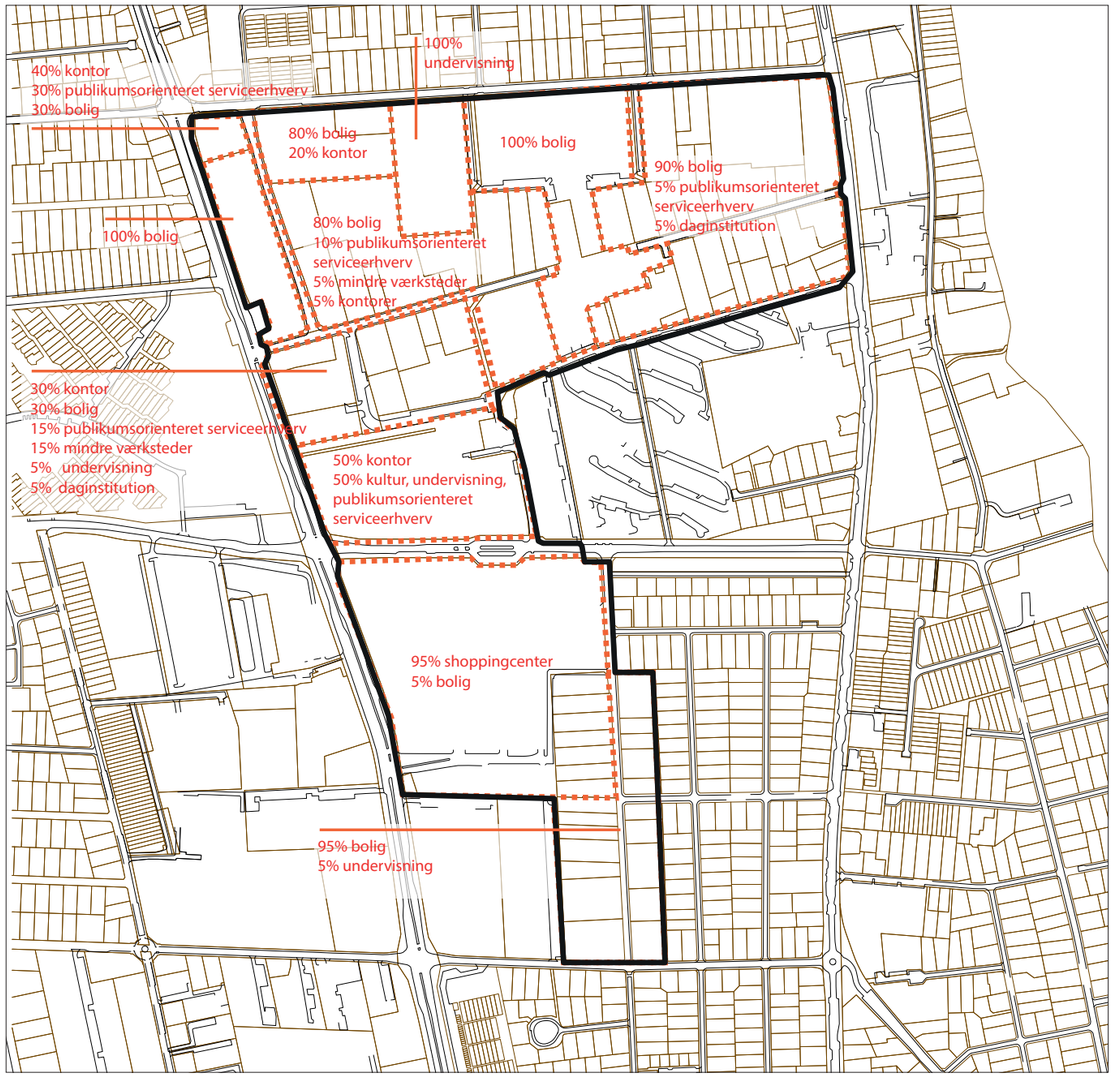



*Fremtidige etagehøjder i Bykernen*




*Bebyggelsesprocenter i Bykernen*

# PRINCIP FOR NYE FUNKTIONER OG ATTRAKTIONER




*Placering af funktioner og arkitektoniske perler i Bykernen. Procentsatserne er ca. tal.*

*Nye attraktioner og arkitektoniske perler i Bykernen*

Arkitektoniske perler er bygninger, der kan være med til at styrke Rødovres arkitektoniske profil og skabe pejlemærker rundt i byen. Målet med nye funktioner, attraktioner og de arkitektoniske perler er at gøre Bykernen smukkere og skabe liv og bevægelsesflow rundt i byen. Flere af de grunde, der er udpeget til arkitektoniske perler, ejer Rødovre Kommune i dag. Kommunen har derfor en særlig mulighed for at påvirke udviklingen af disse områder.

De nye kvarterer giver byen mulighed for at skabe nye attraktioner, der kan være med til at udvikle området og fungere som katalysatorer for vækst i det enkelte områder.

Attraktionerne kan både være nye bygninger, nye pladser og byrum, hvor der er særlige aktiviteter, der tiltrækker byliv.

De nye funktioner skal supplere de aktiviteter, der allerede er i Bykernen i dag, så der bl.a. skabes bedre grundlag for caféer, restauranter og motions- og fritidstilbud til Rødovres borgere. Derudover skal det være muligt at etablere mindre værksteder med udsalg af egne varer i Karrébyen.

Konkret kan f.eks. skabes følgende nye aktiviteter i Bykernen (se også illustration til venstre):

1. Nye bygninger for offentlig service på Gunnekær.
2. "Bypladsen": Et rekreativt byrum på Egegårdsvej midt på hovedstrøget fra Rådhuspladsen gennem Karrébyen.
3. Kontorer med caféer og restauranter i stueetagen.
4. Kontor, bolig og evt. publikumsorienteret service i stueetagen.
5. Evt. metrostation og markedsplads
6. Evt. ny daginstitution.
7. Evt. bemandet legeplads i tilknytning til ny institution.
8. Evt. musikskole.

# PRINCIP FOR VEJE OG STIER

Målet er at sikre en rationel trafikstruktur, der sikrer, at Bykernens kvarterer trafikbetjenes med gode forbindelser for alle trafikanter. Sikkerhed og tilgængelighed er nøgleord i forhold til den fremtidige trafikstruktur.

Et mål for den offentlige transport er at få metroen til Rødovre med stop i Bykernen. Bykernen er allerede i dag et område med funktioner af regional betydning og er derfor et oplagt sted at placere en metro. Med den forestående udvikling, en højere tæthed og flere bymæssige funktioner, vil incitamentet til at placere en metro i Bykernen styrkes.

Udviklingen af Bykernen forventes at forøge biltrafikken til Bykernens område. Afhængig af om der etableres en metrostation i området, vurderes det, at udviklingen vil generere ca. 6.400 bilture pr. døgn (med metro) og ca. 9.900 bilture pr. døgn (uden metro).

### Veje

For at skabe en bedre sammenhæng og et bedre trafikflow i Bykernen etableres en ny vej "Rådhusvejen" i det spor, hvor Rådhusstien ligger i dag. Herved bliver det muligt at komme til den tætteste del af Bykernen - Karrébyen - fra flere sider. Egegårdsvej forbindes desuden ned til Gunnekær mellem grundene på Gunnekær 30 og 24 så denne vej opgraderes til et reelt vejstykke og ikke blot et parkeringsområde.

De interne veje i Bykernen skal anlægges efter en hastighed på 30-40 km/t, så de kan bidrage til et roligt byrum inde i området.

Forøgelsen i trafik til området gør, at dele af Tæbyvej og Egegårdsvej bør opgraderes til mindre trafikveje, da de delstrækninger forventes at modtage hovedparten af den ekstra trafik til Bykernen. Trafikken består både af beboerkørsel og parkeringssøgende trafik. Ligeledes forventes Næsbyvej og Egegårdsvej at blive lokale fordelingsveje, da de kan være med til at fordele den lokale boligtrafik i området, hvor de i dag primært benyttes af lokal trafik til ejendommene langs vejene.

Udviklingen i trafikmængden til Bykernen betyder, at der forventes, at vejkrydset ved Tårnvej/Egegårdsvej skal opgraderes fra et vigepligtreguleret kryds til et signalreguleret vejkryds. Krydset bør opgraderes, da der forventes en forøgelse af svingtrafik, samt en forøgelse af mulige konflikter mellem svingende biler og bløde trafikanter. Et signalreguleret kryds er her bedre egnet til at afvikle svingtrafik og forbedre trafiksikkerheden for de bløde trafikanter end et vigepligtsreguleret kryds.

Ændringen i trafikmønsteret kan også medføre, at der skal foretages ændringer i signalprogrammeringen i vejkrydsene ved Tårnvej/Tæbyvej, Tæbyvej/Rødovrevej, Tårnvej/Rødovre Parkvej og Tårnvej/Rødovre Centrum.

Endvidere kan udviklingen af Bykernen betyde, at der skal ændres i vejprofilet for Rødovrevej, da der ikke vil være behov for at få tung trafik ind ad Gunnekær og Egegårdsvej.

### Busser og metro

I midten af Bykernen foreslås et centralt knudepunkt for den kollektive trafik med en metrostation og stoppested for flere buslinjer, som forbinder Bykernen med resten af det kollektive transportnetværk i Storkøbenhavn. Langs Tårnvej kører flere S- og A-buslinjer med stop ved Rødovre Centrum. Disse buslinjer giver Bykernen højfrekvens adgang til S-togene ved Rødovre, Jyllinge og Husum Station. Det forventes også, at der vil være en busforbindelse, som forbinder Bykernen med Letbanen langs Ring 3.

### Cykelstier

Langs Rødovre Parkvej løber en supercykelsti (Albertslundruten), som giver cyklister og cykelpendlere direkte adgang til de grønne områder i Rødovre samt til København og industriområder i Glostrup og Albertslund. Denne rute forstærkes også af cykelstier langs Rødovrevej og Tårnvej.

Derudover foreslås det, at der etableres cykelsti i begge retninger på Egegårdsvej fra Tårnvej ind til Bypladsen samt begge retninger på Tæbyvej ind til den nye vej "Rådhusvejen" idag Rådhusstien, da det er her, der vil være den største trafikbelastning.

### Parkering

Parkering i Karrébyen håndteres med parkeringsarealer i konstruktion. 10-20 % af pladserne skal udlægges til offentlig benyttelse.

Parkeringsarealerne til de offentlige bygninger har en dobbelt funktion og fungerer efter arbejdstiden også som frit tilgængelige parkeringsarealer for de kulturformål, hvis aktiviteter som regel ligger uden for almindelig arbejdstid.

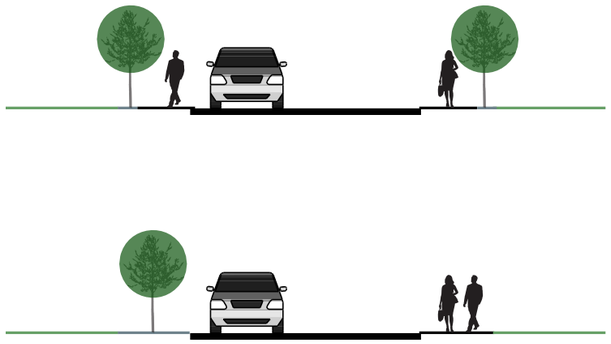
I Parkbyen håndteres parkeringen med 2/3 i bygning eller under terræn. Ved Højnæsvej kan parkeringen være på terræn. 10 % af pladserne skal i begge kvarterer udlægges til offentlig benyttelse. Parkeringspladserne i Bykernen er opdelt, så de primært er for de boliger og erhverv, der er tilknyttet de enkelte bygninger i Bykernen.

### SMART CITY for transport i Bykernen

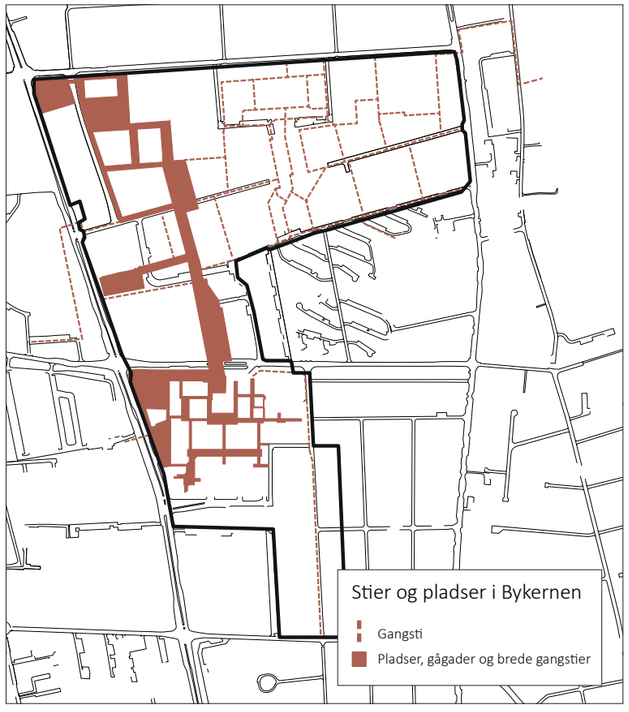
For at gøre det mere attraktivt at cykle, kan der f.eks. etableres grønne bølger i signalanlæggene for cyklister. For alle trafikanter kan der på udvalgte steder vejledes og oplyses om fart, lysskift og ankomsttidspunkt til centrale destinationer. Der kan desuden opsættes pumpestationer på travle cykelruter og cykeldestinationer, så cyklister nemt kan pumpe deres cykler, mens de er på vej til eller fra arbejde.

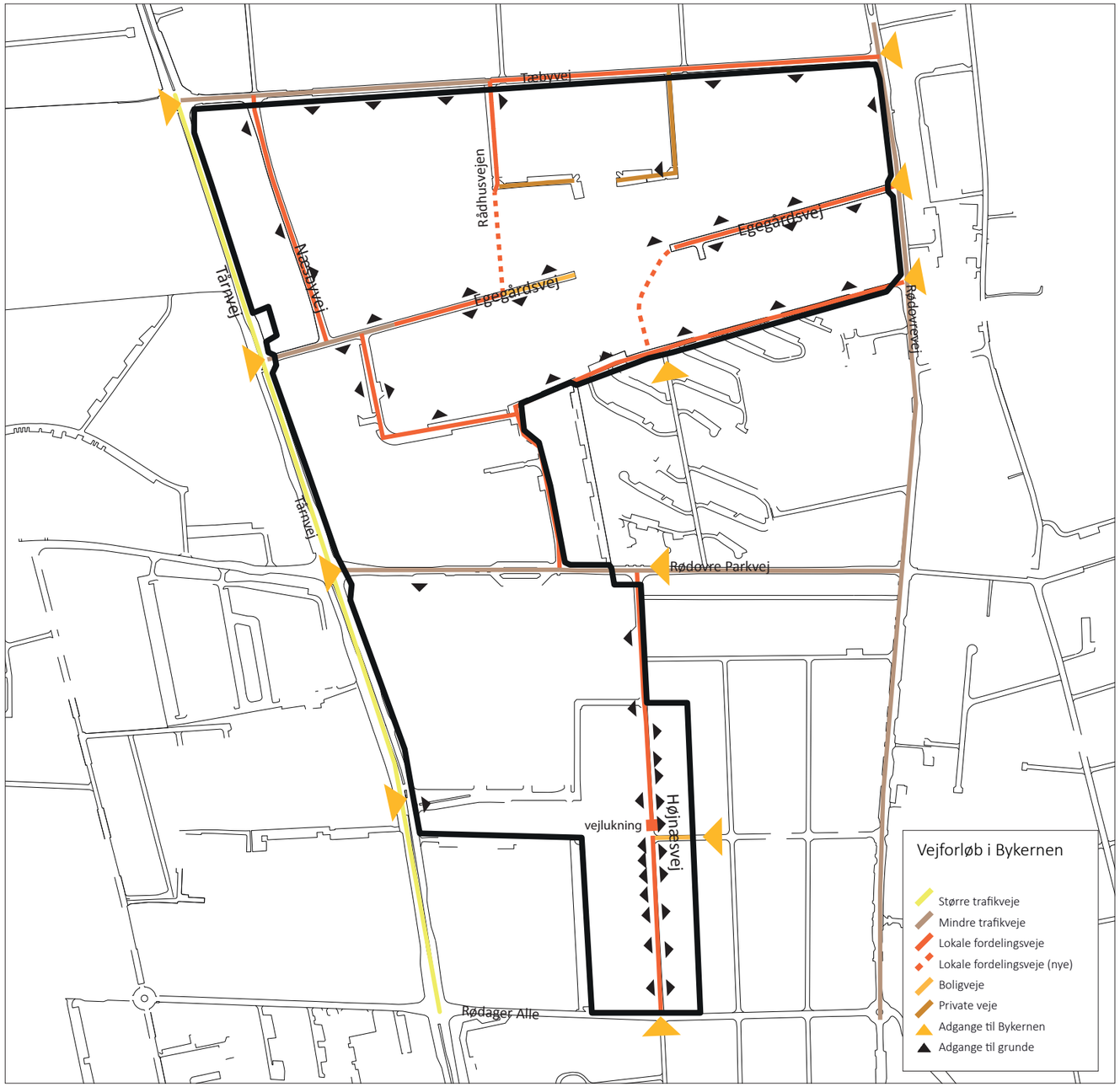
Parkeringen i området kan styres via elektroniske tavler, der oplyser om antal og nærmeste ledige parkeringspladser, så omkørsler minimeres og der gøres mere plads til cyklister og fodgængere.

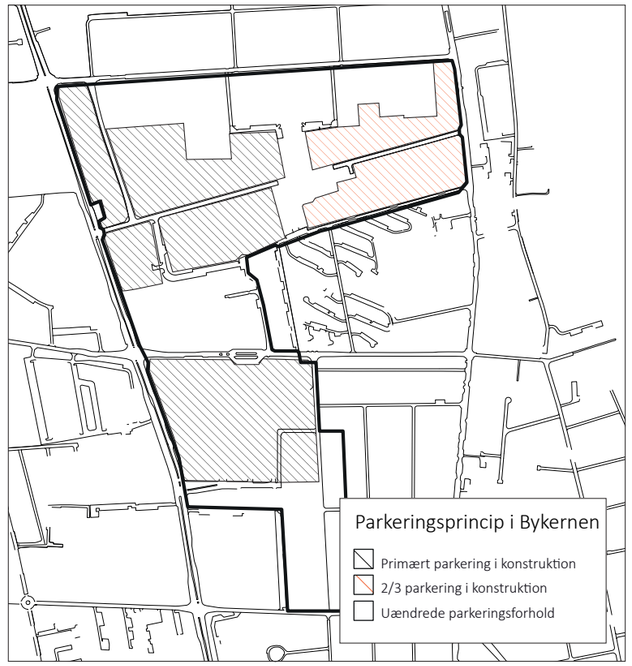
For at fremme brugen af elbiler kan der oprettes parkeringspladser for elbiler og placeres elbilladere centralt i forhold til boligområderne og arbejdspladserne.

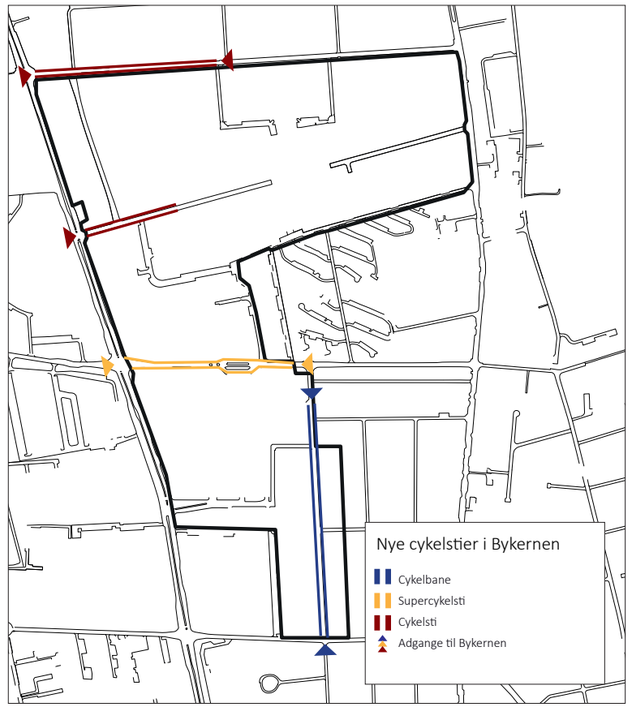


*To eksempler på princip for nyt vejforløb: Rådhusvejen (idag Rådhusstien)*




Tæbyvej
Rådhusvejen
Egegårdsvej
Egegårdsvej
Tårnvej
Nærumvej
Rødovrevej
Rødovre Parkvej
vejlukning
Højnæsvej
Rødager Alle
Vejforløb i Bykernen
Større trafikveje
Mindre trafikveje
Lokale fordelingsveje
Lokale fordelingsveje (nye)
Boligveje
Private veje
Adgange til Bykernen
Adgange til grunde


Parkeringsprincip i Bykernen
Primært parkering i konstruktion
2/3 parkering i konstruktion
Uændrede parkeringsforhold


Nye cykelstier i Bykernen
Cykelbane
Supercykelsti
Cykelsti
Adgange til Bykernen

# PRINCIP
# FOR KLIMATILPASNING

Bykernen skal være et bæredygtigt område, der kan imødekomme klimatiske forhold nu og i fremtiden. Klimatilpasning og skybrudshåndtering er derfor tænkt ind i planen. Det vil både minimere omkostningerne, set i forhold til at skulle klimatilpasse området efterfølgende, og er samtidigt med til at give Bykernen attraktive blå og grønne byrum.

I Bykernen tænkes derfor etableret otte skybrudsbassiner i forskellig størrelse med en samlet volumen på 6000 $m^3$. Bassinerne etableres som fordybninger i terræn med en middeldybde på 0,4 m, men vil i realiteten etableres i varierende dybder og udseender, så de passer ind i bybilledet. Se forslag til placering på kortet til højre på siden.

På side 25 er vist tre oversvømmelsesscenarier ved en 100 års regn. Fra venstre viser:
1. figur oversvømmelserne, der vil forekomme, hvis ikke der skybrudssikres.
2. figur oversvømmelserne, der vil forekomme, hvis der skybrudssikres med de otte bassiner.
3. figur oversvømmelserne, der vil forekomme, hvis der skybrudssikres og samtidigt indlægges seperatkloakering.

Som det fremgår af især den første og til dels den midterste figur, vil der i forbindelse med en 100 års regn forekomme flere oversvømmelser i Bykernen. Især området omkring Næsbyvej er udsat, da det ligger lavt.

De skybrudssikrede arealer på hovedstrøget kan etableres på mange måder f.eks. som sænkede pladser til ophold, hvor caféerne kan have bordpladser. Det kan også være grønne elementer med sænket terræn, legepladser eller amfiteater-lignende områder, som kan bruges til koncerter, små teaterforestillinger el.lign. Fælles for områderne er, at der kun sjældent vil stå vand i bassinerne. Oversvømmelsen af områderne vil ske i gentagelsesperioder på 5- 10 år med maksimal udbredelse ved en 100 års hændelse. Bassinerne vil således i langt størstedelen af tiden kunne anvendes til de tiltænkte formål i områderne.

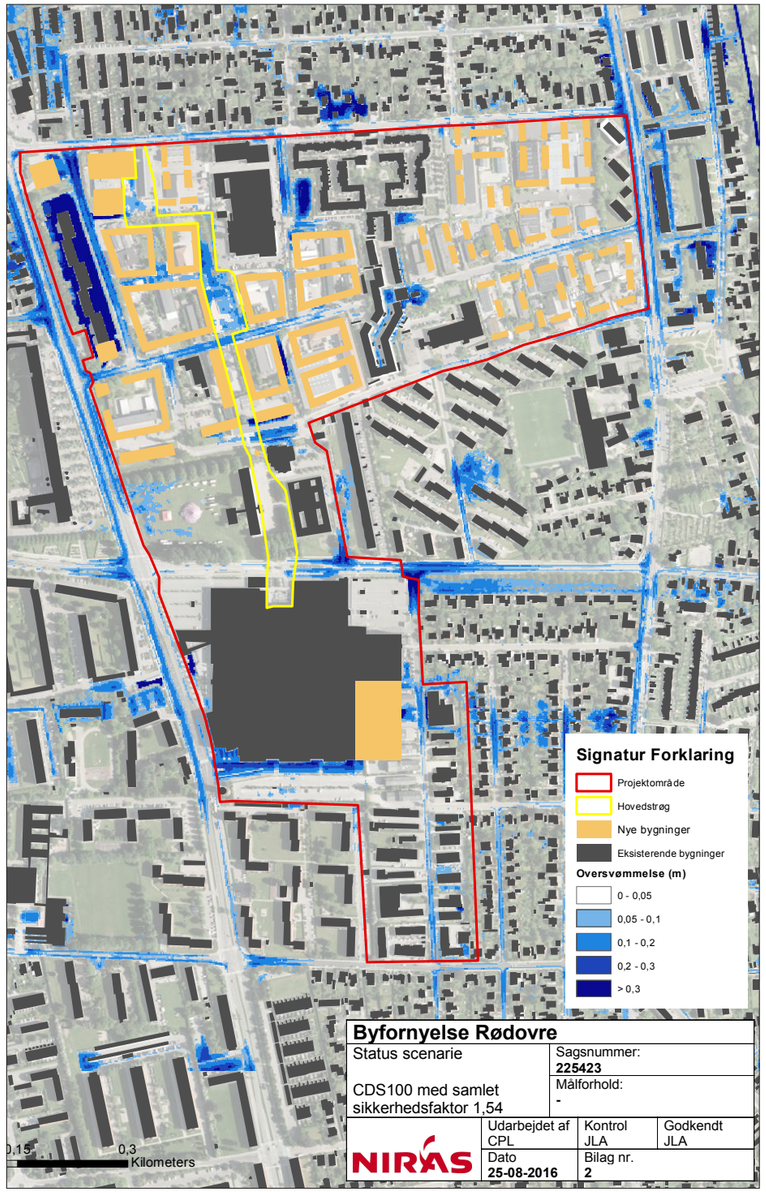
| Basin | Areal ($m^2$) | Volume ($m^3$) |
|---|---|---|
| 1 | 2500 | 1000 |
| 2 | 1000 | 400 |
| 3 | 3000 | 1200 |
| 4 | 2000 | 800 |
| 5 | 1500 | 600 |
| 6 | 1200 | 480 |
| 7 | 2000 | 800 |
| 8 | 1800 | 720 |

*Anbefalinger til arealer og voluminer for de otte skybrudsbassiner (NIRAS).*

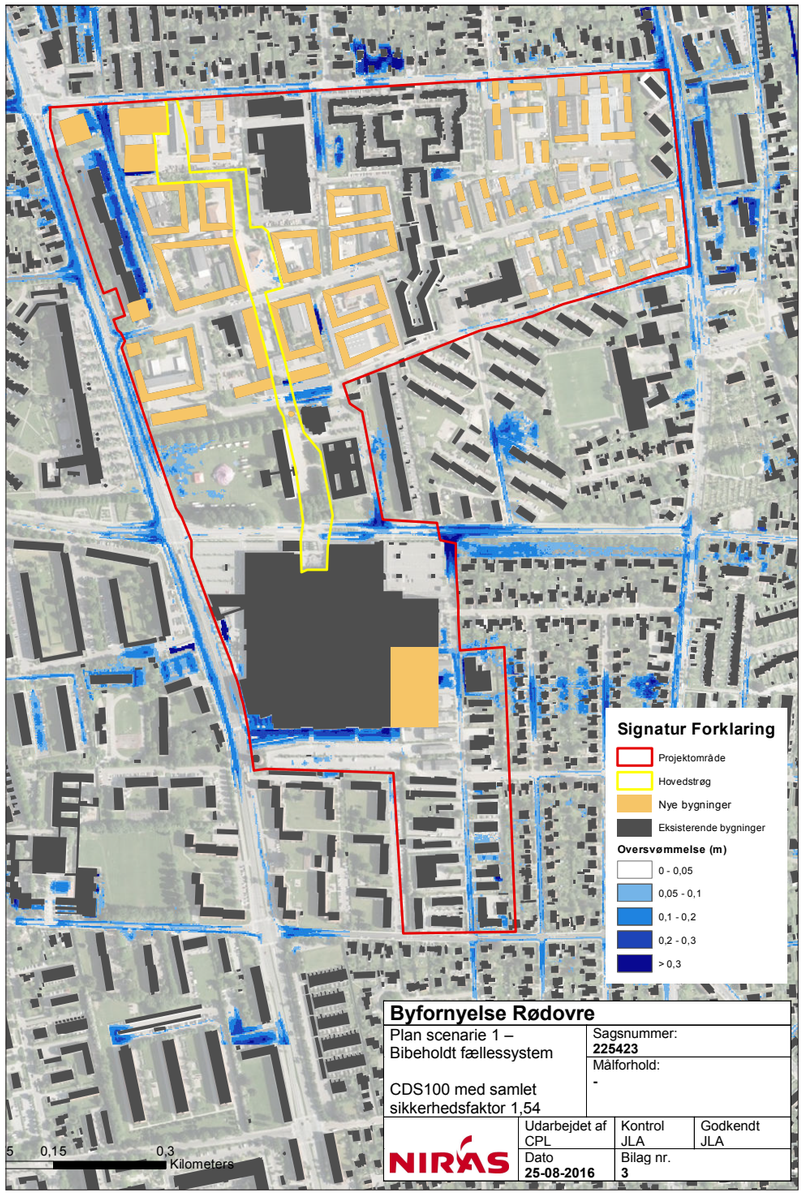
Som det ses på midterste figur på side 25, kan skybrudsbassinerne ikke alene håndtere al regnvand ved en 100 årsregn. Det anbefales derfor, at områderne i Bykernen seperatkloakeres ved nybyggeri, da oversvømmelser ved skybrud nemmere kan undgås med seperatkloakering. Desuden er det billigere og nemmere at seperatkloakere ved nybyggeri end ved byggeri, der er opført.

I den detaljerede planlægning af byrum, torve og pladser i Bykernen skal volumen og bassindybde vurderes og justeres i forhold til de konkrete ønsker til anvendelse. Der skal i den forbindelse bl.a. indtænkes tilgængelighed og løsninger for niveaufri adgang ved skybrud.

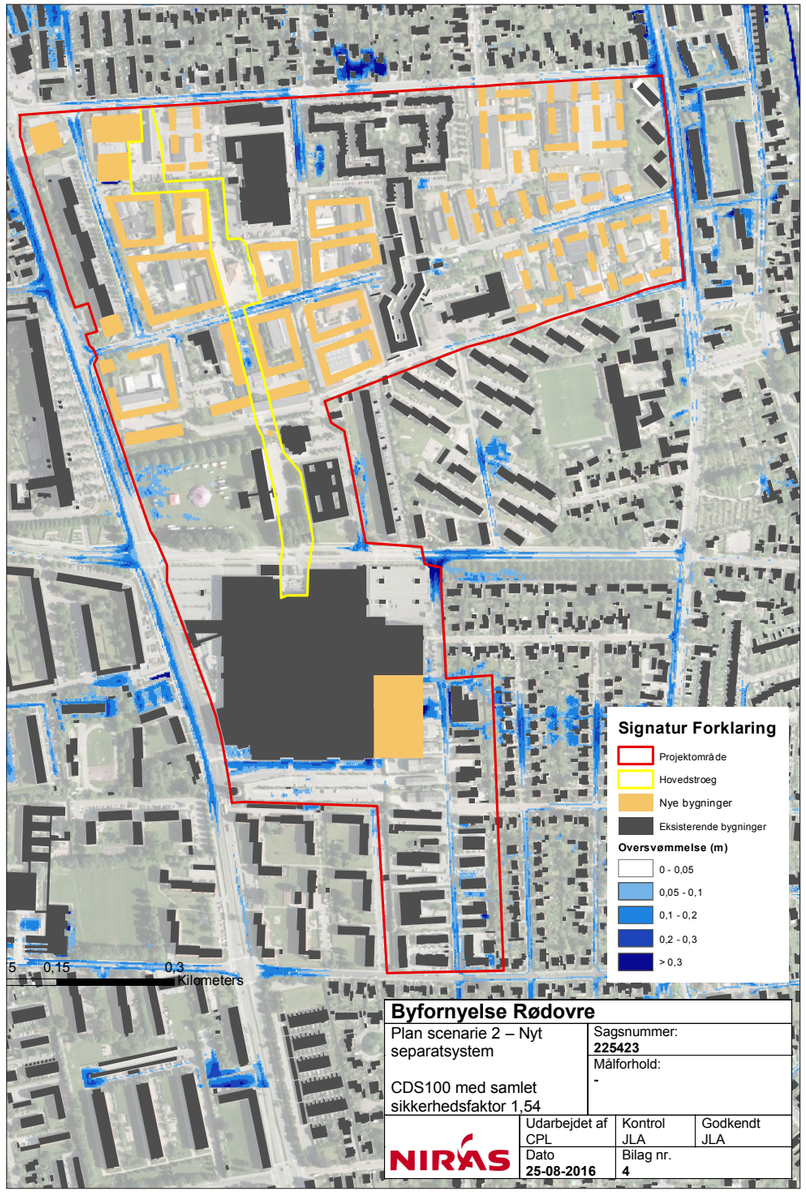
*Forslag til otte nye skybrudsbassiner i Bykernen.*




*Oversvømmelser i forbindelse med en 100 års regn. Der er taget udgangspunkt i et statusscenarie, hvor der er fælleskloakeret, men ikke etableret bassiner.*




*Oversvømmelser i forbindelse med en 100 års regn. Der er taget udgangspunkt i et scenarie, hvor der er fælleskloakeret og etableret de otte bassiner.*




*Oversvømmelser i forbindelse med en 100 års regn. Der er taget udgangspunkt i et scenarie, hvor der er seperatkloakeret og etableret de otte bassiner.*

# PRINCIP FOR STØJ

Støjberegninger viser, at en realisering af helhedsplanen for Bykernen vil have forholdsvis begrænsede støjmæssige konsekvenser i og omkring området sammenlignet med en situation uden realisering af udviklingsplanen. Etableres der en metrostation på Rødovre Parkvej, vil de støjmæssige konsekvenser ved udviklingsplanen reduceres yderligere.

Den øgede trafikmængde i hele området på 25 %, der forventes at foregå fra i dag og frem til 2035, svarer til en generel forøgelse af støjen på 1 dB, hvilket ikke er hørbart.

Af støjkort 1 fremgår det, at vejstøjen i Bykernen i overvejende grad kan knyttes til det overordnede vejnet bestående af Tårnvej, Rødovrevej og Rødovre Parkvej samt sekundært Tæbyvej og i mindre grad Rødager Allé. Øvrige veje har kun mindre eller ingen betydning for vejstøjen i undersøgelsesområdet. I en betydelig andel af Bykernens nordlige område ses det, at støjniveauet er lavere end den vejledende grænseværdi for vejstøj ved boliger.

Den vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj ved boliger er Lden 58 dB.

På støjkort 2 ses situationen med realisering af helhedsplanen for Bykernen, men uden etablering af en metrostation på Rødovre Parkvej. På støjkortet fremgår også bygningsmassen, som den ser ud i udviklingsplanen.

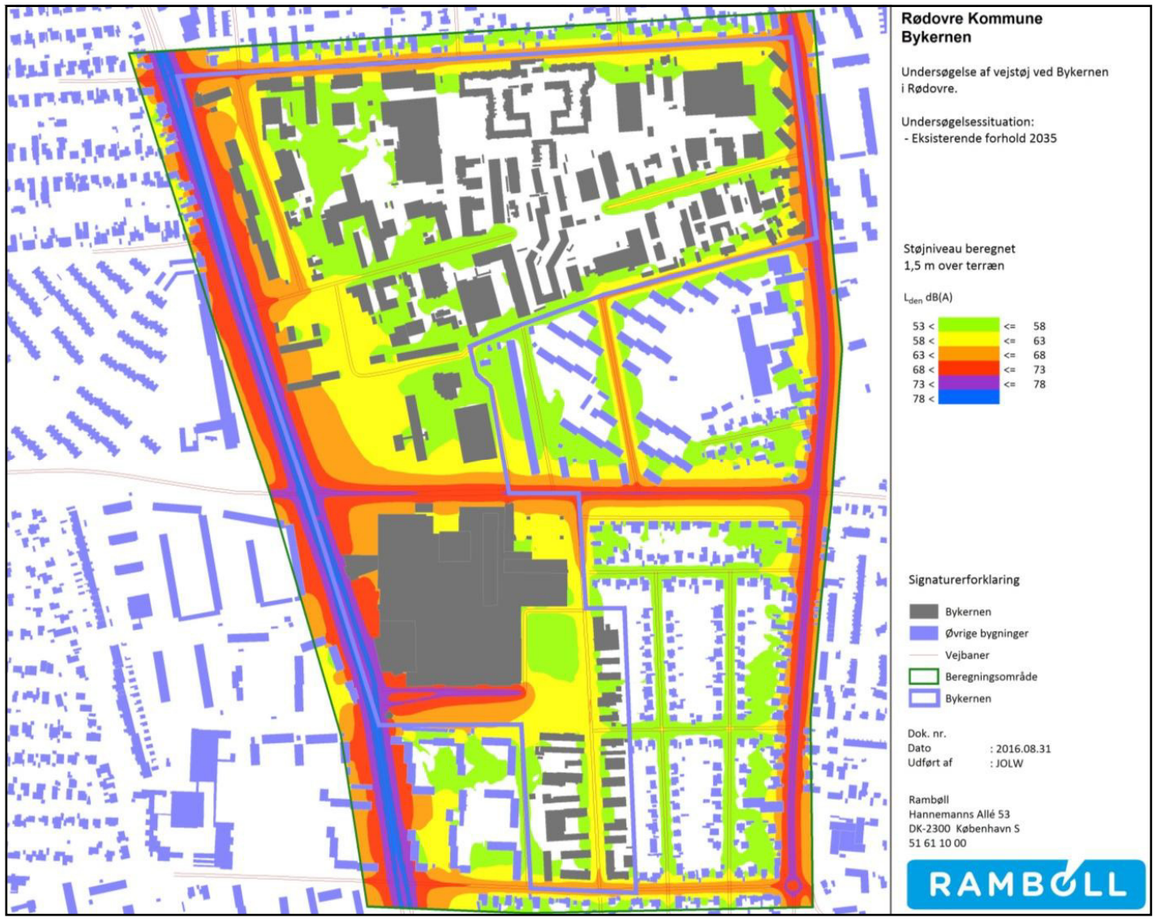
Støjkortet viser meget sammenlignelige støjkonturer som ved eksisterende forhold. Det er fortsat de omkringliggende store veje, der er dimensionerende for vejstøjen i området. Støjniveauet i den centrale nordlige del af Bykernen er fortsat lavere end den vejledende grænseværdi.

Støjberegningerne for situationen med realisering af helhedsplanen, hvor der etableres en metrostation på Rødovre Parkvej, viser endnu mindre variationer i forhold til en situation uden etablering af en metrostation.

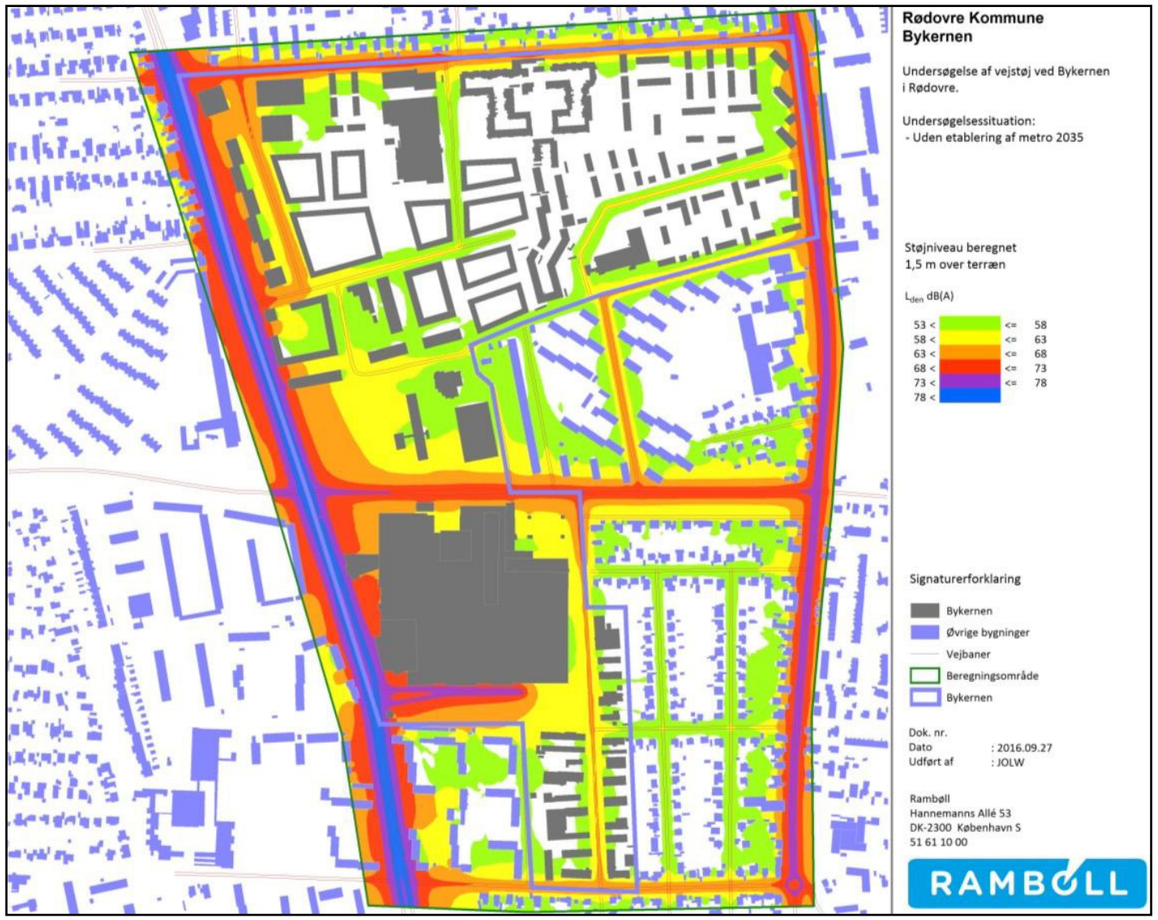
De største variationer som konsekvens af helhedsplanen forekommer på Tæbyvej, Næsbyvej og Højnæsvej med forøgelser på 1-2 dB, hvilket i en støjmæssig sammenhæng kan karakteriseres som en lille ændring, der dårligt er hørbar. I dele af den centrale nordlige del af Bykernen forventes vejstøjen modsat at falde med 1-3 dB grundet afskærmning ved ny bygningsmasse.

De støjmæssige konsekvenser ved at realisere helhedsplanen for Bykernen i Rødovre Kommune viser altså kun meget begrænsede variationer i forhold til en fremtidig situation, hvor helhedsplanen ikke realiseres, men de eksisterende forhold i området bibeholdes.

Variationerne i vejstøjen udgøres af enkelte afgrænsede vejstrækninger, hvor vejstøjen kan stige i størrelsesordenen 1-2 dB og i dele af den centrale nordlige del af Bykernen, hvor vejstøjen forventes af falde med 1-3 dB. Variationerne er inden for det spænd, der kan karakteriseres som ikke-hørbart eller meget lidt hørbart.




*Støjkort 1, der illustrerer støjens udbredelse ved eksisterende forhold i prognoseåret 2035.*




*Støjkort 2, der illustrerer støjens udbredelse i prognoseåret 2035 ved realisering af udviklingsplanen for Bykernen, men uden etablering af metrostation på Rødovre Parkvej.*

# PRINCIP FOR BYRUM

Der er i helhedsplanen lagt vægt på at skabe et attraktivt forløb af byrum, der gør det oplevelsesrigt at færdes gennem hele Bykernen. Dette vil være med til at skabe liv og dermed grundlag for restauranter, cafeer og butikker mfl.

Der findes i dag allerede byrum i Bykernen af høj kvalitet. Dette gælder Rådhuspladsen og Rådhusplænen, byrummene langs Rødovre Centrum mod Tårnvej samt i Sibeliusparken. I helhedsplanen er der lagt vægt på at skabe sammenhæng mellem disse områder, så der bliver et attraktivt forløb af byrum gennem Bykernen. Dette indebærer bl.a., at der foreslås etablering af et nyt byrum med f.eks. mulighed for markedsplads på hjørnet af Rødovre Parkvej / Tårnvej. Det kan også være her en evt. metrostation kan placeres.

Det er vigtigt, at de enkelte byrum får hver sin karakter og gerne med forskelligt indhold, da dette er mest attraktivt. Pladserne skal være af høj arkitektonisk kvalitet, og gerne med vand, kunst, træer, blomster og leg indrettet efter de omgivende bygninger. Det er også vigtigt, at der er læ og sol, da dette er en betingelse for, at man ønsker at opholde sig i længere tid. For at sikre ovenstående, vil det i den fremtidige planlægning, i forhold til de enkelte byggefelter kræves, at der redegøres for opholdsmuligheder i nærliggende byrum.

Udover hovedstrøget og de forskellige byrum foreslås også et net af stier, som dels skal skabe adgang til byrummene fra boligområderne, men som også tænkes som et netværk af stræder og smøger, hvor det er rart at færdes. Nogle stræder vil være grønne koridorer, andre vil gå igennem boligområders friarealer og derved gøre en tur oplevelsesrig. Der tænkes også mulighed for mindre butikker til værksteder eller f.eks. kiosk, cafeer mv. i tilknytning til stræderne og med en mere lokal karakter.

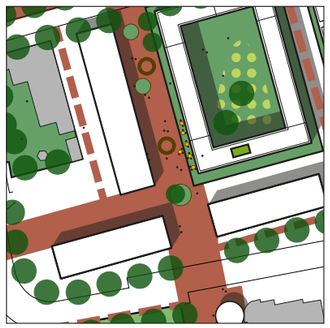
**SMART CITY i byrummene**

LAR (Lokal Afledning af Regnvand) løsninger kan f.eks. indtænkes i hovedstrøget, hvor de kan indgå som et element med flere funktioner i byområdets fysiske rammer. Opsamlings- og forsinkelsesbassiner kan fungere som f.eks. amfiteater/legeplads-/rulleskøjte-/skateboardområde eller boldbaner når de ligger tørre, som soppebassin om sommeren når de er med vand og skøjteområde om vinteren.

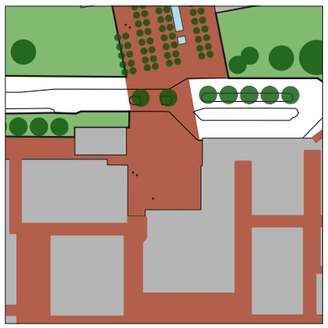
Belysningen af veje og pladser kan være fleksibel, så der er nedsat belysning i nattetimerne, hvis gaderne er tomme. Sensorerne, der opfanger bevægelse til lyskrydsene skal ligeledes aktivere lamper, så de lyser på fuld styrke, så snart der er folk i området.

I de områder i Bykernen, hvor der hver dag passerer mange mennesker kan der sættes fokus på smarte løsninger, der kan sikre en ren og pæn by. Dette kan f.eks. gøres ved at oprette affaldssorteringsløsninger i byrummet, der automatisk giver besked, når de skal tømmes.

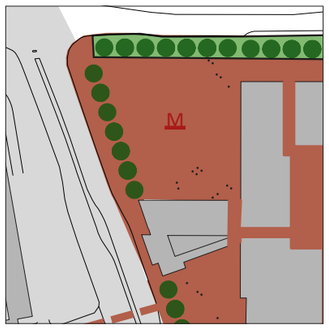
*Hovedstrøget forbinder Kulturmidten med den nordlige del af Bykernen.*



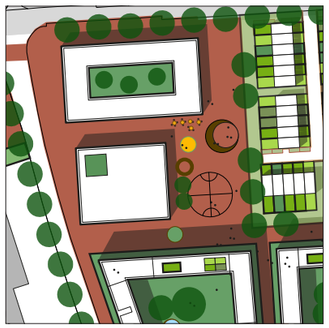
*Rødovre Centrum kobles med Rådhuspladsen og resten af Bykernen.*



*Et nyt byrum og metroen markerer hjørnet af Rødovre Parkvej og Tårnvej.*

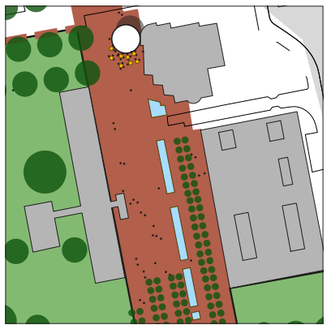



*Den nordligst beliggende plads på hovedstrøget.*



*Knudepunktet i den nordlige del af Bykernen, placeret centralt på hovedstrøget.*

*Rådhuspladsen centralt i Kulturmidten aktiveres med cafe og udeservering.*



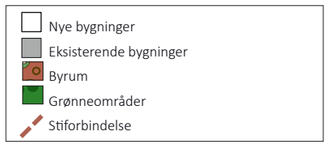
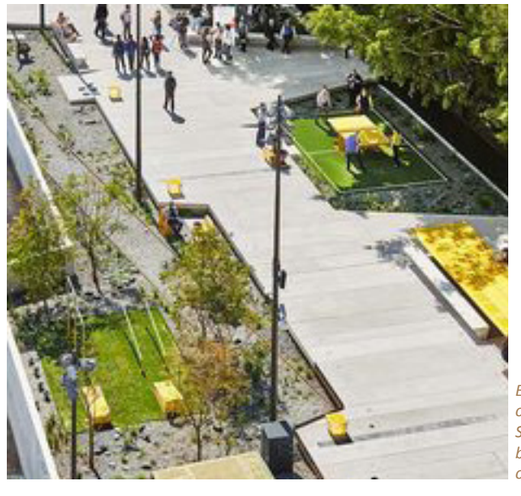


*Diagram over hovedstrøgets indhold og sammenhæng med Rødovre Centrum*

*Eksempel på et grønt strøg i Boulder, Colorado. Træer, bede, opholdsmuligheder og caféliv skaber stemning til strøget.*



*Eksempel på grønne opholdsområder og sport- og fritidstilbud i byrum i Sydney, Australien. Her findes bl.a. borde og bænke, grønne legepladser og bordtennisborde langs en gågade.*

# PRINCIP FOR GRØNNE OMRÅDER

Rødovre Parkvej forløber gennem Bykernen og er den grønne forbindelse til de store landskabsområder Vestvolden og Damhusengen med Damhussøen. Denne forbindelse indgår også i supercykelstinettet i Københavnsområdet. Rådhusplænen ligger i direkte tilknytning til Rødovre Parkvej og Tårnvej og er det store grønne åndehul i Bykernen. Rådhusplænen er samtidig så stor, at den er velegnet til større arrangementer som byfest og cirkus mv. og medvirker dermed til at skabe liv i byen.

Rødovre Parkvej adskiller i dag rådhusområdet fra Rødovre Centrum, og det findes vigtigt at styrke sammenhængen på tværs af vejen. Det er også vigtigt at styrke vejen som Bykernens grønne forbindelse til naturområderne - Vestvolden, Damhusengen og Damhussøen.

Generelt er der foreslået vejtræer både langs de omgivende veje og de gennemgående interne veje. Dette vil give et grønt udtryk og vil samtidig være med til at sikre læ. Såfremt vejene er for smalle til vejtræer, kan det overvejes at lave bestemmelser om træplantning inde på parcellerne.

Som tidligere nævnt er det foreslået, at Bykernen opdeles i områder med forskellig karakter.

I Karrébyen vil de offentlige arealer være bymæssige, og det grønne vil bestå af vejtræer suppleret med karakteristiske beplantninger i byrummene. Eventuelt kan enkelte af byrummene gøres til "grønne oaser" til ophold. Karréernes gårde tænkes som frodige gårdhaver til ophold og leg for boligbebyggelserne, mens forhaver på ydersiden af karréerne åbner op og gør vejforløbet mere levende.

I Parkbyen er det tanken, at bebyggelserne kommer til at ligge i et sammenhængende parklandskab, hvor der kan etableres mere private udearealer evt. i form af haver ved boligerne. Denne karakter vil også passe fint til de omgivende boligbebyggelser.

Langs Højnæsvej er der foreslået en gennemgående træplantning, som kan sikre en helhed i området. Det vil også være ønskeligt i forhold til de omgivende nabobebyggelser, at hele området planlægges med en parkkarakter.

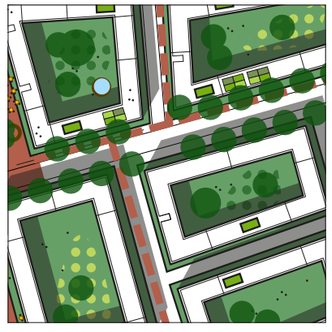
**SMART CITY i de grønne områder**

Grønne tage kan indgå som en gennemgående tagkonstruktion i Bykernen. De vil både være med til at forsinke regnvandet og samtidigt forskønne og begrønne området. På tagene kan desuden etableres tagfarme, der udover, at forsinke regnvandet på terræn også kan indgå som en lokal producent af grøntsager.

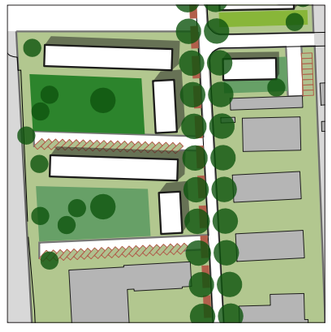
*Rådhuset set fra Rådhusplænen*

*Rækkehuse med private haver og fælles grønne arealer i Parkenbyen.*

*Karrébyen begrønnes med træer, små grønne forhaver og store grønne gårdrum.*



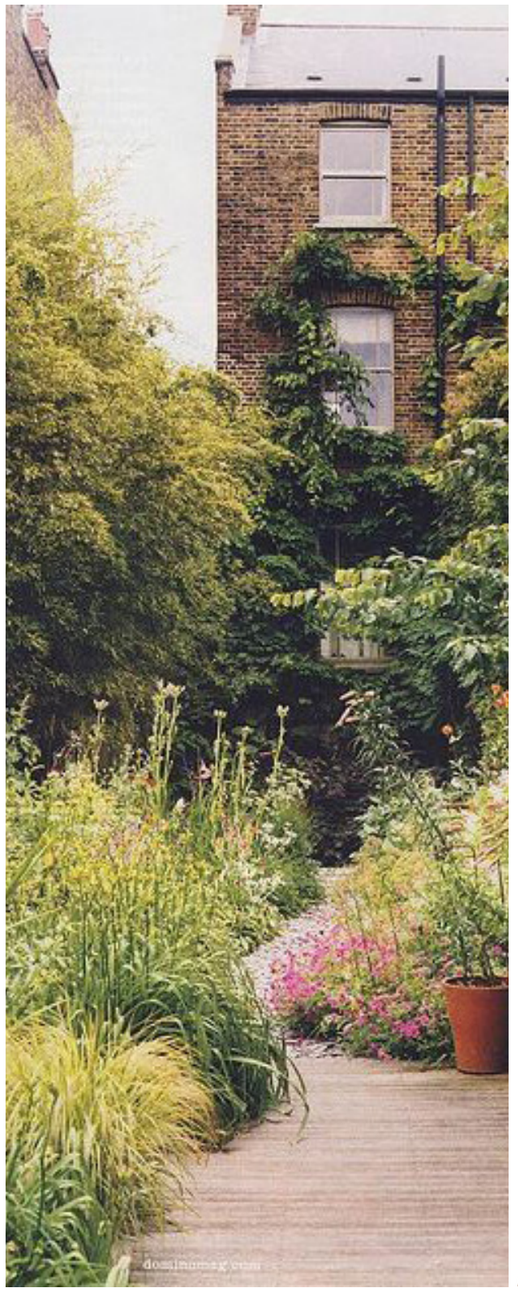
*Vejforløbet på Højnæsvej forskønnes bl.a. med træer/beplantning langs Højnæsvej.*



*Grønne forarealer, træer langs vejene og frodige baghaver i Parkbyen.*

*De grønne strukturer og stiforbindelser i Sibeliusparken fastholdes.*

*Diagram over Bykernens grønne områder og træer*



*Eksempel på grøn byoase i det sydlige London.*

# KARRÉBYEN

Karrébyen er den tætteste og mest urbane del af Bykernen. Her løber hovedstrøget igennem og skaber pladser, gader og stræder for de bløde trafikanter rundt i kvarteret.

Bebyggelsesprocenten i Karrébyen går fra 70 % til 160 % for at give mulighed for, at der i denne del af Bykernen kan bygges tætte karréer med store grønne private fælles gårdrum for beboerne som f.eks. karrébebyggelsen på Sluseholmen i Sydhavnen. Samtidig giver denne type tæthed og bebyggelsestype mulighed for at samle bylivet på hovedstrøget, hvor caféliv og fritidsaktiviteter kan udspille sig for besøgende i Bykernen.

I Karrébyen skal der minimum være 40 % friareal i forhold til etagearealet for boliger. For erhverv skal der være minimum 15 % i forhold til etagearealet.

Karrébebyggelsen vil variere i højden fra 2 til 6 etager, for at skabe en variation i facaden på den enkelte karré og i lysindfaldet i de private gårdrum. Gårdrummene er grønne gårdrum med træer, buske og faciliteter for beboerne.

Bygningerne langs Gunnekær, nord for Rådhuspladsen og Rådhusplænen - må ikke overstige 3 etager i respekt for det fredede miljø i Kulturmidten. I det sydøstlige hjørne af Karrébyen kan den yderste del ud mod Tårnvej dog opføres i 2 - 6 etager.

Langs hovedstrøget er der mulighed for at etablere hyggelige caféer og restauranter, hvor man kan sidde under åben himmel og se på mennesker og byliv. Langs hovedstrøget er der også planlagt for legepladser og små stationer for idræt og bevægelse for børn og voksne. Bydelen skal give beboere og besøgende mulighed for at mødes og have en aktiv fritid i oplevelsesrige byrum.

Byinventar, belysning og beplantning langs hovedstrøget skal give oplevelsen af at være i et grønt og trygt byrum, der kan bruges af alle borgere i alle aldre.

På karrébebyggelsernes tage kan der endvidere skabes taghaver og tagfarme, der sammen med private forhaver på ydersiden af karréerne giver beboerne i Karrébyen en unik mulighed for at have et rekreativt frirum og for at dyrke grøntsager i egen have eller med udsigt over byens tage.

Mod Tæbyvej afsluttes Karrébyen med rækkehuse for at skabe en overgang til villakvarteret nord for Tæbyvej. I området mod Tæbyvej er den maksimale højde 3 etager. For rækkehusene er bebyggelsesprocenten 70 % med reference til lignende områder som f.eks. rækkehusområdet ved Grøndalsvænge i Vanløse (bebyggelsesprocent = ca. 80 %) og rækkehusområdet i Danmarkshusene i Rødovre (bebyggelsesprocent = ca. 60 %). Denne type bebyggelse giver her mulighed for at kombinere byhuset med en lille privathave og fælles grønne arealer. For de øvrige arealer mod Tæbyvej til f.eks. kontorer og uddannelse er bebyggelsesprocenten 80 %.

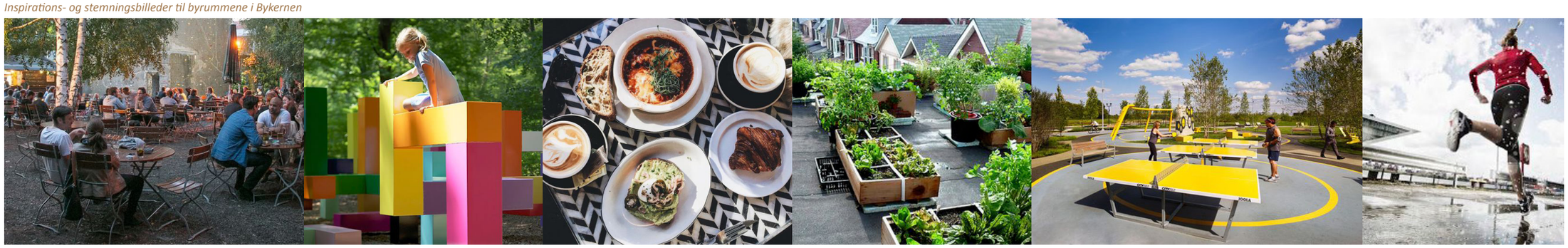
*Sluseholmen i Sydhavnen er et godt eksempel på karrébebyggelse i varierende højde med grønne gårdrum*

*Inspiration til hovedstrøget i Bykernen fra Superkilen på Nørrebro*

*Billede af det nye VUC i Karrébyen*

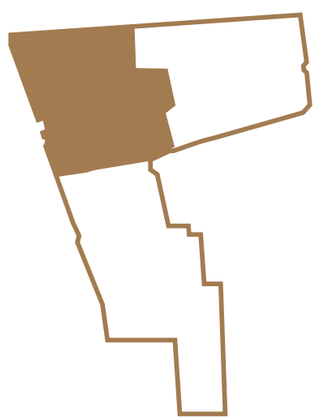
*Eksempel på rækkehuse fra Vanløse ved Grøndalsvænge med med en højde på op til 3 etager.*

*Inspirations- og stemningsbilleder til byrummene i Bykernen*



**Principper i Karrébyen**

- Karrébebyggelse i varierende højde 2-6 etager. Maksimal bebyggelsesprocent: 160 %, dog kun 140 % omkring VUC. Parkering i konstruktion.
- Friareal 40 % i forhold til etageareal. (boliger), 15 % i forhold til etageareal (erhverv).
- Strøg, caféer, restauranter, små butikker, mindre værksteder, boliger, uddannelse.
- Taghaver, grønne gårdrum og forhaver.
- Rækkehuse mod Tæbyvej i maksimalt 3. etager. Maksimal bebyggelsesprocent: 70 %. Parkering på terræn.
- Uddannelse, kontorer og boliger mod Tæbyvej i maksimalt 3 etager. Maksimal bebyggelsesprocent: 80 %.
- Bygningerne langs Gunnekær, mod Rådhuspladsen og Rådhusplænen i maksimalt 3 etager, dog også 6 etager mod tårnvej.



# SIBELIUSPARKEN

Sibeliusparken skal forsat være det trygge gode boligområde, det er i dag. Sibeliusparken er et foregangseksempel for boligbebyggelser opført efter kriminalpræventive principper. Området består af 3 etagers etageboliger grupperet omkring forholdsvis smalle og overskuelige fællesarealer til leg og ophold.

Da området er fuldt udbygget og er velfungerende er bebyggelsesprocenten 60 % og dermed uændret i forhold til de nuværende forhold.

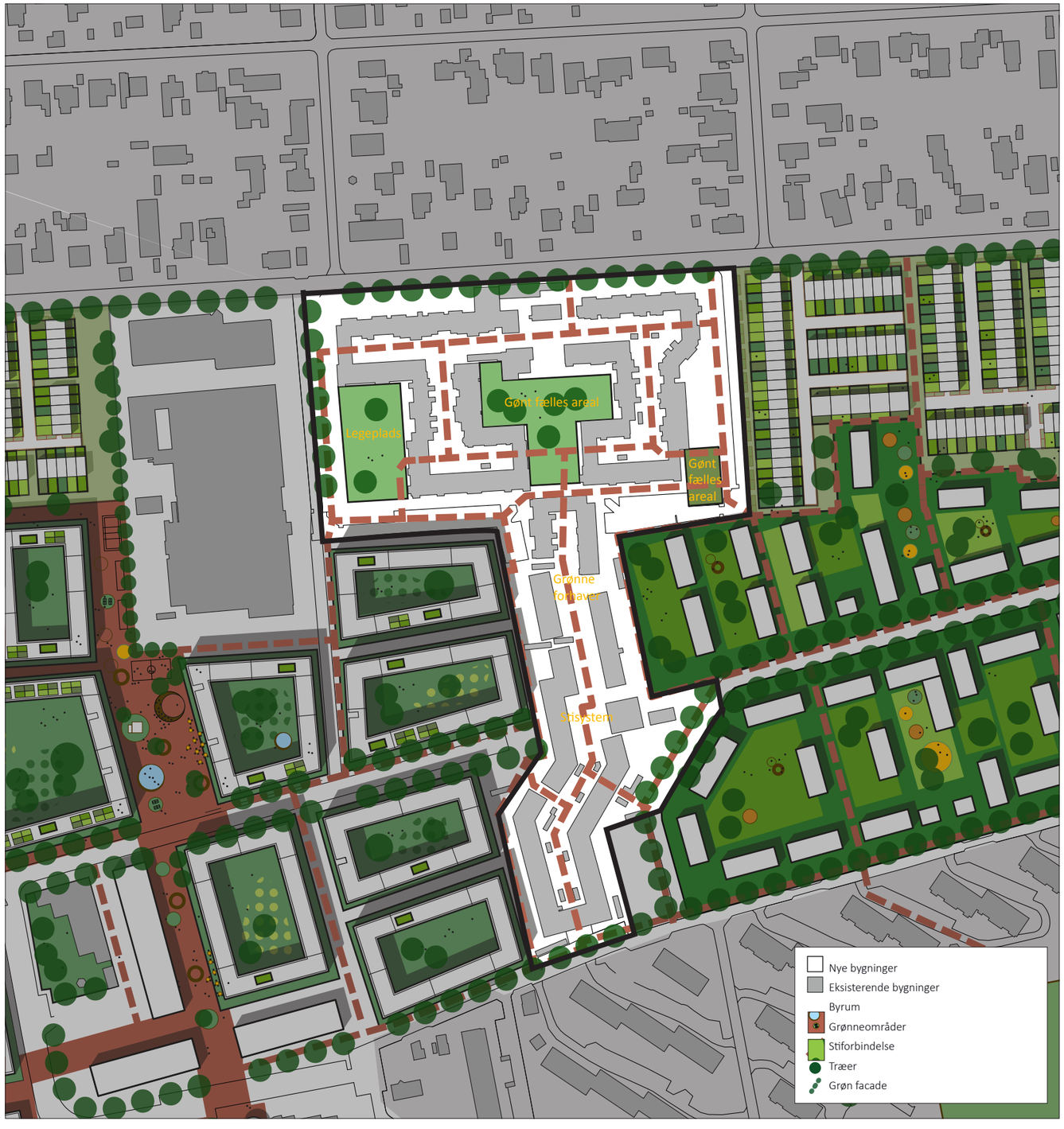
Boligerne har svalegange, haver, udstuer og altaner ud mod fællesarealerne, hvilket gør, at området opleves trygt at færdes i på alle tidspunkter af døgnet.

Helhedsplanen kobler det interne stinet sammen med resten af stinettet i Bykernen og skaber således en bedre sammenhæng til de omkringliggende områder. Hækkene omkring de fællesarealer ud mod den nye vej Rådhusvejen og ved Egegårdsstien kan desuden klippes lavere, så man kan se ind i områderne fra offentlig vej og sti.

De planlagte nye bebyggelsestyper og aktiviteter i kvartererne omkring Sibeliusparken kan desuden være med til at give Sibeliusparken mulighed for at åbne op ud mod sine omgivelser.

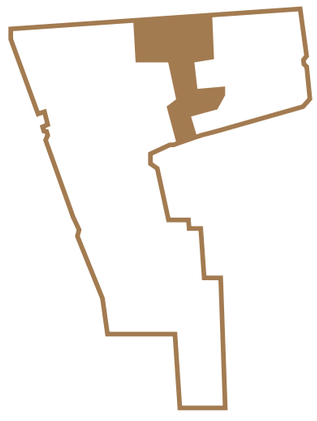
*Sibeliusparken en sommerdag*

*Stemningsbilleder fra Sibeliusparken*




**Principper i Sibeliusparken**

- Sammenhængende etagebebyggelse.
- Boliger med fælles arealer.
- 3 etager.
- Maksimal bebyggelsesprocent: 60 %.
- Friareal 100 % i forhold til etageareal (boliger).
- Grønne fællesarealer, nyttehaver og grønne forhaver.



# PARKBYEN

I Parkbyen skaber man en ny parkbebyggelse i rækken af flere parkbebyggelser i Rødovre. Skoleparken, Schweizervænget, Titusparken og Engen er alle parkbebyggelser, der ligger i nærheden til Bykernen.

Bebyggelsesprocenten er sat til 80 % for at give mulighed for at skabe en parkbebyggelse med reference til f.eks. Blidahparken i Hellerup og Den Franske Have på Østerbro, der har lignende tæthed. Der kan på denne måde skabes grønne boligområder med både for- og baghaver i lavt byggeri. Den relativt høje bebyggelsesprocent for parkbebyggelser kan skabe mulighed for at parkering så vidt muligt etableres i konstruktion og at fællesområderne herved stort set kan friholdes til ophold og leg for beboerne.

I Parkbyen skal der minimum være 40 % friareal i forhold til etagearealet for boliger. For erhverv skal der være minimum 15 % i forhold til etagearealet.

Parkbyen skal skabe gode boliger i lave etageejendomme i et parklandskab, der skaber private haver for beboerne og grønne forhaver, der sammen med træer langs vejene er med til at gøre Egegårdsvej og Gunnekær grønnere og kvarteret mere interessant at færdes i.

Mod Tæbyvej viser planen mulighed for, at der placeres rækkehuse, der skaber en overgang til villakvarteret nord for Tæbyvej. For rækkehusene er bebyggelsesprocenten 70 % med reference til lignende områder som f.eks. rækkehusområdet ved Grøndalsvænge i Vanløse (bebyggelsesprocent = ca. 80 %) og rækkehusområdet i Danmarkshusene i Rødovre (bebyggelsesprocent = ca. 60 %). Denne type bebyggelse giver her mulighed for at kombinere byhuset med en lille privathave og fælles grønne arealer. For øvrige arealer mod Tæbyvej til f.eks. kontorer og uddannelse er bebyggelsesprocenten 80 %.

Langs flere matrikler skal der skabes plads til et stiforløb, der skal være offentligt tilgængeligt. Dette skal være med til at binde området sammen med de omkringliggende områder herunder resten af Bykernen, Damhusengen og de grønne arealer ved Rødovre Skole.

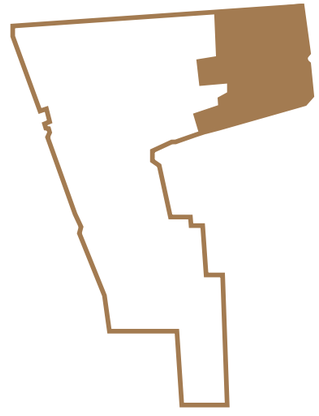
*Den Franske Have på Østerbro med ca. 75 % i bebyggelseprocent (tv.) og Blidahparken i Hellerup (th.) med op til ca. 80 % er gode eksempler på fritstående parkbebyggelser. Parkbyen vil få lignende tæthed.*

*Eksempel på rækkehuse fra Vanløse ved Grøndalsvænge med en bebyggelsesprocent på ca. 80 % og med en højde på op til 3 etager.*

*Inspirations- og stemningsbilleder til rummet mellem husene i Parkbyen*

**Principper i Parkbyen**

- Lave etagebebyggelser (3½ etage) i parkområde. Maksimal bebyggelsesprocent: 80 %. 2/3 parkering i konstruktion.
- Friareal 40 % i forhold til etageareal (boliger), 15 % i forhold til etageareal (erhverv).
- Grønne fællesrum.
- Grønne forhaver og vejtræer, stier langs matrikelskel.
- Boliger, serviceerherv, evt. daginstitution.
- Rækkehuse mod Tæbyvej i maksimalt 3 etager. Maksimal bebyggelsesprocent: 80 %. Parkering på terræn.



# KULTURMIDTEN

Rødovre Rådhus, Rådhuspladsen, Rådhusplænen, Biblioteket og Viften udgør centrum af Kulturmidten og centrum af Bykernen. Området er af høj arkitektonisk kvalitet og en stor del er omfattet af fredning.

Bebyggelsesprocenten er 40 % for Kulturmidten. Bebyggelsesprocenten på 40 % svarer til den gældende bebyggelsesprocent i lokalplanen for området omkring Rådhus, Biblioteket, Rådhusplads, Viften og Rådhusplænen.

I Kulturmidten skal der minimum være 40 % friareal i forhold til etagearealet for boliger. For erhverv skal der være minimum 15 % i forhold til etagearealet.

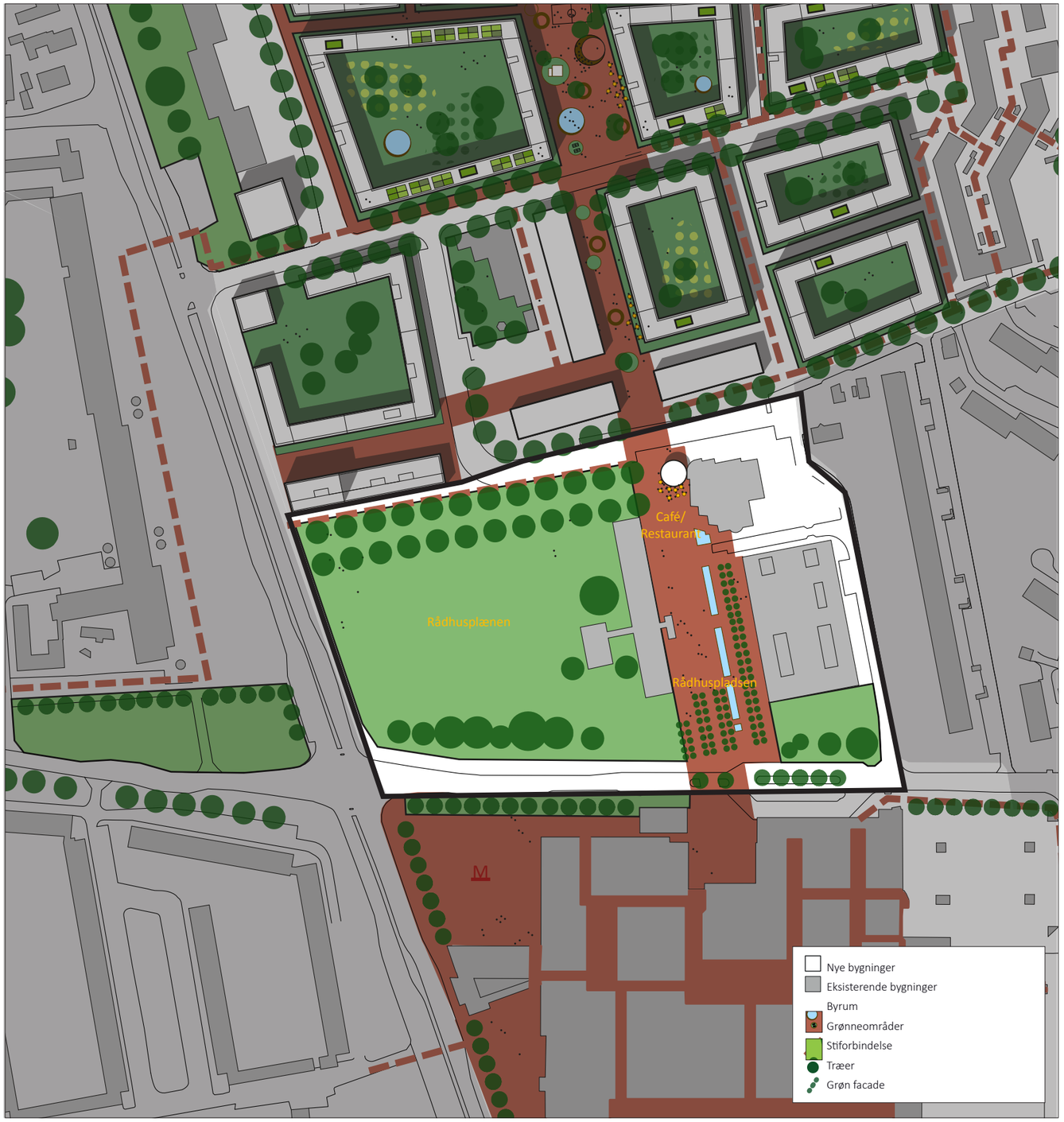
Ny bebyggelse i Kulturmidten skal forholde sig til de eksisterende bygninger og må derfor ikke overstige 3 etager, der svarer til højden på Rådhuset.

Rådhuspladsen er Bykernens vigtigste plads og har traditionelt været ramme for en række kulturelle og folkelige begivenheder. Her bliver spillet koncerter, holdt taler og afholdt julemarked. Rådhusplænen bliver ligeledes anvendt til koncerter, Sankt Hans, cirkus, børnefestival og meget mere.

*Rødovre Kommunebibliotek*

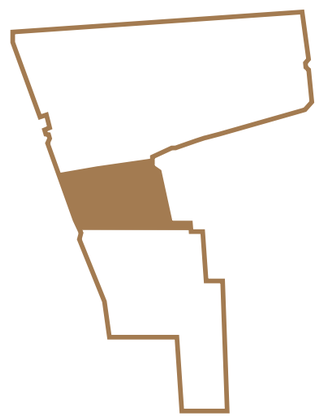
*Rødovre Rådhus*

*Stemningsbilleder fra forskellige events i Kulturmidten*




**Principper i Kulturmidten**

- Strøg, café, kontor, serviceerherv, kultur, uddannelse.
- Maksimal bebyggelsesprocent: 40 %.
- Friareal 15 % i forhold til etageareal (erhverv).
- Grøn og bymæssig forbindelse til Rødovre Centrum.
- Parkering under terræn ved nybyggeri.



# RØDOVRE CENTRUM

Rødovre Centrum har mange indvendige byrum med detail-handel og servicetilbud, der tiltrækker et stort kundeopland. Centeret er velfungerende og kåret som Danmarks bedste butikscenter flere gange.
Dette aktiv for byen, som centeret allerede er, styrkes med initiativerne i helhedsplanen med forslag om en placering af metrostationen på hjørnet af Rødovre Parkvej og Tårnvej. Pladsen over metrostationen kan desuden anvendes til f.eks. markedsplads og udeservering, hvilket kan bringe mere byliv til byen omkring centeret.

I centerområdet skal der minimum være 40 % friareal i forhold til etagearealet for boliger. For erhverv skal der være minimum 10 % i forhold til etagearealet.

Metrostationen vil give mulighed for, at der særligt i Kultur-midten, Karrébyen og på Rødovre Centrums arealer kan ske en udvikling af større kontorvirksomheder. Ifølge Planloven kan der i det stationsnære kerneområde omkring metrostati-onen etableres kontorvirksomheder på op til 1.500 m2.

Langs Højnæsvej skal etableres træer langs vejen eller inde på grundene, så der skabes en grøn afslutning til boligkvarte-ret øst for Rødovre Centrum.

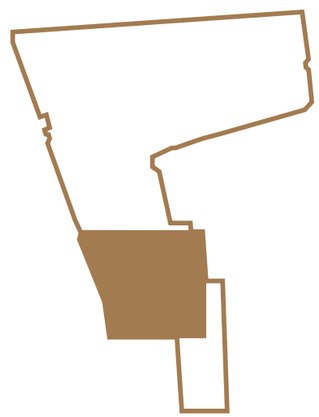
*Eksempel på markedsplads og caféstemning ved metrostationen på Nørreport.*

*Metrostationen ved Kongens Nytorv som et af mange eksempler på, hvor metrostation, by og indkøbscenter mødes.*

*Stemningsbilleder for Rødovre Centrum*

**Principper i Rødovre Centrum**

- Interne byrum.
- Evt. Metrostation på hjørnet af Rødovre Parkvej og Tårnvej.
- Byrum langs Rødovre Parkvej og Tårnvej.
- 1-6 etager.
- Maksimal bebyggelsesprocent: 110 %.
- Friareal 40 % i forhold til etageareal (boliger), 10 % i forhold til etageareal (erhverv).
- Grøn og bymæssig forbindelse til Kulturmidten.
- Primært parkering i konstruktion.



# HØJNÆSVEJ

Højnæsvej vil opleves som en grøn vej med forarealer og træer langs vejene for at skabe større sammenhæng med boligkvartererne omkring Højnæsvej, herunder Rødovregård Villaby og Pedersborg. Nye bygninger foreslås etableret med begrønnede facader mod vejen for at understrege den grønne karakter.

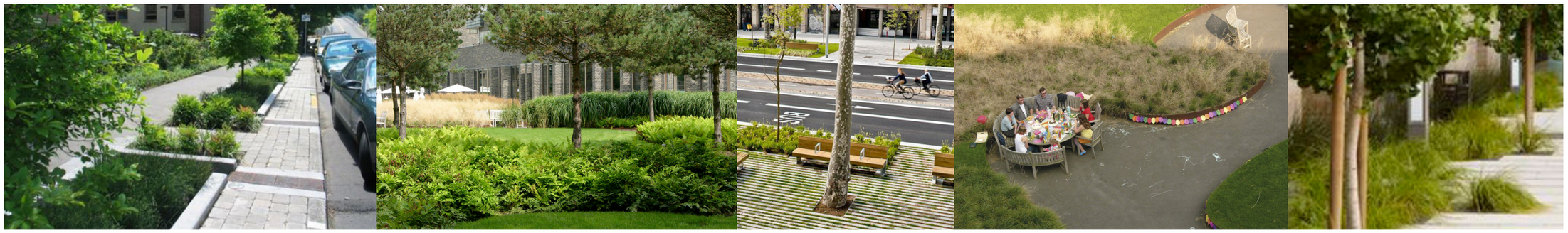
Med helhedsplanen foreslås det, at området udvikles med mulighed for at etablere boliger og undervisning. Ved primært at give mulighed for udvikling af nye boliger kan området også på det funktionelle plan skabe sammenhæng til de store boligområder, der omkranser vejen.

Bebyggelsesprocenten er uændret i forhold til den nuværende bebyggelsesprocent og skaber mulighed for at etablere rækkehuse og etagebyggeri i op til 2½ etager.

På Højnæsvej skal der etableres minimum 40 % friareal i forhold til etagearealet for boliger. For erhverv skal der være minimum 15 % i forhold til etagearealet.

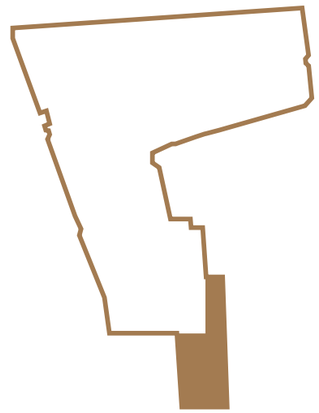
*Eksempel på rækkehuse fra Islandsbrygge i tre etager. Eksempel på bygning med grønne facade fra Paris.*

*Inspirations- og stemningsbilleder til Højnæsvej*



**Principper på Højnæsvej**

- Boliger og undervisning.
- Vejtræer og grønne forarealer ud mod vejen.
- Maksimalt 2½ etager.
- Maksimal bebyggelsesprocent: 75 %.
- Friareal 40 % i forhold til etageareal (boliger), 15 % i forhold til etageareal erhverv).



# DEN VIDERE ARBEJDSPROCES

***Rødovre Kommune har udarbejdet helhedsplanen for at komme nærmere en realisering af visionen for Bykernen. Nu er det op til grundejere og investorer at hjælpe til i den videre proces.***

### Dialogen fortsætter

Udviklingen af Bykernen kan begynde lokalt og flere forskellige steder og er for de fleste princippers vedkommende ikke afhængig af en bestemt etapeplan.

Da Bykernen rummer mange grundejere vil sammenhæng i området blive understøttet ved at flere grundejere går sammen om projekter for flere matrikler, så nye projekter får en vis størrelse og bedre muligheder.

For at få skabt en god og sammehængende udvikling i området vil kommunen forsætte dialogen med grundejere, lokale aktører og investorer, der har interesse i at projektudvikle i Bykernen. Dialogen vil fokusere på, hvordan principperne fra helhedsplanen kan integreres i de enkelte projekter, så der kan komme en helhed i området på længere sigt. Helhedsplanen med tilhørende kommuneplantillæg vil i en dialog udgøre plangrundlaget i en konkret forhandling.
Rødovre Kommune har mulighed for at gå forrest med udviklingen af Bykernen ved en begrønning langs vejene, hvor det kan lade sig gøre samt ved en udvikling af de kommunalt ejede ejendomme i overensstemmelse med helhedsplanen.

En stor del af hovedstrøget er placeret på kommunalt ejet grund og arbejdet med dette kan påbegyndes når Kommunen ønsker udviklingen sat i gang. Her vil det være nødvendigt at gå i dialog med grundejerne på den øvrige del af hovedstrøget, så forbindelsen fra Rådhuset kan forsættes op i Karrébyen.

I det fremadrettede arbejde med at realisere helhedsplanen vil der bl.a. være fokus på, at Kommunens funktioner kan placeres så de fungerer bedst muligt for borgere såvel som for ansatte.

### Principper og idéer

Helhedsplanen er en retningsgivende plan, der skal sikre sammenhæng og kvalitet i byggeri og byrum. Samtidig er planen så fleksibel, at den giver plads til forandringer. Visionen går ikke tabt, hvis der sker ændringer i forskellige enkeltdele i planen. Dog er der principper som skal følges, hvis visionen skal realiseres.

I det videre arbejde med Bykernen vil det f.eks. være vigtigt, at principperne for veje og stier bliver fuldt, da det vil binde områderne bedre sammen. Principperne for byrum og grønne områder er ligeledes vigtige. De vil sikre, at Bykernen bliver attraktiv, og at de bymæssige kvaliteter højnes i området. Principperne for højder og tætheder skal sikre en forskellighed i kvartererne og illustrationerne med eksempler på bebyggelser og facadeudtryk skal sikre en høj arkitektonisk kvalitet i byggeriet. Disse parametre vil tilsammen sikre, at det bliver interessant at færdes i Bykernen. Samtidig vil en diversitet i kvartererne skabe forskellige tilbud for borgerne i forhold til f.eks. boligtyper. Det er endvidere vigtigt at holde fast i, at der skal skabes flere publikumsorienterede funktioner i Karrébyen, så der kan skabes mere byliv i denne del af Bykernen.

Helhedsplanen omfatter desuden mange tiltag, der skal betragtes som idéer og inspiration. Det gælder f.eks. de konkrete forslag til boldbaner og sportsområder langs hovedstrøget samt de konkrete SMART CITY tiltag for principperne i planen.

Helhedsplanen skal ses som en række faste principper og et idékatalog over, hvordan principperne kan konkretiseres i bebyggelsesstruktur, anvendelser, attraktioner og smarte løsninger.

I dag rummer området virksomheder, der har en miljøklasse, der ikke umiddelbart kan forenes med miljøfølsom anvendelse som f.eks. boliger. Dette kan føre til konflikter mellem de eksisterende funktioner og de miljøfølsomme funktioner, der er skitseret i helhedsplanen. Der ligger dog allerede i dag boliger i og omkring Bykernen, hvorfor evt. konflikter forventes at være begrænsede. Planloven giver desuden mulighed for, at der i byomdannelsesområder kan planlægges for støjfølsom anvendelse, mens der er støjbelastende virksomheder, når støjen ophører i løbet af en periode på 8 år.

### Realisering

Konkrete projekter kan først realiseres når der er udarbejdet lokalplaner i overensstemmelse med de nye kommuneplanrammer for Bykernen.

I nogle sammenhænge vil kommunen stå for udarbejdelse af lokalplanerne, og i andre sammenhænge vil grundejerne blive anmodet om at biddrage til at få udarbejdet det fornødne plangrundlag for at kunne realisere et ønsket projekt.

# DIALOGPROCES OG MARKEDSTJEK

Efter Kommunalbestyrelsens vedtagelse af Kommuneplan 2014 viste sig en stor interesse for omdannelsen og byudviklingen af Bykernen. Dette gjaldt både fra grundejere og udefrakommende investorer.

I forbindelse med udarbejdelsen af en samlet helhedsplan for Bykernen besluttede Kommunalbestyrelsen derfor at gennemføre en dialogproces, hvor grundejerne i Bykernen blev spurgt om deres forhold til visionen for Bykernen på et dialogmøde og gennem interviews. Der er desuden foretaget et markedstjek, hvor ejendomsudviklere og en ejendomsmægler er blevet interviewet i forhold til udviklingsmulighederne i Bykernen.

### Dialogmøde

Kommunalbestyrelsen ønskede grundejernes synspunkter om visionens muligheder og udfordringer i forbindelse med udviklingen af en samlet helhedsplan for området. Den 19. april 2016 afholdt Rødovre Kommune derfor et dialogmøde for grundejerne i Bykernen for at høre, hvilke ønsker de havde til realiseringen af visionen for Bykernen. Mødet forløb som en workshop, hvor de fremmødte sad i grupper og diskuterede ud fra nedenstående spørgsmål:

1. Hvilke muligheder giver visionen jer?
2. Hvilke udfordringer kan I se?
3. Hvilke idéer har I til konkrete tiltag, der kan sættes i værk, for at I kan få mest muligt ud af visionen?
4. Hvordan kan I bidrage til at realisere visionen?

Der var 17 deltagere i dialogmødet, hvor 104 grundejere var inviteret til at deltage. Generelt var stemningen blandt de fremmødte positiv overfor kommunens præsentation af visionen for Bykernen og man så bl.a. muligheder for:

- Stigende kvadratmeterpriser.
- Mere liv i bydelen døgnet rundt.
- Udvikling af grunde og ejendomme.
- Mulighed for vand i byen i form af LAR-projekter.
- Mulighed for at etablere studieboliger.

Der blev dog udtrykt bekymringer primært i forhold til:

- Infrastruktur – adgang til p-pladser og offentlig transport.
- At eksisterende boligejere/erhvervsdrivende bliver presset ud.
- Konfliktende interesser – bolig og erhverv – især med hensyn til trafikale gener.
- At bevare helheden, så ikke hjørner af området får lov til at forfalde.
- Udvikling vil i nogle tilfælde kræve, at flere parceller slås sammen, hvilket kræver, at naboer kan samarbejde.
- Prisstigninger på nabogrunde kan være en udfordring i forhold til at opkøbe og udvikle.

### Interviews

For at opnå en dybere forståelse af grundejernes syn på byudviklingsområdet, herunder hvilke bekymringer og ønsker de har, blev der gennemført en række interviews med repræsentanter for grundejere i området.

Interviewene viste, at alle respondenter var meget glade for at bo/være lokaliseret i Bykernen. Blandt de styrker, som grundejerne fremhævede, var specielt den gode biltilgængelighed til området. Der var mere blandede holdninger til den kollektive trafikbetjening. Både virksomheder og beboerrepræsentanter nævnte nærheden til København som en af områdets helt store styrker.

Alle respondenter var generelt positive over for visionen og planerne om forslag til en helhedsplan for udvikling af Bykernen.

### Markedstjek

For bedre at forstå udviklingsmulighederne i Bykernen har man i markedstjekket taget udgangspunkt i en analyse af befolkningsudviklingen, udviklingen i befolkningens boligpræferencer samt i erhvervsstrukturen. Udviklingsmulighederne blev kvalificeret gennem interviews med ejendomsudviklere og en ejendomsmægler.

Markedstjekket viste, at der er gode muligheder for at realisere visionen for Rødovre Bykerne, da der er gunstige vilkår for boligudvikling i hovedstadsområdet i disse år. Der har de senere år været betydelige prisstigninger på ejerlejligheder i såvel Rødovre Kommune som i de omkringliggende kommuner. Priserne i Rødovre Kommune er steget med ca. 34 % i perioden fra 2013 til 2015 og der har i perioden siden 2010 været en nettotilflytning til kommunen. Tiden er derfor rigtig i forhold til at udarbejde forslag til en helhedsplan, der gør Bykernen mere attraktiv og dermed baner vejen for yderligere boligudvikling. Dette stemmer i øvrigt overens med erfaringerne fra udvikling af andre områder i kommunen, herunder Irmabyen og SPF-grunden, hvor alle nybyggede boliger bliver udlejet/solgt næsten med det samme.

Markedstjekket indikerede samtidigt, at mulighederne for at udvikle erhverv i Bykernen er knap så gunstige. Der er en meget stærk konkurrence om at tiltrække kontorerhverv i Storkøbenhavn. Der er mange ledige kontorarealer og mange byudviklingsområder, der satser på at udvikle kontorerhverv. Etablering af en metrostation i området, der indgår som et ønske i visionen for Rødovre Bykerne, vil sammen med attraktive byrum styrke Bykernens position i denne konkurrence, omend konkurrencen forsat vil være hård.

De adspurgte ejendomsudviklere mente desuden sammen med ejendomsmægleren, at Rødovre Centrums udbud af bl.a. detailhandel vil gøre det vanskeligt fremover at etablere detailhandlen andre steder i Bykernen i nævneværdigt omfang. Derimod vil der skulle fokuseres på supplerende funktioner, så der skabes synergi mellem udbuddet i Bykernen og i Rødovre Centrum.

### Input til helhedsplanen

I arbejdet med helhedsplanen for Bykernen er inputtene fra dialogprocessen og markedstjekket anvendt som inspiration i forbindelse med udvikling af principperne for f.eks. nye funktioner og attraktioner i Bykernen.

Der er derfor fokus på, at Bykernen kan tilbyde et større udbud af forskellige typer boliger for at bane vejen for yderligere boligudvikling. Samtidig lægger helhedsplanen op til, at de nye funktioner i f.eks Karrébyen supplerer funktionerne i Rødovre Centrum og giver mulighed for at etablere spisesteder og spændende udendørs byrum med aktiviteter, hvilket ikke findes mange steder i Rødovre Centrum. Der kan desuden etableres små butikker i Karrébyen i sammenhæng med mindre håndværksvirksomheder, men der vil ikke findes detailhandel med f.eks. traditionelle udvalgsvarebutikker og kædebutikker som i Rødovre Centrum.

I forhold til kontorerhverv skal der som udgangspunkt være plads til kontorer til kommunens administration i Bykernen. På trods af den hårde konkurrence med især København giver helhedsplanen samtidig mulighed for, at andre virksomheder kan placere kontorer i Bykernen, hvis de ønsker det.

Inputtene fra dialogprocessen og markedstjekket har været med til at sætte rammerne for, hvilken type funktioner der fremadrettet kan planlægges for i Bykernen. I det efterfølgende arbejde med at realisere helhedsplanen vil inputtene indgå som inspiration i lokalplanlægningen.