



3. HOVEDSTRUKTUR OG RETNINGSLINJER



Bysamfundet

- 70 Bysamfundet Rødovre
- 72 Bymønster og byformål
- 80 Stationsnærhed
- 91 Byudvikling
- 112 Kulturarv og bevaring
- 124 Erhverv
- 132 Detailhandel



Bysamfundet Rødovre

Byens indretning med boligområder, erhvervsområder, butikker og infrastruktur er en afgørende faktor for, hvordan byen opleves. Mangfoldige boligområder, erhvervsområder i udvikling, attraktive fælles byrum, spændende oplevelser og grønne omgivelser definerer Rødovre som en by, der er god at bo, leve, arbejde og drive forretning i.

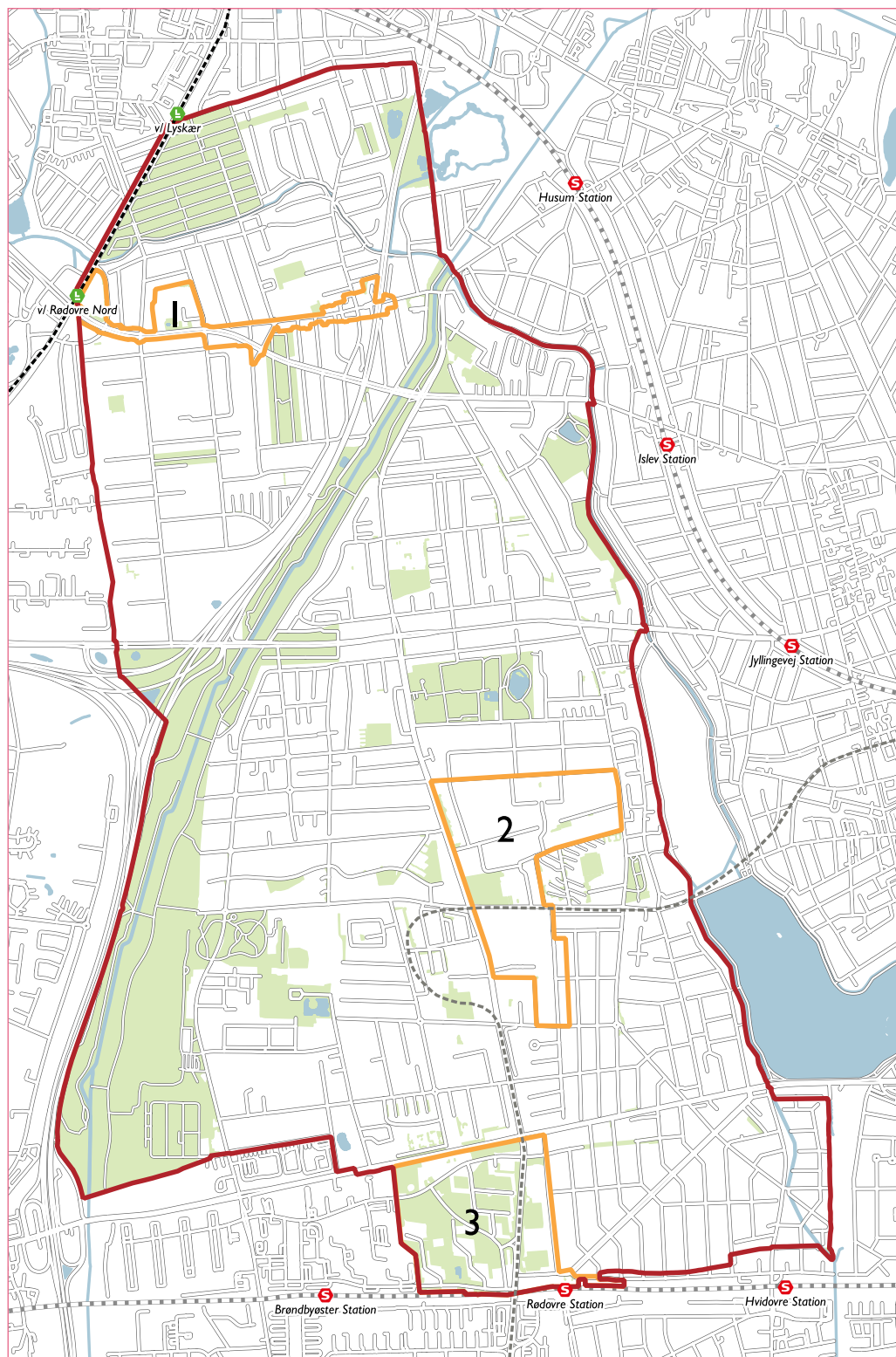
Rødovre er et forholdsvist nyt bysamfund, hvis største udbygningsperiode faldt sammen med velfærdssamfundets udbygning i midten af det forrige århundrede.

Rødovre er et bysamfund, der hovedsageligt er opbygget gennem de sidste 50-100 år. Det betyder, at der er bygninger, landskaber og bymiljøer, som har en spændende historie at fortælle fra denne periode. Kulturarven er en vigtig ressource, når vi i fremtiden skal sikre en by med en identitet, der både griber tilbage til fortiden og bringer os ind i fremtiden.

Den værdiskabende kulturarv er særlig aktuel i en periode, hvor der samtidig er igangsat flere store udviklingsprojekter. Det er vigtigt, at de nye områder respekterer og indgår i en sammenhæng med det eksisterende Rødovre. De konkrete byudviklingsprojekter er nærmere beskrevet i afsnittet om byudvikling, se side 91.

I afsnittet om detailhandel beskrives butiksstrukturen i Rødovre Kommune. Der udpeges en bymidte, bydelscentre og lokalcentre, ligesom der fastsættes retningslinjer for butiksområders og butikkers størrelse, se side 132.

I afsnittet om erhverv beskrives erhvervsområder med tilhørende konsekvensområder, se side 124.



Visionskort

De tre byområder med særlige muligheder for byudvikling samt visioner for skinnebåren trafik.

1. Rødovre Nord
2. Bykernen
3. Rødovre Syd

- Planlagt letbane-station
- Letbanelinjeføring
- Potentiel fremtidig metro
- Byudviklingsområder

Bymønstre og byformål

Rødovre Kommune ligger centralt i hovedstadsområdet og er derfor eftertragtet som bopæl- og erhvervskommune. Kommunen ligger primært i byzone. Der er to områder i kommunen, der ligger i landzone. Det drejer sig om et areal ved motorvejsudfletningen ved Jyllingevej samt det store kolonihaveområde, Haveforeningen ABC, i Islev, se Retningslinjekort 1 på modstående side.

Kommunen er fuldt udbygget, men der er særligt udviklingsmuligheder i tre områder på grund af nye planmæssige muligheder, nedslidning og udvikling i hovedstadsområde. **Udviklingsmulighederne kan ske ved omdannelse.**

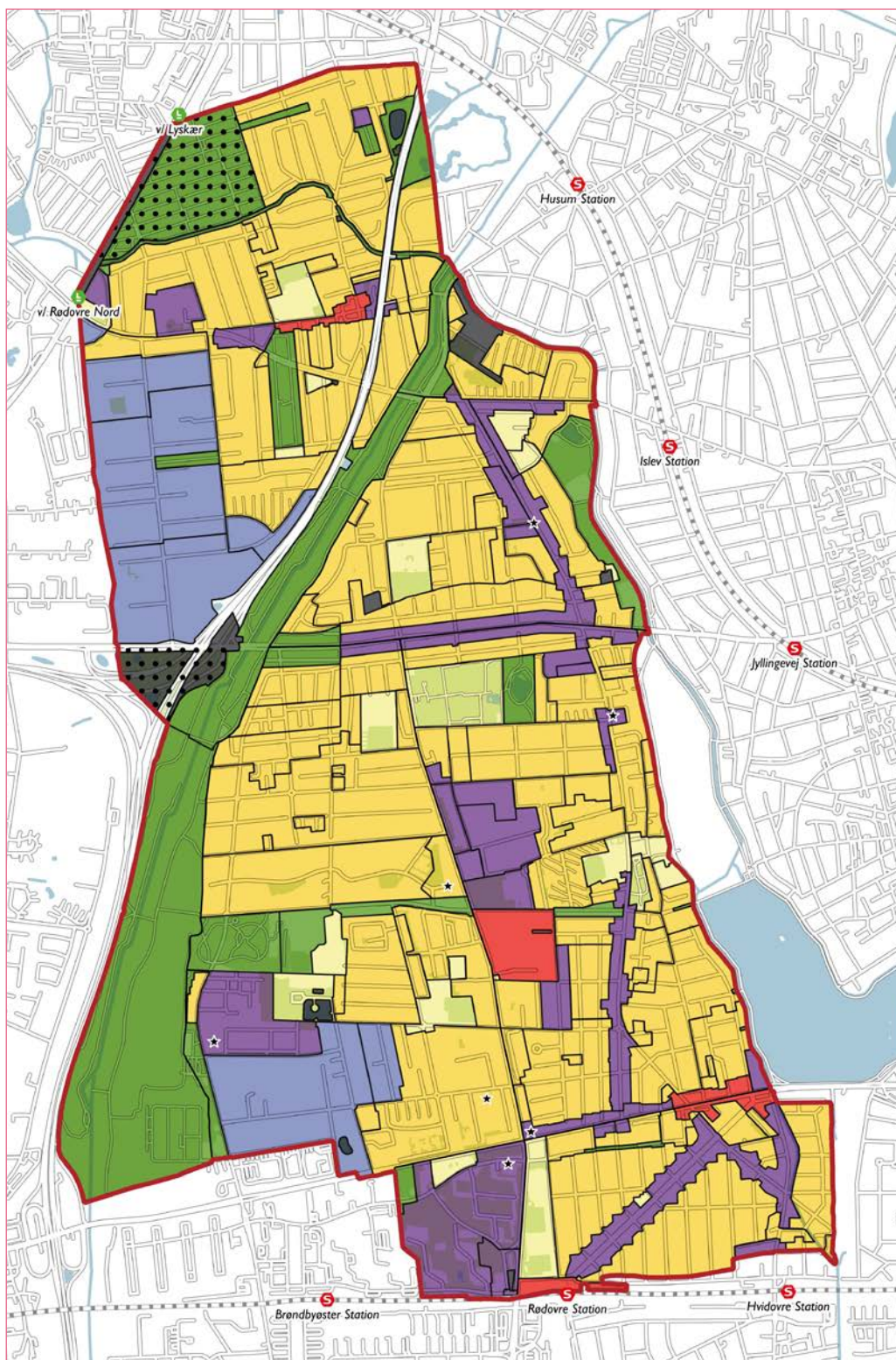
Byudviklingen vil koncentrere sig om de tre udpegede områder. Det gælder:

1. *Rødovre Nord*
2. *Bykernen*
3. *Rødovre Syd*

Den øvrige del af Rødovre, der primært består af boligområder, rummer mange kvaliteter, der ikke kræver store forandringer. Her vil planlægningen koncentrere sig om at bygge videre på eksisterende kvaliteter.

1: Retningslinjer for byformål

1. Planlægningen skal sigte mod en balanceret befolkningssammensætning i Rødovre.
2. Nye boligbyggerier skal integreres i byen uden at tabe Rødovres grønne profil.
3. De bymæssige kvaliteter skal sikres i byudviklingen, både i form af spændende funktioner, arkitektur og byrum.
4. Der skal sikres gode opholdsarealer i eksisterende byområder og ved byudvikling.
5. Erhvervsområderne skal udvikles, så anvendelsen svarer til udvikling og efterspørgsel se også afsnittet ”Erhverv” på side 124.
6. De offentlige områder skal udvikles, så der stadig kan tilbydes den rigtige service til borgerne, både i form af institutioner, skoler og tilbud til alle aldersgrupper.
7. Blandede bolig- og erhvervsområder skal omdannes til områder, hvor bolig, erhverv, kulturelle funktioner og institutioner kan supplere og berige hinanden og danne grundlaget for en spændende by.
8. Planlægningen skal sigte mod at binde byen sammen ved at udbygge stinettet for bløde trafikanter og integrere de store veje i byrummene.



Retningslinjekort 1

Hovedstruktur
Fremtidig anvendelse

Områdetyper:

- Landzone
- Boligområder
- Blandede bolig- og erhvervsområder
- Erhvervsområder
- Rekreative områder
- Offentlige områder
- Tekniske områder
- Centerområder
- ★ Lokalcentre

I den foregående planperiode blev der udarbejdet en rapport ”Arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter i Rødovre” og efterfølgende en arkitekturpolitik ”Rammer om livet”. I ”Arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter i Rødovre” er kvalitetene i kvartererne i kommunen beskrevet. ”Rammer om livet” er styreværktøjer til den fremadrettede udvikling i kommunen. Se mere på www.rk.dk.

I planlægningen sættes fokus på at binde byen sammen ved at udbygge stinettet for cykler og gående, så de bløde trafikanter får bedre mulighed for at komme til alle dele af kommunen. De gennemgående veje vil, så vidt det er muligt, blive integreret i byrummene ved at åbne byfunktionerne op og fremme tilgængeligheden for de bløde trafikanter. Nye boligområder integreres i det eksisterende bymiljø og alle byrum indrettes til at rumme flere funktioner f.eks. institutioner og skabe liv på alle tider i døgnet.

Bæredygtighed skal være gennemgående i alle planer, hvor bl.a. klimatilpasning skal indarbejdes i alle områder, hvor det er muligt, som elementer der både håndterer klimaforandringer og giver oplevelser i byrummet.

Planlægningen har fokus på mangfoldighed og byfortætning samt styrkelse af den bymæssige karakter med de arkitektoniske og kulturelle værdier som identitetsskabende elementer. Derudover er der fokus på at skabe grønne villaveje med beplantning og grønne hegn.

Der planlægges for syv typer områder:

- Boligområder
- Blandede bolig- og erhvervsområder
- Erhvervsområder
- Centerområder (bymidte og bydelscentre)
- Offentlige områder
- Rekreative områder
- Tekniske områder



*Boliger på
Schweizerdalsvej.*



Udvikling af boligområder

Det er kommunens mål at have et varieret boligudbud, der kan være med til at sikre en balanceret befolkningssammensætning. I Rødovre er der mange små boliger, der ikke egner sig til en moderne børnefamilie. For at opnå en balanceret befolkningssammensætning skal nye boliger primært opføres som boliger, der egner sig til mere end én person, så det samlede boligudbud dækker behovet for alle aldersgrupper og livssituationer.

Nye boligbyggerier skal være en integreret del af byen og placeres tæt på andre byfunktioner, såsom institutioner, dagligvarebutikker og andre servicefunktioner for at lette hverdagslivet, men også for at fremme en bæredygtig livsstil. Der skal også sikres god adgang til rekreative arealer.

Rødovre Kommune er en tæt by, der er fuldt udbygget. Nye boliger vil derfor skulle indpasses i byen gennem byudvikling ved byfortætning og fornyelse af den eksisterende boligmasse.

Byfortætning er med til at skabe mere bymæssig kvalitet. Derfor kan der i nogle områder ved nybyggeri bygges mere intensivt, samtidig med at der sikres gode rekreative arealer i relation til boligerne.

Ved alle boligbyggerier sikres en passende sammenhæng mellem det bebyggede areal og opholdsarealet, der stilles til rådighed i forbindelse med boligen. En del af opholdsarealet bør være i direkte tilknytning til boligen f.eks. i form af altaner. Opholdsarealerne kan udformes på nye måder, så de kan forenes med moderne og tættere byggeri f.eks. som tagterrasser. I 2016 udarbejdede kommunen ”Boligpolitik - Rødovre et bedre sted at bo”. Find den på www.rk.dk

Udvikling af områder til blandet bolig og erhverv

I blandede bolig- og erhvervsområder kan boliger og erhverv uden miljøgener etableres side om side og i samme bygning. De blandede bolig- og erhvervsområder bidrager til en mangfoldig og spændende by med grundlag for liv hele døgnet.

Områderne skal planlægges til omdannelse med blandede boligtyper og erhverv, såsom serviceerhverv, der er foreneligt med boligfunktionen i området. For at skabe en bymæssig karakter kan en fortætning ske ved at bygge højere uden at miste det grønne i bybilledet. Gode bymæssige kvaliteter er en kombination af den rette tæthed og tilpassede opholdsarealer. Byrummene skal udformes, så de skaber rammer for ophold og giver borgerne en mulighed for at mødes i det offentlige rum.

Omdannelse til levende boligområder

Bykernen og Rødovre Port er to områder, hvor det planmæssige grundlag for en omdannelse til bolig og serviceerhverv er skabt. For Rødovre Port er der vedtaget en lokalplan, og for Bykernen er der udarbejdet en helhedsplan, der skal danne grundlag for lokalplaner. Se afsnittet ”Byudvikling” på side 91.

Langs flere af de mest trafikerede veje muliggøres blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, som kan have gavn af synlighed og tilgængelighed og samtidig fungere som støjskærm for bagvedliggende friarealer og boligbebyggelser.

I de områder, som er udlagt til blandet bolig og erhverv er en udvikling af kreative erhverv oplagt. Det kan f.eks. være værksteder med ud salg af egne varer, der kan bidrage til et mere levende område.

Udvikling af erhvervsområder

Erhvervslivets udviklingsmuligheder afhænger af den generelle erhvervmæssige dynamik i hovedstadsregionen samt udviklingen af infrastrukturen. Endelig bliver virksomheds-sammensætningen og byggemulighederne styret af de gældende planbestemmelser. Der er udarbejdet en erhvervspolitik med efterfølgende handlingsplan i den foregående planperiode. Find dem på www.rk.dk.

Erhvervsområde i infrastrukturelt knudepunkt

Med den fremtidige letbane i Ring 3 vil den nordlige del af Islevdal Erhvervs kvarter blive et stationsnært kerneområde. Området er derfor planlagt i overensstemmelse med Fingerplan 2017, hvor den fordelagtige placering i forhold til offentlig transport udnyttes. Det be-

tyder blandt andet, at der er mulighed for etablering af arbejdspladsintensive virksomheder og andre funktioner med regional betydning.

Den midterste del af erhvervsområdet har status som stationsnært område, hvilket giver nogle fordelagtige muligheder for virksomheder og funktioner med mange arbejdspladser, der kan drage nytte af den tætte placering til den skinnebårne offentlige transport.

Den sydlige del af erhvervsområdet ligger fordelagtigt i forhold til det regionale motorvejsnet med nem tilkobling til bl.a. lufthavnen.

Her er derfor planlagt for virksomheder, som har gavn af den lette adgang til trafiknettet, f.eks. transport- og logistikvirksomheder og andre transporttunge virksomheder. I denne



Eksempel på erhvervsområde med grønt forareal.



del kan der også planlægges for butikker med særligt pladskrævende varer, eller varer der kræver særlige sikkerhedsmæssige forhold jf. planloven.

Ved planlægning af erhvervsområderne skal det sikres, at de mindst forurenende virksomhedstyper lokaliseres i de dele af erhvervsområderne, der støder op til boligområder eller anden forureningsfølsom anvendelse.

For at tiltrække serviceerhverv og lignende er det vigtigt, at erhvervsområderne forskønnes med træplantning og grønne forarealer. Der skal indtænkes stiforløb, grønne oaser og adgang til motion samt til service i lokalcentrene. Da erhvervsområderne er udbygget til produktionserhverv, vil en omdannelse kræve en detaljeret planlægning, som gradvist kan realiseres i forbindelse med ombygninger, nybyggeri og udstykning. Der er i denne forbindelse vedtaget en ny lokalplan i 2017 - **Lokalplan 142** - for Islevdal Erhvervsquarter, der sikrer en fælles retning for kvalitet og sammenhæng i kvarteret. Lokalplanen giver mulighed for nye anvendelser i forbindelse med etableringen af letbanestationen ved Slotsherrensvej nord for erhvervsquarteret.

Udvikling af centerområder

Centerstrukturen i Rødovre fungerer godt som den er i dag, hvorfor den fastholdes. Rødovre bymidte skal fortsat være det primære indkøbssted for både dagligvarer og udvalgsvarer, mens bydelscentrene og lokalcentrene skal tilgodese lokalområdernes behov for dagligvarer og mere standardiserede varegrupper. Det er på lang sigt visionen at styrke den kollektive trafik til Rødovres bymidte, hvor en mulighed kunne være en forlængelse af metroen. Se afsnittet Detailhandel side 132.

Udvikling af offentlige områder

De offentlige områder dækker arealer, der udlægges til offentlige formål, såsom kultur- og

fritidsanlæg, skoler, daginstitutioner, plejehjem, kirker og offentlig administration.

De nye offentlige bygninger, sportsanlæg, institutioner mv., der kan blive behov for, skal indpasses i de eksisterende udlagte områder.

Børneinstitutioner

Der skal være let adgang til daginstitutioner og skoler fra boligområderne, og der skal sikres gode og sikre skoleveje i nærmiljøet. Ved større omdannelsesprojekter skal det vurderes, om der er behov for nye institutioner til forsyning af lokalområdet. Der er allerede i den kommende planperiode planlagt for en ny daginstitutioner. **Udover de offentlige områder er der er mulighed for at placere daginstitutioner i boligområder og i blandede bolig- og erhvervsområder.**

Uddannelsesinstitutioner

Der er syv folkeskoler i Rødovre, hvoraf én er en specialskole, der samlet har ca. 3900 elever. Udover folkeskolerne rummer kommunen en ungdomsskole, en privatskole, et gymnasium, en teknisk skole for bygge og anlæg og et voksenuddannelsescenter. Sidstnævnte åbnede med helt nye bygninger i 2016 på Egegårdsvej. Der er i den kommende planperiode planlagt for en skoleudbygning.

De unge i Rødovre har med kommunens placering i hovedstadsregionen nær København, Lyngby og Roskilde relativ let adgang til både korte og lange videregående uddannelser, faglige uddannelser **med flere**. Rødovre Kommune skal være med til at styrke den gode forsyning af uddannelsesmuligheder, men også yde en koncentreret indsats for at få flere unge til at tage en uddannelse.

Eldreinstitutioner

I den foregående planperiode har Rødovre Kommune etableret 36 midlertidige døgnpladser til borgere med behov for træning og reha-

bilitering - for eksempel efter indskrivning på hospital - på Slotsherrens Vænge 6.

Der er endvidere åbnet et botilbud til 30 borgere med psykisk handicap på Slotsherrens Vænge 6.

Plejhjemmet Ørbygård er under ombygning og modernisering, der forventes færdiggjort i 2019. I forbindelse med ombygningen omdannes boligerne til almene plejeboliger og der etableres 22 ekstra plejeboliger.

Kultur og fritid

I den foregående planperiode er der udarbejdet en "Kultur- og fritidspolitik" og en ny "Børne- og unge politik". Se dem på www.rk.dk.

Der er etableret en ny kunstgræsplæne samt løbebane ved Rødovre Stadion. Der er igangsat reovering af Vestbadet, hvor 50 meter bassinet erstattes af et nyt 25-meter bassin, et dybvandsbassin og et varmtvandsbassin. Samtidig udvides fitnessområdet.

Kunst

Ved Nyager Skole er der opsat et kunstværk i beton og bronze i et kunstnerisk forløb ved skolens indgang. Kunstneren er billedhugger Tina Maria Nielsen.

Der er planlagt et lyskunstværk 'Gate of Colours' på Damhustorvet. Kunstværket udføres af lyskunstner og lysdesigner Christina Augustesen. Det består af to 3,5 meter høje dynamiske lyssøjler, der skifter i farve og lysintensitet.

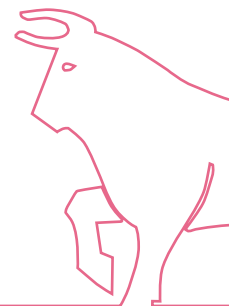
Derudover er der planer om flere varige kunstværker rundt omkring i byen. Tanken er at indtænke mere kunst i det offentlige byrum, så kunsten i højere grad skaber nye oplevelser i byrummet.

Sundhed

Kommunalbestyrelsen etablerede i 2011 Rødovre Sundhedscenter på Egegårdsvej 77. Sundhedscenteret har en bred vifte af tilbud, som støtter borgerene til at få sundere vaner, uanset om man er syg eller rask. Det tilbyder

Visualisering af 'Gate of Colours'. Visualiseringen er udført på et billede, der viser det nuværende Damhustorv, set fra Roskildevej.





sundhedssamtaler, rehabiliteringsforløb, kurser, folkekøkken og andre aktiviteter.

Administration

I 2017 blev Rødovre Jobcenter samlet i ejendommen på Egegårdsvej 66, som blev købt af Rødovre Kommune. Jobcenteret havde indtil da været spredt på fire adresser.

Udvikling af rekreative områder

De regionale landskaber Vestvolden og Harrestrup Ådal indrammer Rødovre Kommune og er med til at definere byrummet. De skal sammen med de lokale grønne områder fastholdes og sikres.

Vestvolden er en del af Fingerplanens grønne kiler, og kommunen skal i kommuneplanlægningen sikre, at der som led i omdannelsen af by- og erhvervsområder langs Ring 3 udlægges grønne bykiler, som primært fastholdes til alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål.

Rødovre Parkvej med omgivende grønne arealer skal fastholdes med parkkarakter og som en grøn forbindelse mellem landskabsstrøgene Vestvolden og Harrestrup Ådal.

De grønne områder skal medvirke til at fremme den biologiske mangfoldighed og bidrage til at mindske betydningen af klimaforandringerne - både de stigende temperaturer, der forventes i byområderne og de større regnmængder. Se afsnittet "Rødovres grønne struktur" på side 166.

Udvikling af tekniske anlæg

Tekniske anlæg som veje, forsyningsanlæg og -værker skal udbygges og placeres med størst mulig hensyntagen til byen i øvrigt. Vejene skal udvikles så de tilgodeser alle trafikanter. Øvrige tekniske anlæg skal placeres efter en konkret vurdering. Se afsnittet "Trafik, miljø og forsyning" på side 200.



Rundkørsel på Rødovre Parkvej med Espelunden i baggrunden.

Stationsnærhed

Begrebet ”stationsnærhed” stammer fra Fingerplanen, som har været model for planlægningen i Hovedstadsområdet siden 1948.

Det bærende princip for planlægningen i de stationsnære områder er, at byudviklingen primært skal ske i forbindelse med stationerne, for derved at skabe bedre mulighed for den kollektive transport. Principperne for stationsnærhed udmøntes i Rødovre i muligheden for fortætning og kravet om begrænsning af parkeringspladser for biler i de stationsnære områder. Derudover gives mulighed for større arbejdspladsintensive virksomheder i de stationsnære områder. På den måde styrkes områderne omkring stationerne og incitamentet til at anvende den kollektive trafik.

I Fingerplanen er byområdet opdelt i henholdsvis det indre storby område (håndfladen) og det ydre storby område (byfingre) samt de indre ”grønne kiler” mellem byfingrene, som sikrer rekreative bynære naturarealer. Der gælder forskellige regler i forbindelse med stationsnærhedsprincippet indenfor henholdsvis håndfladen, byfingrene og de grønne kiler. I Rødovre Kommune er områderne syd og øst for Vestvolden beliggende i håndfladen, mens de resterende områder nordvest for Vestvolden hører under byfingrene og grønne kiler.

I Rødovre gælder stationsnærhedsprincipperne for områdetyperne: blandet bolig- og erhvervsområder, erhvervsområder samt centerområder. Principperne gælder altså ikke områder, der udelukkende er udlagt til boligområde.

Letbanestationen og S-togsstationerne

Omkring den kommende letbanestation Rødovre Nord og omkring S-togsstationerne skal kommunen udpege, hvilke områder der egner sig til intensiveret byudvikling. I en radius af hhv. 1.000 og 1.200 meter udpeges de ”stationsnære områder”, og indenfor en radius

af 600 meters gåafstand defineres de ”stationsnære kerneområder”.

I det indre storbyområde (håndfladen) er den vejledende radius omkring stationerne 1.000 meter, mens den i det ydre storbyområde (byfingrene) er 1.200 meter.

I Rødovre Kommune foregår en del af byudviklingen omkring Rødovre Station, i Milestedet, langs den sydlige del af Damhus Boulevard, nord for Hvidovre Station, langs Randdrupvej, vest for Islev Station ved Slotsherrensvej samt omkring den kommende letbanestation - Rødovre Nord - der etableres ud til Nordre Ringvej ved Slotsherresvej 400.

I forbindelse med den kommende letbanestation har Kommunalbestyrelsen udpeget stationsnære områder, hvor der er mulighed for en øget vækst. Det omfatter den nordlige del af Islevdal Erhvervsområde og det stationsnære kerneområde lige nord og syd-øst for letbanestationen.

Se retningslinjekortene med de udvalgte stationsnære områder på side 86.

Se udsnit i retningslinjekort 2a-2d for de stationsnære områder i forhold til:

- Rødovre Nord side 87.
- Husum Station, Islev Station og Jylligevej Station side 88.
- Rødovre Station og Hvidovre Station side 89.

Stationsnære områder

De stationsnære områder er udvalgte områder med kort afstand til en station, hvor Kommunalbestyrelsen ønsker en intensiv byudvikling.

Det er kun i de stationsnære områder, der kan planlægges for trafikskabende funktioner samt kontorbyggeri på mere end 1.500 etagemeter,



Området ved Rødovre station.



Illustration fra Lokalplan 143 "Rødovre Port - for en blandet bydel vest for Rødovre Station".

såfremt biltrafikken samtidig søges begrænset. Begrænsningen af biltrafik kan ske ved at begrænse udbuddet af parkeringsarealer, fremme brug af cykel og gang til stationen samt ved at forbedre kollektiv trafik til og fra stationen.

Formålet med bestemmelserne, om at nye trafikskabende funktioner **primært** skal placeres i nærheden af stationer, er at fremme brugen af kollektiv trafik og dermed reducere trængsel. Dette formål er i overensstemmelse med målet om en bæredygtig udvikling.

Stationsnære kerneområder

I de stationsnære kerneområder tættest ved stationerne skal der fortrinsvist planlægges for trafikskabende funktioner som kontor- og serviceerhverv med mange arbejdspladser eller besøgende eller større institutioner. Der kan planlægges for bygninger med mere end 1.500 etagemeter kontor- og serviceerhverv i de stationsnære kerneområder.

Parkeringsnorm i stationsnære områder

Lokaliseringen af intensiv bebyggelse i de udpegede stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport til og fra byfunktioner sammenlignet med de ikke-stationsnære områder. Kommunen skal derfor fastlægge normer for maks. antal parkeringspladser, som afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen.

Se parkeringsnormerne i afsnittet ”Generelle rammebestemmelser” på side 294 for den pågældende områdetype.

Trafikskabende funktioner

I Rødovre Kommune er der afgrænset stationsnære områder i forhold til Rødovre Station, Hvidovre Station, Husum Station, Islev Station, Jyllingevej Station, Herlev Station, Brøndbyøster Station og de kommende letba-

nestationer i og nær Rødovre. I disse områder kan der planlægges for trafikskabende funktioner samt kontorbyggeri på mere end 1.500 etagemeter, såfremt biltrafikken samtidig søges begrænset.

Det er kun i den sydligste del af kommunen, den østlige del af Slotsherrensvej og ved den kommende letbanestation, at der kan opnås en gangafstand på omkring 600 meter til en station, se retningslinjekortene på side 86.

Rødovre Station har desuden status som knudepunktsstation, hvor det skal tilstræbes, at en del af byggemulighederne forbeholdes regionale byfunktioner. Regionale byfunktioner defineres ved at have en størrelse, som betyder, at de henvender sig til et opland, der strækker sig ud over kommunen og nabokommunerne.

Samarbejde om planlægning i stationsnære områder

Ved planlægning af en intensiveret anvendelse af de stationsnære områder forudsættes det, at der sker et samarbejde med nabokommunen i forhold til omdannelse af områder, som fysisk hænger sammen over kommunegrænsen.

Aktuelle planlægningsopgaver

Kommunalbestyrelsen vedtog i januar 2017 en lokalplan for en bydel med blandet bolig- og erhverv i det stationsnære kerneområde ved Rødovre Station. I den kommende planperiode forventes bebyggelsen at blive realiseret. Der vil fortsat være fokus på omdannelse i de stationsnære områder omkring og syd for Roskildevej med stationsnære kerneområder i forhold til både Rødovre Station og Hvidovre Station. Det betyder, at områderne omkring og syd for Roskildevej, som er udlagt til blandet bolig og erhverv eller til centerformål og offentlige formål, har særligt gunstige udviklingsmuligheder.



I de stationsnære områder og kerneområder skal bebyggelsens intensitet afspejle nærheden til stationen ved en passende maks. bebyggelsesprocent. Ved lokalplanlægning kan der fastsættes krav om, at ny bebyggelse skal opføres i flere etager, for at de intensive bebyggelser ikke optager et alt for stort grundareal. Placering af funktioner, herunder parkering, skal understøtte udviklingen af tætte, varierende byområder.

Der skal i denne planperiode arbejdes for en fortætning for bl.a. at tilføre flere funktioner til det blandede bolig- og erhvervsområde Milestedet, som er beliggende nordvest for Rødovre Station.

Blandt de øvrige stationsnære områder uden for kerneområderne er der fokus på lokalplanlægning af erhvervs kvarteret ved Valhøjs Allé og Fjeldhammervej. Områderne er udlagt til erhvervsformål for kontorer, serviceerhverv, produktion og håndværk. Såfremt der skal muliggøres trafikskabende funktioner samt kontorbyggeri på mere end 1.500 m², skal adgangen til Brøndbyøster Station i Brøndby Kommune forbedres, samtidig med at biltrafikken søges begrænset.

Der kan også komme fokus på udvikling af de øvrige blandede bolig- og erhvervsområder, erhvervsområder samt offentlige områder i kommunens østlige del, der opfylder kravene til kerneområder eller stationsnærhed i forhold til de øvrige stationer. Disse områder kan ved planlægning få mulighed for etablering af bygninger med kontor- og serviceerhverv med mere end 1.500 m² eller regionale funktioner.

Der kan etableres intensiv boligbebyggelse uanset beliggenheden i forhold til stationer, men det er vigtigt at sikre en god adgang til kollektiv trafik ved alle funktioner, som benyttes af mange mennesker.

Visioner på længere sigt

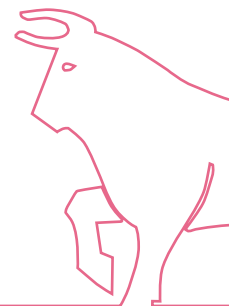
Den fremtidige letbane langs Ring 3, der forventes indviet i 2023/2024, medfører, at der omkring de fremtidige stationer kan planlægges for intensive byfunktioner, som beskrevet i afsnittet ”Samarbejde om letbane langs Ring 3 og LOOP CITY” på side 29. Rødovre Kommunes stationsnære områder i forhold til en fremtidig letbane ligger i den nordvestlige del af kommunen. Her etableres en letbanestation - Rødovre Nord - ud mod Nordre Ringvej tæt ved Slotsherrensvej 400. På længere sigt giver det mulighed for en mere intensiv byudvikling af Islevdal Erhvervs kvarter, som der i november 2017 blev vedtaget lokalplan for.

Der skal i denne planperiode udarbejdes lokalplan for den kommende letbanestation og stationsforplads.

Det er den langsigtede vision, at der etableres en metrostation i Bykernen. Denne vision indgår i Helhedsplanen for Bykernen af april 2017.



*Fra Rødovre Station
kan du komme med
S-toget til Hovedbanen
på 11 minutter.*



2: Retningslinjer for stationsnærhed

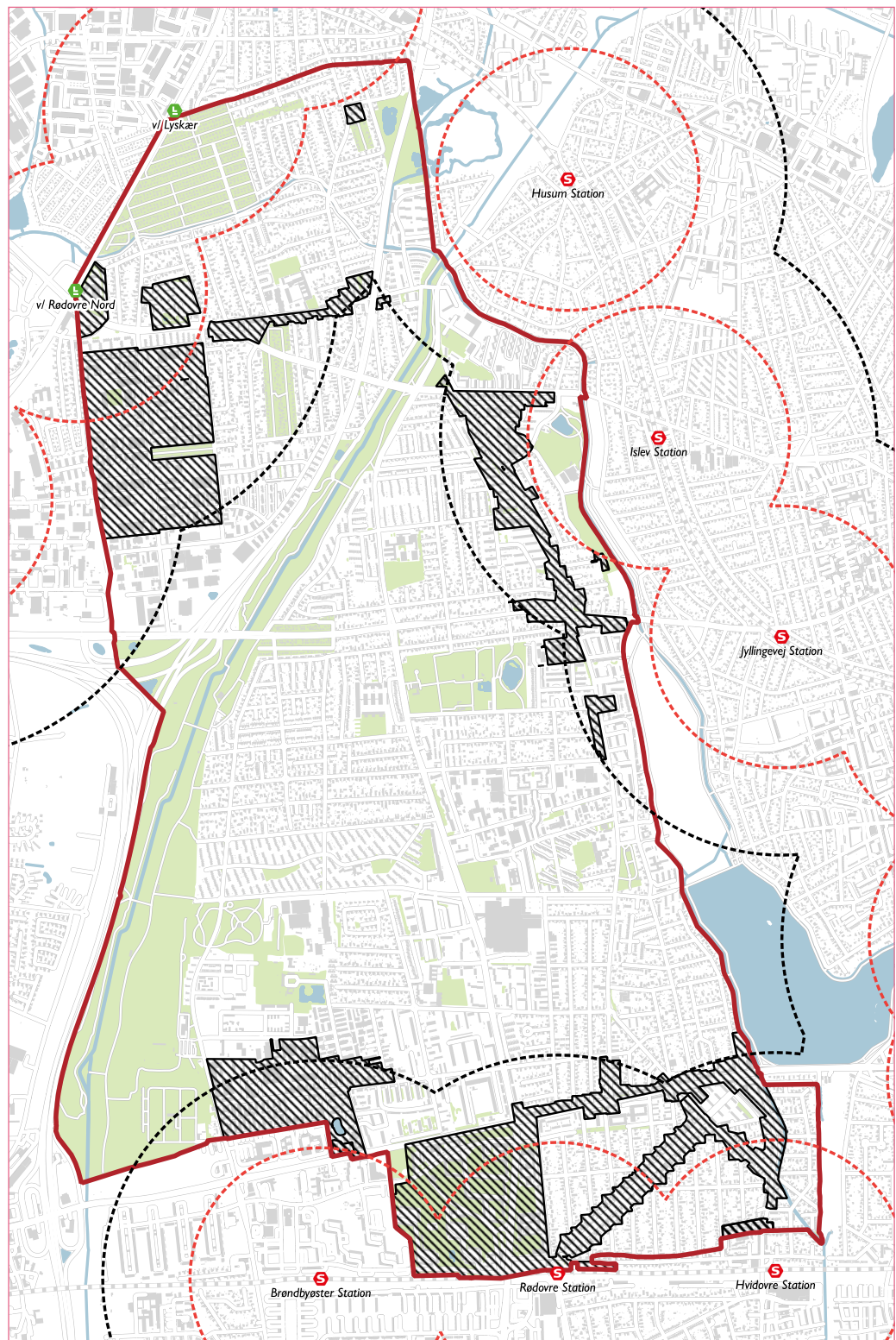
1. Ved lokalplanlægning i de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder skal der tilstræbes en lokalisering, der tilskynder, at mange benytter den kollektive trafik. Retningslinjekortet på side 86 viser stationsnære områder. Muligheder for intensive byfunktioner er fremhævet på kortudsnittene fra side 87. De stationsnære kerneområder er vist med den teoretiske 600 m-afstand fra stationen, som i den nærmere planlægning afgrænses som en gangafstand på maks. 600 m mellem ejendommen og stationen.
2. Inden for de stationsnære kerneområder kan der placeres byfunktioner, som på grund af f.eks. arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter. Intensive byfunktioner, som henvender sig til et regionalt opland, kan placeres i kerneområdet omkring Rødovre Station, som er knudepunktsstation.
3. I de stationsnære områder uden for kerneområderne kan der undtagelsesvist planlægges for intensive erhverv, herunder kontorbygninger med mere end 1.500 etagemeter. Det forudsætter, at der i detailplanlægningen inddrages virkemidler til at begrænse biltrafikken, f.eks. ved en begrænsning af udbuddet af parkeringspladser, virksomhedsfinansierede ordninger, der fremmer brug af cykel og gang, samt kollektiv trafikbetjening til og fra stationen. Målet er, at trafikale virkemidler skal gøre det lige så attraktivt at benytte kollektiv trafik, som det er i de stationsnære kerneområder.
4. Eksisterende kontorejendomme, som er placeret stationsnært, men uden for de stationsnære kerneområder, kan udvides, hvis de er opført før 1. januar 2007.

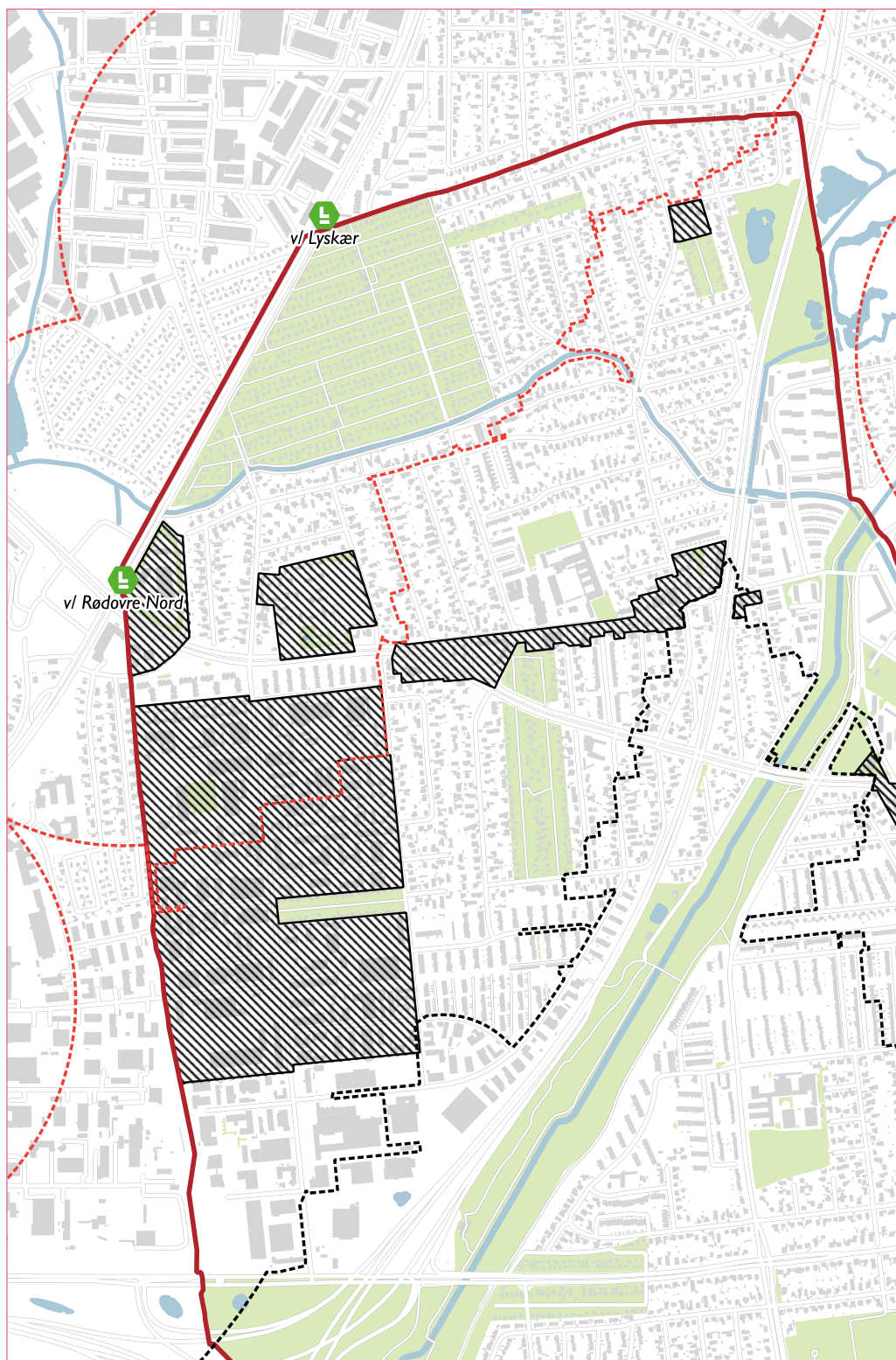
Retningslinjekort 2a

Stationsnærhed samt
principiell beliggenhed
af stationsnære kerne-
områder.

Skraverede områder er
udpegede stationsnære
områder med mulighed
for fortætning i hen-
hold til Fingerplanens
stationsnærhedsprin-
cip.

- Stationsnære om-
råder
- Stationsnære
kerneområder
- Planlagt letbane-
station








Retningslinjekort 2b

Udsnit 1 for beliggenhed af stationsnære områder og stationsnære kerneområder på matrikelniveau ved den kommende letbane station Rødovre Nord langs Ring 3 i Islev.

Skraverede områder er udpegede stationsnære områder med mulighed for fortætning i henhold til Fingerplanens stationsnærhedsprincip.

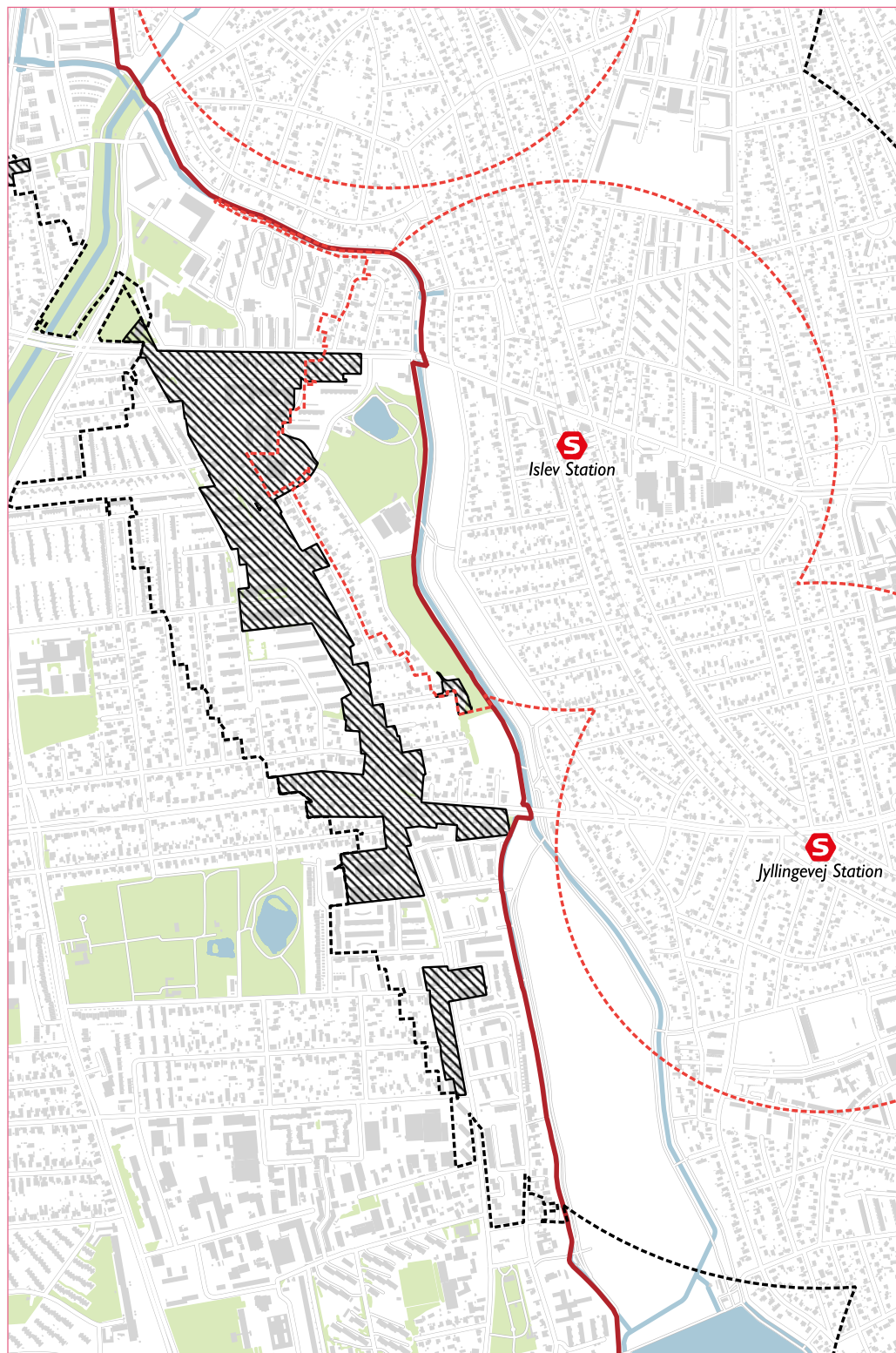
-  Stationsnære områder
-  Stationsnære kerneområder
-  Planlagt letbane-station

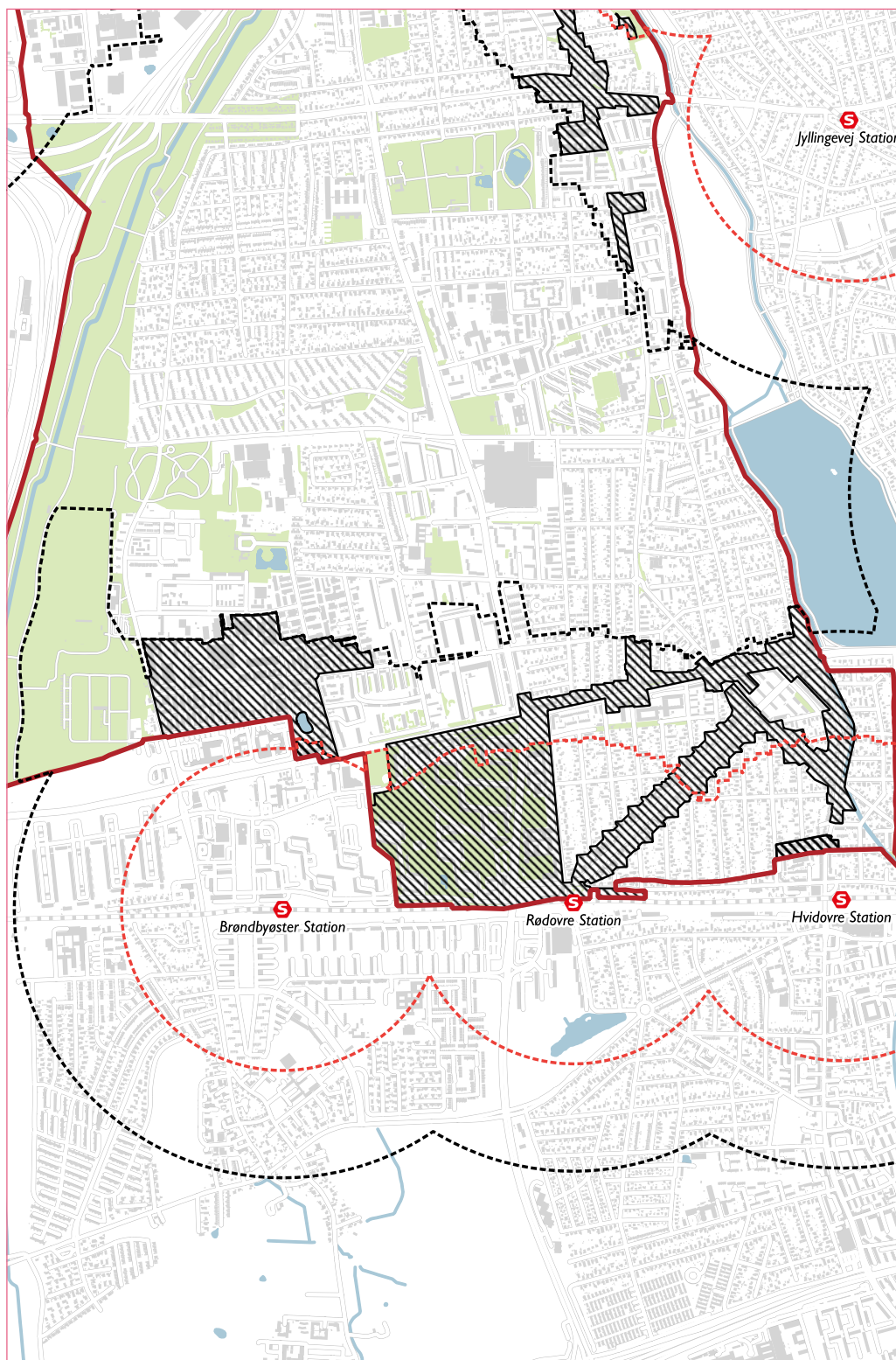
Retningslinjekort 2c

Udsnit 2 for beliggenhed af stationsnære områder og stationsnære kerneområder på matrikelniveau langs S-togslinjen ved kommunens østlige grænse i Tinderhøj.

Skraverede områder er udpegede stationsnære områder med mulighed for fortætning i henhold til Fingerplanens stationsnærhedsprincip.

- Stationsnære områder
- Stationsnære kerneområder







Retningslinjekort 2d

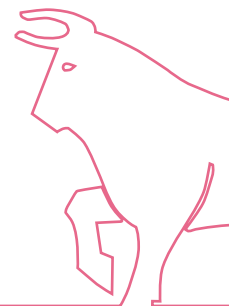
Udsnit 3 for beliggenhed af stationsnære områder og stationsnære kerneområder på matrikelniveau langs S-togslinjen ved kommunens østlige grænse i Rødovre Øst.

Skraverede områder er udpegede stationsnære områder med mulighed for fortætning i henhold til Fingerplanens stationsnærhedsprincip.

-  Stationsnære områder
-  Stationsnære kerneområder



*Rejsegilde, Terras-
sehaverne, Irmabyen,
november 2016.*



Byudvikling

Planloven fastsætter overordnede principper for byudvikling, byomdannelse og regionale friluftsområder i hovedstaden. Disse principper er konkretiseret i Fingerplanen - landsplandirektivet for planlægning i hovedstaden. Planen regulerer ikke direkte, hvad de enkelte borgere kan, men har betydning for, hvor kommunerne kan planlægge eksempelvis ny byudvikling eller friluftsområder.

Det overordnede princip for Fingerplanen, har siden 1948 dannet rygrad i den regionale planlægning for hovedstadsområdet og sætter de overordnede rammer for kommunernes udbygning. Fingerplanen fastlægger også nye byudviklingsområder langs den kommende letbane.

Omdannelse og fortætning

I Rødovre vil byudvikling fortrinsvis ske gennem omdannelse og fortætning af eksisterende byområder. Her er det især det store område Bykernen, som står overfor en gradvis ændring fra traditionelt erhvervsområde til nyt, moderne og funktionsblandet byområde.

Men også i andre dele af kommunen er der mindre og større byomdannelse, som vil bidrage til et ændret bybillede med ny arkitektur og nye anvendelser.

Af større byggerier som er under realisering i denne planperiode kan nævnes IrmaByen, Rødovre Port, området ved Islevgård Allé og Damhusparken, som alle har gennemgået en omdannelse og forventes færdigbygget i denne planperiode. De vil alle bidrage til et ændret bybillede med ny arkitektur, nye anvendelser samt offentlige tilgængelige bypladser og grønne områder.

I den næste planperiode vil der desuden være fokus på en udvikling af erhvervsområdet ved Valhøj Allé, som er beliggende i den sydlige del af Rødovre.

Erhvervsområdet er udviklet fra 1960'erne og frem. Tidligere bestod det primært af mange mindre industribygninger, som løbende blev hjemsted for mindre virksomheder inden for brancherne industri, fremstilling, byggeri og anlæg samt autoværksteder.

I dag er erhvervsområdet under omdannelse, i takt med at produktionserhverv flytter ud, og erhverv inden for service og administration flytter ind. Området er ikke udpeget som byudviklingsområde i denne kommuneplan, men der vil være fokus på, hvordan området skal udvikles i næste planperiode.

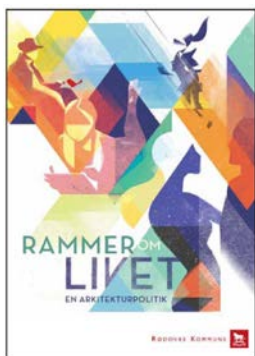
Sammen om byudvikling

Der er mange, som gerne vil bo og etablere virksomhed her i fremtidens forstad, med en attraktiv beliggenhed i første ring omkring landets hovedstad. Denne situation giver byen gode potentialer for vækst, som skal sikre en fortsat balance i kommunen, hvor borgere og virksomheder er med til at betale udgifterne til at opretholde Rødovre som en velfærdskommune.

Der skal derfor være fokus på udvikling af attraktive boligkvarterer, erhvervsområder og bymiljøer med et godt serviceniveau og et rigt kultur- og fritidsliv. Byområderne skal danne ramme om den moderne velfærdskommune, hvor alle oplever et tilhørsforhold og har lyst til at bidrage til et godt lokalsamfund.

Byudviklingen i Rødovre skal tage udgangspunkt i det, der allerede karakteriserer byen i dag. Grønne boligområder, hvor det nære hverdagsliv og et rigt foreningsliv spiller en stor rolle, skal således fortsat være Rødovres kendetegn, når der udvikles områder i byen.

Byudviklingen skal også medvirke til at svare på de store udfordringer, der præger det danske samfund. Det drejer sig særligt om forskydninger i befolkningsstrukturen, om de



Arkitekturpolitikken: 'Rammer om livet' opsætter visioner og mål for kvaliteten af vores omgivelser.

strukturelle ændringer i erhvervslivet, om klimaforandringer og bæredygtighed, om de infrastrukturelle forhold i hovedstaden samt om byens identitet, arkitektur og kulturarv.

Det er derfor nødvendigt med en helhedsorienteret tilgang til byudvikling i Rødovre. En tilgang, hvor de enkelte områder skal tænkes sammen med kommunens, regionens og landets øvrige udvikling.

I henhold til Danmarks Statistiks prognose forventes befolkningstallet at stige i hele landet frem til 2030. I henhold til Rødovre Kommunes egne beregninger (**befolkningsprognose 2017**) vil befolkningen i Rødovre frem til 2022 vokse kraftigere end i Region Hovedstaden - fra ca. 38.500 til ca. 43.000 indbyggere - som følge af de nye byggerier, der allerede er planlagt. I Bykernen ligger muligheden for en yderligere vækst, der ikke er taget med i prognoserne.

Nybyggerierne omfatter hovedsageligt tidsvarende familieboliger og en del ungdomsboliger i Rødovre Syd, som fortrinsvist vil tiltrække nye børnefamilier og unge borgere til Rødovre frem til 2023, hvor byggeriet forventes færdiggjort.

Det er vigtigt, at der i forbindelse med realisering af de nye bydele skabes velfungerende lokalområder med nærhed til grønne områder, indkøbsmuligheder, gode kollektive trafikforbindelser, samt at der sker de nødvendige justeringer i forhold til arbejdspladser, skoler og daginstitutioner.

Kulturarven i byudvikling

Rødovres identitet, som et moderne og nærværende lokalsamfund, er et vigtigt aspekt i forbindelse med en byudvikling, der både skal fastholde de borgere, der allerede bor i Rødovre men også tiltrække nye borgere til Rødovre.

Det nye skal tage udgangspunkt i det eksisterende, så det bliver forankret i lokalmiljøet og stedets særegne kvaliteter. Her er de iboende arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter vigtige i bestræbelserne på at sikre autenticitet og identitet samt at skabe diversitet og oplevelser i byen.

Markante kulturhistoriske elementer som Vestvolden, byens struktur og bygningstyper, der for en stor del stammer fra Rødovres vækstperiode som velfærdsforstad fra midten af 1900-tallet, er grundlæggende elementer for byens identitet og skal derfor indgå i byudviklingen, hvor dette er muligt.

En af udfordringerne i forbindelse med byens udvikling er altså at værne om den kulturhistoriske identitet, samtidig med at velfærdsforstaden bæres ind i fremtiden. De fysiske rammer, dvs. bygninger, anlæg, byrum og de store grønne træk, skal løbende styrkes og fornyes, så de kan følge med borgernes behov og ønsker for levevilkår og livsstil.

Byudviklingen skal spille sammen med arkitekturpolitikken, der vedrører hele byens fysiske miljø, og som opsætter visioner og mål for kvaliteten af vores omgivelser, se arkitekturpolitikken "Rammer om Livet" på kommunens hjemmeside www.rk.dk.

De større byområder er beliggende i forskellige dele af kommunen og skal bindes sammen, så man har oplevelsen af at befinde sig i den samme by, uanset hvilken del af kommunen, man befinder sig i. Men der er forskel på, hvilke muligheder der er for udvikling i de forskellige byområder, så byudviklingen skal derfor være situationsbestemt og udspringe af de lokale forhold.



Bevaringsværdig bebyggelse ved Torbenhuse.

Sammenhængende planlægning

Byområderne skal indrettes, så det er lettere at leve et sundt og fysisk aktivt liv, men det er også vigtigt, at udviklingen bidrager til at styrke byen samlet set. Nøgleordene her er kvalitet og sammenhængende byudvikling.

For at skabe en spændende, attraktiv og sammenhængende by, skal ”vrangen” vendes ud nogle steder. Det betyder, at den byggede by skal åbne sig op ud mod byrummet med funktioner og interessante facader. Der skal sikres et rigt udbud af kultur, events og underholdning i byens rum, i naturen og i byens bygninger. Kunst i byens rum er også med til at skabe oplevelser i byen sammen med muligheden for at bruge moderne teknologi.

I ankomsten til Rødovre er det først og fremmest de store gennemskærende veje, der tegner byens facade. Vejene har ofte en kedelig barriereeffekt mellem Rødovres bydele. Når byen udvikles eller omdannes, er det derfor

væsentligt at tage stilling til vejenes fremtidige brug og udtryk. Samtidig er det vigtigt at udvikle byen med omtanke for en effektiv og sikker trafikafvikling.

Den planlagte letbane langs Ring 3, (se side 26) og visionen om en forlængelse af metroen fra Flintholm/Vanløse Station **over Bykernen i Rødovre til Hvidovre Hospital**, vil kunne forbedre den kollektive trafikbetjening og spille en positiv rolle i forhold til at udvikle Rødovre til en tættere og mere attraktiv by.

I de seneste år har erhvervslivet undergået store strukturelle forandringer i de vestlige samfund. Traditionelle fremstillingsvirksomheder flytter ud og gør plads til andre typer af byfunktioner. I Rødovre betyder det, at de eksisterende erhvervsområder fortsat skal udvikles, så de også på lang sigt er tidssvarende. I kommunens blandede bolig- og erhvervsområder kan en gradvis tilpasning gøre en fortsat udvikling af erhvervslivet muligt. I andre om-

råder er der mulighed for by- og boligvækst på nogle af de arealer, der tidligere var optaget af erhverv. Se afsnittet ”Erhverv” på side 124. I forhold til konsekvensområder omkring produktionsvirksomheder se afsnittet ”Konsekvensområder” på side 125.

Bæredygtig byudvikling

Ét af de væsentlige aspekter i den fysiske planlægning for en bæredygtig udvikling er principperne i Nordic Built Charter. Charteret omhandler bæredygtighed i det byggede miljø og inddrages i forbindelse med byudvikling i de enkelte byområder. De 10 principper er desuden indarbejdet i kommunens arkitekturpolitik. Se Nordic Built Charter på kommunens hjemmeside www.rk.dk eller læs mere i afsnittet ”Sammen om Rødovre - en bæredygtig og attraktiv by” på side 34.

Det er nødvendigt at tænke i samlede løsninger i forbindelse med udviklingen af en bæ-

redygtig by med en grøn profil. Her skal der stadig være fokus på byens rum. De skal være multianvendelige, attraktive og smukke samtidig med, at de etableres, så de er med til at styrke biodiversiteten og afhjælpe klimaudfordringer.

I forhold til den sociale bæredygtighed skal der planlægges for en by, hvor der fortsat er et rigt hverdagsliv med et højt serviceniveau og et stærkt lokalt engagement.

Den sociale bæredygtighed kan understøttes gennem krav om, at boligområderne skal opdeles i særegne enheder. De enkelte områder og kvarterer skal så vidt muligt indeholde blandede boligtyper, fællesarealer, områder med rum til fysisk udfoldelse og socialt samvær samt nem adgang til naturen.

I byudviklingen er det intentionen at skabe smukke byrum, der binder kommunen sam-



Lucernevej er et eksempel på en smuk grøn vej i byen.



men. Her er vejene og det grønne to vigtige elementer, som hver for sig og i samspil med hinanden kan være med til at skabe en god sammenhæng mellem byområderne i Rødovre.

Vejene skal i takt med udviklingen, og når det vurderes trafiksikkert, opgraderes til at være en mere attraktiv del af byrummene, så det er spændende at opleve byen, når man bevæger sig langs veje og stier. Det skal desuden være nemt at vælge bilen fra. Det kan gøres ved at indrette byen, så det bliver mere attraktivt at bevæge sig på cykel eller at gå gennem trygge og spændende byrum, samt ved at tilbyde et velfungerende offentligt transportsystem i forhold til bus, S-tog, letbane og evt. metroforbindelse. Dette vil være med til at gøre det lettere at transportere sig miljørigtigt i hele hovedstadsområdet herunder til lufthavnen i Kastrup. Med den kommende letbane langs Ring 3 vil der desuden opstå en ny mulighed for at rejse langs København, både mod nord og syd.

Kommunalbestyrelsen vil i næste planperiode frem til 2030 arbejde for, at områderne langs de store veje i kommunen vurderes med henblik på at differentiere rammerne for områderne, så de tilpasses lokalområderne og gøres mere oplevelsesrige og grønne. I forbindelse med differentieringen inddrages blandt andet en vurdering af trafikstøjforholdene.

De store grønne strøg - Vestvolden og Harrestrup Å - er med til at definere mange af byområderne i Rødovre og skaber både sammenhæng og barriere i kommunen. Sammen med de grønne områder og parker, der ligger rundt omkring i kommunen, tilbyder byen samlet set mange fine og varierede naturoplevelser - byen opleves fra flere kvarterer, som en grøn by. Denne karakter skal forstærkes, så flere af byens kvarterer og byrum bindes sammen af grønne elementer. Særligt omkring de større veje er der et stort potentiale i at gøre byen mere grøn og samtidig skabe en fysisk sammenhæng mellem byudviklingsområderne

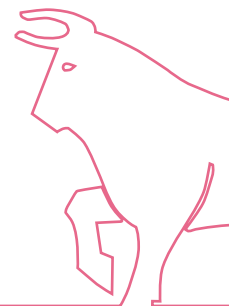


ID-linjen som kommer til at forbinde Islev Torv med den kommende letbanestation i vest med Vestvolden i øst. Et eksempel på sammenbinding af veje, byens rum og byområder.

og byens øvrige kvarterer. Vejene kan for eksempel gøres grønnere med vejtræer, grønne hegn, hække eller bede. Træer kan for eksempel både være med til at forskønne vejrummet, skærme de omkringliggende bebyggelser, danne rum samt giver en fornemmelse af sammenhæng på lang afstand.

I alle byens forskellige kvarterer er det desuden vigtigt at grønne elementer tænkes ind i planlægningen, så både boligområder og erhvervsområder får et grønt islæt. Det er i den forbindelse vigtigt at have variation i det grønne både i forhold til højde, intensitet og art, da der opstår en særlig dynamik mellem områder med forskellig karakter. Samtidig kan beplantningen på denne måde tilpasses de miljø- og naturmæssige forhold. Udviklingen af grønne områder er også beskrevet i Park- og Naturplanen for Rødovre, se planene på www.rk.dk

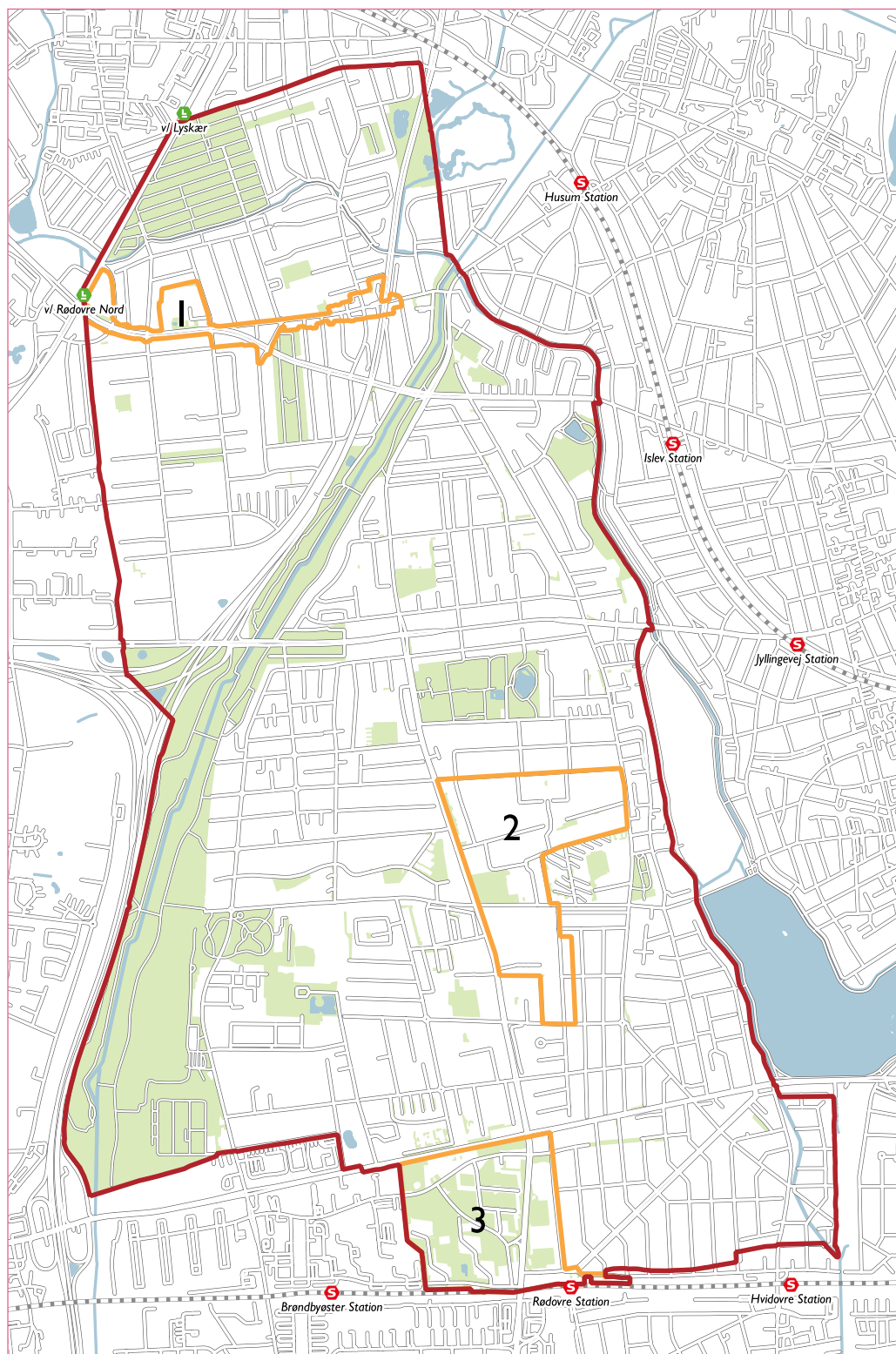
Ved at styrke Rødovres grønne profil kan byen gøres smukkere og mere klimarobust. De sammenbindende grønne elementer, åerne de grønne områder og nye og gamle træer, hække, buske, bede m.v. kan blandt andet være med til at gøre byen mindre sårbar over for klimaændringerne. Regnvandet skal anvendes som en ressource, og klimatilpasning skal tænkes ind i den videre udvikling af byen. Ved håndtering af regnvand i forbindelse med byudviklingsprojekter og anlægsprojekter kan der opnås en omkostningseffektiv klimatilpasning. Samtidig kan den lokale håndtering af regnvand fremme grønnere og mere attraktive byrum.



Træerne langs Henriksholms Boulevard skaber et sammenhængende byrum.



Fortvej er et eksempel på en vej, med en ny grønnere profil. Her er klimatilpasning og trafiksikkerhed omkring skolevejen tænkt sammen.



Retningslinjekort 3

Byudviklingsområder.
De tre byområder med
særlige muligheder
for byudvikling eller
byomdannelse:

1. Rødovre Nord
2. Bykernen
3. Rødovre Syd



Tre byudviklingsområder

I Kommuneplan 2018 udpeges tre områder med særlige muligheder eller behov for byudvikling. Områderne er geografisk placeret i forskellige dele af kommunen, og er af forskellig størrelse og med forskellige forudsætninger og visioner for udviklingen. For lokaliseringen af Byudviklingsområderne, se Retningslinjekort 3 på 98.

Det drejer sig om:

- Rødovre Nord - Området omkring Islev Torv m.m., se 102.
- Bykernen - Den centrale del af Rødovre omkring bymidten med Egegårdskvarteret og Højnæsvej, se 104.
- Rødovre Syd med Milestedet og Rødovre Station, se 109.

I Kommuneplan 2014 var Korsdalskvarteret (IrmaByen) og Islevdal Erhvervs-kvarter også udpeget som byudviklingsområder. De er ikke længere udpegede, da de er færdigplanlagte. Den fysiske udvikling vil dog for alvor kunne opleves i den kommende planperiode og om-dannelsen af de to områder vil fylde i bybil-ledet.

Der blev i 2015 vedtaget en lokalplan for IrmaByen og der er nu gang i byggesagsbe-handlingen og de første delområder er bebyg-get. Det forventes, at hele IrmaByen bygges færdig over få år.

Der blev ultimo 2017 vedtaget en lokalplan for Islevdal Erhvervs-kvarter, som sikrer, at områ-det kan imødekomme de seneste års ændringer i erhvervsstrukturen og skabe et attraktivt erhvervsområde til fremtidens erhverv.

Udover de tre større byudviklingsområder er der muligheder for udvikling i mindre områ-der og på enkelte grunde. Disse muligheder er søgt indkredset i beskrivelsen af de syv lokal-

områder, se 264, og indgår i kommunepla-nens rammer for lokalplanlægningen, se side 331.

Rækkefølgeplan

Kommuneplanen skal sikre, at der fastlæg-ges en rækkefølge for byudvikling. Kom-muneplanens tidsperspektiv er 12 år, idet dog strategiske og langsigtede overvejelser kan række længere.

Rødovre Kommune har over de seneste år oplevet en befolkningstilvækst og som pro-gnosen ser ud på nuværende tidspunkt, er det også tilfældet fremadrettet. For at imødekom-me efterspørgsel på tidssvarende boliger har Kommunalbestyrelsen fortsat peget på tre by-udviklingsområder, hvor planlægningen kan få regional betydning: Det er Rødovre Nord, Bykernen og Rødovre Syd. Rødovre Nord kan få regional betydning, da der er planlagt for en letbanestation i området. I Rødovre Syd er en del af området færdigplanlagt, men der er stadigvæk et stort område med udvik-lingspotentiale. I Bykernen er der ligeledes et stort potentiale for byudvikling.

For Bykernen er der udviklet en helhedsplan, der beskriver principperne for udviklingen af området. I 2035 forventer man derfor, at området rummer ca. 1500 nye boliger og ca. 5000 nye beboere. I løbet af de næste fire år er der planlagt for konkrete projekter med nye boliger, der vil tilføre ca. 340 nye beboere til Bykernen. Igennem de næste 12 år forventer man en stabil tilvækst af boliger og nye beboere i området.

I Rødovre Syd er området omkring Rødovre Port lokalplanlagt med mulighed for bl.a. at etablere ungdomsboliger og familieboliger. Udviklingen af området er derfor allerede i gang og det forventes i løbet af de næste fire år, at der bliver etableret boliger til ca. 940 nye beboere. I det øvrige Rødovre Syd – Milestedet – forventer man, at der bliver

planlagt for en relativ lille fortætning i løbet af de næste 12 år.

I Rødovre Nord er størstedelen af udviklingsområdet lokalplanlagt. I løbet af det næste år forventes derudover planlagt for ca. 30 boliger.

Som ovenstående gennemgang viser, er byudviklingen i gang i alle tre udviklingsområder på forskellige niveauer.

3: Retningslinjer for byudvikling

1. Hvor der skal ske en fortætning, skal det ske under hensyntagen til byens grønne karakter. Derfor bør det ved fortætning af boligområder sikres, at der er nærliggende grønne områder inden for en afstand af 200 m fra boligen.
2. Byrum skal udvikles med fokus på at skabe trykthed, oplevelser og arkitektonisk kvalitet i samspil med visionerne i arkitekturpolitikken ”Rammer om Livet” se side 91.
3. Der skal være fokus på udvikling og omdannelse af tre områder: Rødovre Nord omkring Islev Torv, Bykernen med Egegårds kvarteret og Højnæsvejområdet og Rødovre Syd ved Rødovre Station (knudepunktstation jf. Fingerplanen) og Milestedet, se Retningslinjekort 3 98.
4. I byudviklingsområderne Rødovre Nord, Bykernen og Rødovre Syd tilstræbes det, at en del af de stationsnære byggemuligheder forbeholdes regionale funktioner, herunder kontor erhverv.
5. Der skal være fokus på byudvikling i de udvalgte stationsnære arealer til nye moderne funktionsblandede byområder.
6. I andre byområder kan der ske små lokale omdannelser ved f.eks. at tilføre ny bebyggelse og nye anvendelser.

7. Byudvikling skal ske ud fra en helhedsorienteret tilgang med fokus på:

- erhvervs- og boligudviklingen
- at parkering så vidt muligt skal tilvejebringes i konstruktion med parkeringsmuligheder for elbiler
- at byudviklings- og byomdannelse områderne skal kobles op på den omkringliggende by ved etablering af attraktive og grønne sammenhængende gang- og cykelforbindelser
- at der skabes sammenhængende grønne eller blå forbindelser fra nye tætte byudviklingsområder til de grønne kiler og de grønne bykiler jf. Fingerplanens § 7.
- en helhedsorienteret forståelse i forhold til miljømæssig, økonomisk, kulturel, demokratisk og social bæredygtighed.
- klimatiltag, hvor der indarbejdes en mangfoldig biodiversitet
- at der på længere sigt opnås attraktive byområder med boliger og andre byfunktioner, hvor støjbelastning og andre miljøgener er mindst mulige
- kulturarv og arkitektonisk kvalitet, herunder sammenhængen med visionerne i arkitekturpolitikken ”Rammer om Livet”, ”Arkitekturpolitikken: ’Rammer om livet’ opsætter visioner og mål for kvaliteten af vores omgivelser.” på side 92.
- bevaring af gamle træer og beplantning
- at hegn skal etableres som hække/levende hegn.



Byudviklings- og byomdannelsesområder

I planlægningen skelnes der mellem særlige byudviklings- og byomdannelsesområder, udpeget efter Planlovens § 11, og områder der ikke er udpeget som egentlige byudviklings- og byomdannelsesområder, men hvor der alligevel kan ske en form for udvikling eller omdannelse ved for eksempel fortætning eller ændret anvendelse. Retningslinjerne gælder for begge typer af områder.

De særlige byudviklings- og byomdannelsesområder kan udpeges i kommuneplanen. Rødovre Nord, Rødovre Syd og Bykernen er udpeget som byudviklings- og byomdannelsesområder. For disse områder gælder, at støjbelastende erhvervsaktiviteter skal være afsluttet eller under ophør i den overvejende del af området inden for en periode på ca. 8 år.

I lokalplaner for særlige byomdannelsesområder kan arealer belastet med erhvervsstøj udlægges til støjfølsom anvendelse, når der er sikkerhed for, at støjbelastningen ophører i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter lokalplanens bekendtgørelse. Hermed er der mulighed for en gradvis omdannelse af området med boliger med videre, der i en begrænset periode udsættes for en lidt højere støjbelastning fra erhverv, end de sædvanlige vejledende støjgrænser tillader. Udpegningen af særlige byudviklings- og byomdannelsesområder giver også mulighed for at sikre driften af områdets fællesarealer og fællesanlæg gennem krav i lokalplaner om dannelse af grundejerforening.

Blandede bolig- og erhvervsområder

Kommunalbestyrelsen ønsker generelt, at Rødovre også fremover har velfungerende og bæredygtige boligområder med en mangfoldighed af boligtyper og ejerformer, der giver plads til alle. I større områder med blandet bolig- og erhverv ønskes der etableret forskellige typer og størrelser af boliger, butikker, erhverv, fællesarealer indrettet til ophold og aktiviteter, kunst, caféer og restauranter samt at området har adgang til større grønne områder.

Byudviklingsområde 1 - Rødovre Nord

Islev ligger i det nordlige Rødovre i overgangen mellem Københavns tætte bystruktur og forstædernes lave og åbne bebyggelser. Den vestlige del af Islev er præget af de mange åben-lav bebyggelser med parcelhuse og villaer. Indimellem findes der enkelte enklaver med andre funktioner såsom skole, fritidsaktiviteter, små lokale butikker, et torv og institutioner. Der er adgang til Vestvolden og de grønne områder langs Harrestrup Å. Livet i Islev er i høj grad kendetegnet ved et stærkt fællesskab, der knytter sig til bydelens forskellige funktioner.

Rødovre Kommunes vision for Rødovre Nord er at skabe smukke og funktionelle byrum, der bidrager til at styrke områdets attraktion og skabe sammenhæng mellem områdets mange kvaliteter. Kommunalbestyrelsen vedtog i september 2013 en helhedsplan for Rødovre Nord "Islev Helhedsplan". Helhedsplanen kan findes på kommunens hjemmeside www.rk.dk.

I helhedsplanen er den bærende vision en identitetslinje (ID-linjen), der vil samle Islev visuelt, funktionelt, landskabeligt og trafikalt. I 2015 - 2017 er første etape af ID-linjen blevet realiseret på strækningen fra Vestvolden og frem til Islev Skole og rundkørslen. Strækningen forbindes bl.a. af et rødt fortorv, der binder forskellige oplevelser og byrum sammen og synliggør sammenhængen. Fortsættelsen af ID-linjen og det røde fortov er påtænkt realiseret i denne planperiode. Det drejer sig om strækningen fra rundkørslen ved Nørrevangen langs Slotsherrensvej, frem til den kommende letbanestation ved Slotsherrensvej 400 samt strækningen langs den østlige del af Islevbrovej frem til Vestvolden og Tårnvej.

De nye spændende byrum ved Islev Torv og Islev Skole er allerede taget i brug og fremadrettet planlægges for et nyt offentligt tilgængeligt anlæg, hvor Islevbrovej møder Slotsherrensvej.

Det er intentionen, at byrummene langs ID-linjen vil bidrage til at give hele Islev identitet og muligheder for fællesskaber på tværs af generationer. Helhedsplanen med ID-linjen skal fortsat vise retningen for udviklingen af Islev og fortsat skabe attraktive byrum gennem Islev.

Potentialet for en grøn struktur i Islev ligger langs Harrestrup Å og langs ID-linjen, som foreslås markeret med træer langs hele strækningen.

I den fremtidige udvikling er det vigtigt at have fokus på, at synergien mellem Islevs forskellige funktioner skærpes, så funktionerne i højere grad understøtter hinanden, og så opmærksomheden på områdets samlede tilbud styrkes.

I overensstemmelse med helhedsplanen og "Lokalplan 130 Bolig- og erhvervsbyggeri på Islevgård Allé 5" af juli 2014 er der projekteret for en ny boligbebyggelse på arealet, hvor det tidligere "Statens Pædagogiske Forsøgscenter" lå. Det er forventningen, at der fortsat skal bygges efter denne lokalplan i de kommende år.

I takt med, at der udvikles i Islev, vil kommunen vurdere, om der er behov for flere institutioner eller andre offentlige serviceydelser.



Realisering

- Ny letbane station i krydset Slotsherrensvej 400 / Nordre Ringvej er planlagt etableret i 2023/2024. I den kommende planperiode skal der udarbejdes lokalplaner for letbanestationen, koblingen til ID-linjen samt udviklingsmulighederne i de stationsnære områder.
- Fortsættelsen af ID-linjen påtænkes færdigetableret i denne planperiode.
- Der vil være fokus på, at fremhæve Islevs grønne struktur langs ID-linjen og Harrestrup Å og sammenhængen til Vestvolden.
- Det er forventningen, at byggeriet på Islevgård Allé 5 pågår i 2018, og at der anlægges et grønt fællesanlæg ud til Islevgård Allé.



ID-linjen langs Islevbrovej skaber sammenhæng på tværs af Islev.



*Byudviklingsområde 1
Rødovre Nord.*

*Visualisering fra byggesagen: Etagebolig/
erhvervskarréen langs
Slotsherrensvej og
Haveby med klyngehuse/
rækkehuse på
Islevgård Allé 5.*

Byudviklingsområde 2 - Bykernen

Bykernen er Rødovres midte og Rødovres hjerte. Allerede i dag er kommunens bymidte kendt ud over kommunegrænsen. Den modernistiske planlægning og bebyggelse af høj arkitektonisk kvalitet, tegnet af Arne Jacobsen, fra 1950'erne og frem med Rådhuset, Rådhusplænen, Biblioteket, samt kollektivbebyggelsen Carlsro, tiltrækker besøgende fra nær og fjern, ligesom butiksentret Rødovre Centrum benyttes af mange borgere fra andre kommuner, se illustrationsplan på side 106.

Området omfatter Egegårdskvarteret nord for bymidten og Højnæsvejområdet syd for bymidten. I begge områder er omdannelse aktuell, da den centrale beliggenhed gør områderne attraktive for boliger og byfunktioner samt erhverv uden miljøgener.

Den grønne struktur langs Rødovre Parkvej er et vigtigt element at bevare og styrke som en gennemgående grøn bykile.

Nord for Rådhuspladsen ligger det ældre erhvervsområde Egegårdskvarteret og den populære boligbebyggelse Sibeliusparken fra 1980'erne, som deler kvarteret op i to.

Transformationen af Egegårdskvarteret vil være en væsentlig brik i visionen om en styrket bymidte. Området har et stort potentiale til at blive en levende bydel med nye byrum og funktioner i samspil med de eksisterende tilbud omkring Rådhuspladsen.

Byudviklingen i Bykernen skal ske med forankring i helhedsplanen for Bykernen, som Kommunalbestyrelsen vedtog som bilag til Tillæg 6 til Kommuneplan 2014 i april 2017. Helhedsplanen er i overensstemmelse med de visioner, der allerede lå i Kommuneplan 2014 og indeholder en nærmere konkretisering af visionen, de overordnede strukturer og principper for den videre udvikling af Bykernen.

Helhedsplanen skal således danne grundlag for de fremtidige udviklingsplaner og lokalplaner i området.

Helhedsplanen er udarbejdet med udgangspunkt i fem visionslag som omhandler principperne for et udvidet byliv, tætte byrum, arkitektur i høj kvalitet, intensive grønne rum samt er varieret og attraktivt boligudbud på et bæredygtigt grundlag. Se helhedsplanen for Bykernen på kommunens hjemmeside www.rk.dk.

Målet for udviklingen er at skabe en bykerne, der kan tilfredsstille og tiltrække forskellige behov på samme tid. I Bykernen kan de nødvendige byfunktioner samles på ét 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 gårdum, 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.

I helhedsplanen er Bykernen opdelt i seks kvarterer: Kulturmidten, Rødovre Centrum, Højnæsvej, Sibeliusparken, Karrébyen og Parkbyen.



Rødovre Rådhus og Rådhusplænen.

Rådhuset er tegnet af den verdenskendte arkitekt Arne Jacobsen og bygget i 1954 - 1956.



Byudviklingsområde 2: Bykernen.

HF og VUC-bygning på Egegårdsvej 79 er tegnet af Rørbæk og Møller Arkitekter og bygget i 2015 - 2016.

Byudviklingsområde 2.
Bykernen.

Illustrationsplan fra
Helhedsplanen for ud-
vikling af Bykernen.





Bykernen - en bæredygtig bydel

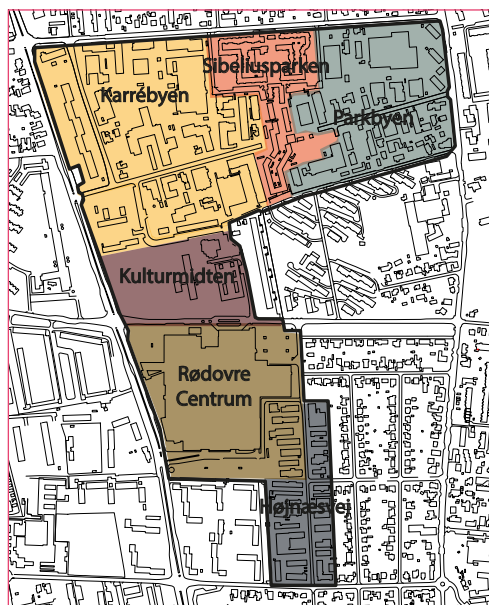
Visionen for Bykernen er at skabe mere byliv i gode og oplevelsesrige grønne byrum. Man skal kunne opleve grønne gårdrum, tagfarme, smukke vejrum og offentlige grønne oaser, der kan være med til at give området en grøn, miljø- og klimamæssig bæredygtig profil.

Klimatilpasning og skybrudshåndtering er tænkt ind i planen med otte skybrudsbassiner i forskellig størrelse. Bassinerne skal fungere som vandopsamling ved skybrud og som sænkede pladser til ophold med cafeborde, grønne elementer, legepladser, amfiteaterlignende områder eller andet, når der ikke står vand i dem.

Der skabes nye grønne oplevelsesrige forbindelser for bløde trafikanter, der binder området sammen internt og forbinder det med de omgivende områder.

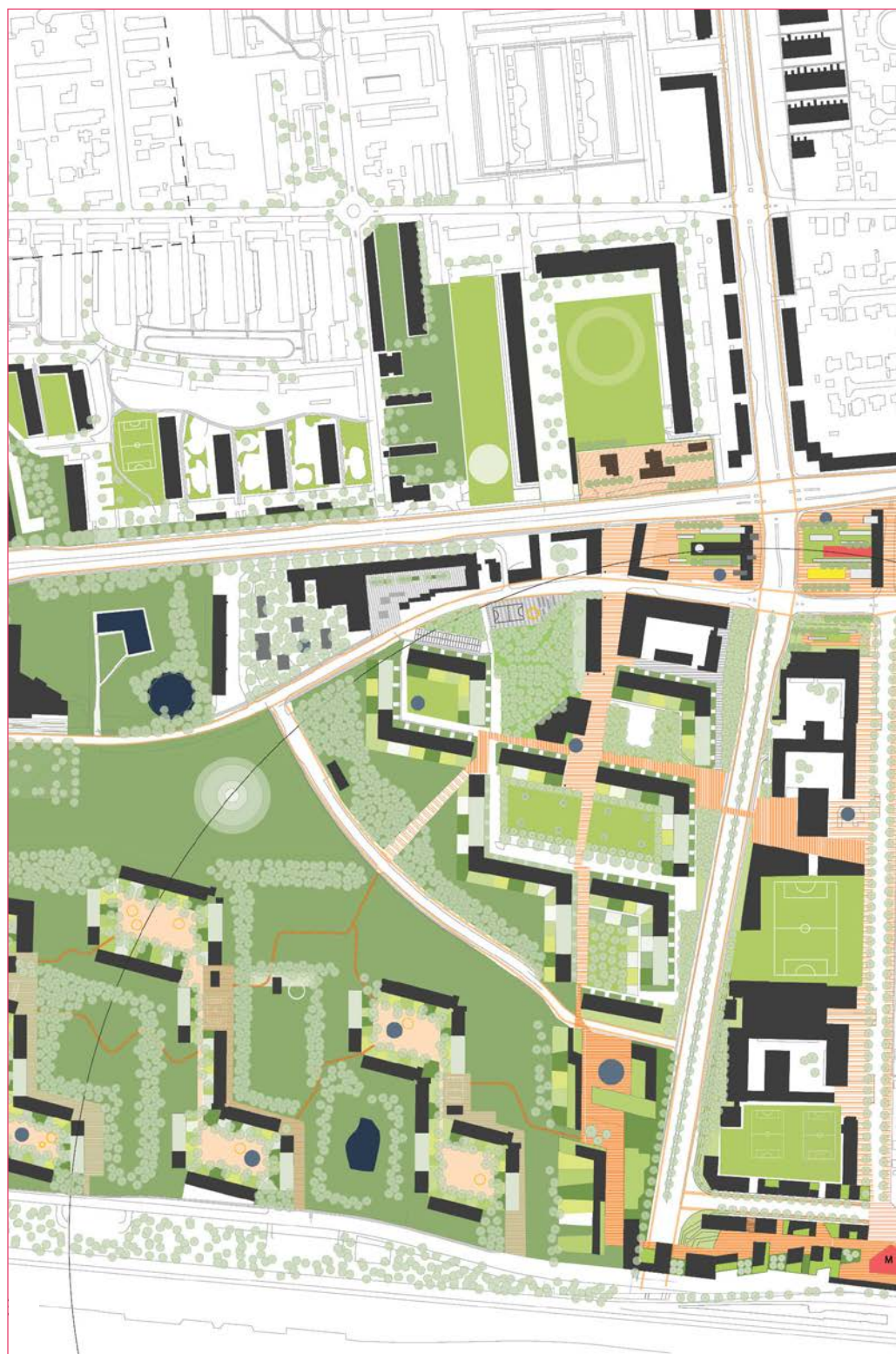
Realisering

- I Bykernen er der et behov for at komme fra vision til egentlig lokalplanlægning. Der står flere projektudviklere i kø for at udvikle ejendomme i Bykernen.
- Der blev i 2017 vedtaget et tillæg til Kommuneplan 2014 med helhedsplanen for Bykernen som bilag til sagen. Helhedsplanen definerer, hvilke områder i Bykernen, der er bedst egnet til den tætte by, og hvilke områder skal planlægges med særligt fokus på at formidle overgangen fra Bykernen til naboområderne. Helhedsplanen giver desuden mulighed for, at der kan ske en differentiering af funktioner, bebyggelsestæthed og -højde i Bykernen. Helhedsplanens formål er at danne et fælles plangrundlag for kommende udviklingsplaner og lokalplaner i Bykernen, så de betydningsfulde elementer videreføres, og at der skabes fysiske og visuelle forbindelser igennem hele området.



Kvarterer med forskellig karakter giver diversitet og oplevelser i Bykernen.

- Rødovre Parkvej skal styrkes som en gennemgående grøn forbindelse mellem Damhuseng/søen og Vestvolden.
- Det skal undersøges, hvordan Bykernen kan udvikles i en bæredygtig retning.



*Byudviklingsområde 3
Rødovre Syd.*

*Udsnit af situati-
onsplan - en videre
bearbejdning af LIW
Plannings vinderproje-
ket i idékonkurrencen
i 2011 for en helheds-
plan til Rødovre Syd.*



Byudviklingsområde 3 - Rødovre Syd

Byudviklingsområde Rødovre Syd omfatter hovedsagligt Rødovre Station, Hendriksholms Boulevard op til Roskildevej og Milestedet.

Her ligger et større etageboligområde fra 1950'erne, et stort villakvarter, en folkeskole, et gymnasium samt Rødovre Station, som giver en stor del af området stationsnærhedsstatus som knudepunktstation.

Rødovre Port

Primo 2017 blev der vedtaget en lokalplan for en blandet bydel - Rødovre Port. Nærheden til Rødovre Station er i overensstemmelse med Fingerplanen udnyttet i forhold til fortætning og muligheden for placering af funktioner med regional betydning. I lokalplanen er der lagt vægt på en markering af den sydlige ankomst til Rødovre, hvor Tårnvej på begge sider flankeres af ny tårnbebyggelse. En ny cykel-/gangbro sikrer forbindelse mellem Milestedet, den nye bydel og Rødovre Station. Fortsættelsen af planlægningen i byudviklingsområdet Rødovre Syd er påtænkt gennemført i denne planperiode.

Hendriksholms Boulevard

Området er præget af, at mange institutioner mv. er lukkede mod offentlig vej, hvilket betyder, at byen opleves uden byliv. Ved Hendriksholm Skole er der sidste år åbnet op til de mange nye aktivitetsmuligheder på skolens arealer, hvilket tilfører liv til byen og skaber nye muligheder for fællesskaber. Der er planer om at etablere cykelsti på Hendriksholms Boulevard. I den forbindelse er det vigtigt, at en del af træækkerne bevares, eller at der plantes nye træer, så Henriksholms Boulevard stadig fremstår som en boulevard.

Milestedet

Boligerne i Milestedet er tegnet af nogle af datidens dygtige arkitekter; Eske Kristensen, Erik Møller og Kay Fisker. Der blev skabt gode og billige boliger med lys, luft og grønne

omgivelser, så alle kunne få mulighed for at flytte ud til en bolig uden problemerne fra den tætte by i København. Bebyggelsen blev anlagt med en åben og grøn struktur med tætte træplantninger langs de interne veje som bestemmende for områdets karakter. Haveanlægget er tegnet af landskabsarkitekt C. Th. Sørensen, der også har tegnet friarealerne til Vestbadet.

Kommuneplanen fastlægger specifikke krav til procenten for opholdsareal for Milestedet, som er beliggende i den vestlige del byudviklingsområdet og skal sikres tilstrækkelige opholdsarealer.

Rødovre Syd - en bæredygtig bydel

Visionen er at bygge videre på kvalitetene i området og få udviklet en bæredygtig bydel i bred forstand: Økonomisk, kulturelt, socialt, demokratisk og miljømæssigt. Der skal skabes trygge og sunde rammer for at bo og arbejde i Rødovre Syd.

Det er vigtigt, at der i planlægningen sættes fokus på en alsidig blanding af funktioner, forskønnelse af området og arkitektur af høj kvalitet.

Potentialet for en grøn struktur i Rødovre Syd ligger langs Hendriksholms Boulevard, Damhusboulevard samt jernbaneforløbet i Milestedet.

I kommende planperiode skal der udarbejdes et dispositionsforslag, som skal danne grundlag for indretningen af Rødovre Stationsplads og sammenhæng til den nye bydel Rødovre Port.

I forbindelse med udviklingen skal der skabes sammenhængende byrum, hvor der skal være fokus på tryk for beboere og besøgende, både omkring Rødovre Port, ved stationen og i boligområdet Milestedet.

I forbindelse med planlægningen, etablering af nye funktioner og indretning af udearealer skal der tages hensyn til trafikstøj fra veje og jernbane.

Tårnvej og Roskildevej opdeler den sydlige del af Rødovre og disse store veje med forholdsvis tung trafik adskiller området fra Bykernen. Det er derfor et væsentligt ønske at få samlet hele området til en enhed, med bedre forbindelser både internt og til resten af Rødovre.

Der skal skabes gode stiforbindelser til de rekreative områder ved Vestvolden og Damhusøen bl.a. via den regionale hovedsti syd for Rødovres kommunegrænse i Hvidovre Kommune, der binder byudviklingsområdet sammen med Vestvolden.

Realisering

I Rødovre Syd er der sat gang i en udvikling, som er i tråd med visionerne for området efter en byudviklingskonkurrence for nogle år siden.

- Primo 2017 vedtog Kommunalbestyrelsen en lokalplan for Rødovre Port, som omfatter den sydøstlige del af udviklingsområdet Rødovre Syd; Rødovre Stationsplads, arealet med de nedbrændte butikker i Rødovre Stationscenter samt et mindre areal vest for Tårnvej. Planen muliggør etablering af en attraktiv, stationsnær bebyggelse med boliger, liberalt erhverv, uddannelsesinstitutioner og detailhandel inklusiv tre tårne, som sammen med en ny cykel- / gangbro over

Tårnvej, danner en markant byport til den sydlige del af Rødovre. Det forventes, at Rødovre Port bygges over de næste 5-10 år.

- I den kommende planperiode vil der være fokus på sammenbindingen af stationsområdet med den nye bydel Rødovre Port og op mod Damhustorvet.
- Det skal undersøges, om der er mulighed for en bæredygtig byudvikling i området vest for Tårnvej, ved etageboligbebyggelserne i Milestedet.
- Den grønne struktur langs Hendriksholms Boulevard og Damhus Boulevard skal bevares.



*Byudviklingsområde 3
Rødovre Syd.*

Illustration fra Lokalplan 141 Rødovre Port. Karaktergivende visualisering af Rødovre Port set fra Tårnvej, mod Hvidovre



*Byudviklingsområde 3
Rødovre Syd.*

Illustration fra Lokalplan 141 Rødovre Port.

Karaktergivende visualisering af Rødovre Port set fra Rødovre Stationsplads.

Kulturarv og bevaring

Den værdiskabende kulturarv

Rødovre Kommune har fokus på at sikre kulturarven. Kulturarven har en værdiskabende effekt, idet den kan være et grundlag for at folk føler identitet og stolthed over det område, de bor i. Kulturarven bygger på forskellige parametre som kulturhistorie, arkitektur, historisk miljø og originalitet. Ved aktivt at bruge Rødovres historie i planlægningen, er der mulighed for at skabe en moderne by, der bygger videre på historie og lokal identitet.

Rødovre er en forstad med en stærk lokal identitet og mange spændende bygninger og bymiljøer, der fortæller noget om, hvordan Rødovre blev til den forstad, vi kender i dag.

Bevaringsværdierne kan enten være kulturmiljøer eller enkelte bygninger, der på en eller anden måde har en særlig historie at fortælle om tiden, bebyggelsen er bygget i, stedet eller noget andet særligt, der er kendetegnende for den bebyggelse.

Rødovre Kommune er vokset i takt med velfærdssamfundet udvikling og har derfor mange fine eksempler på samlede bebyggelser, der er bygget i den tid. Samlede bebyggelser blev udformet med vægt på det sociale liv med fælles grønne arealer, institutioner og små butikcentre til at understøtte dette.

Udpegningen af kulturværdierne er en vedvarende dynamisk proces, således kan huse der er udpeget som bevaringsværdige miste noget af deres værdi, fordi sammenhæng med omgivelserne går tabt eller på grund af manglende eller forkert vedligeholdelse. Til gengæld kan renoveringer med respekt for arkitektur, historie og byplanmæssig sammenhæng forøge husets bevaringsværdi jf. Realdanias rapport ”Værdien af bygningsarven” fra 2015.

Registrering

I forbindelse med arbejdet med Kommuneplan 2018 er der foretaget en ny registrering af bevaringsværdige bygninger. I registreringen har der været særlig vægt på identificering af, hvad der kan bære historien videre. Det kan være enkeltstående bygninger, grønne strukturer, hele boligområder, pladser eller veje og stier samt rækkehusbebyggelser. Alle elementer, der er særlig kendetegnende for Rødovre og et udtryk for velfærdssamfundets idealer med sunde boliger med et indbygget fællesskab i form af institutioner og lokalcenter.

I registreringen har der samtidigt været fokus på bebyggelse opført efter 1940, da størstedelen af Rødovre knytter sig til opbygningen af velfærdssamfundet efter 1940.

Bevaringsværdier

Registreringen af bevaringsværdige bygninger efter 1940 er indtil nu gennemført i seks områder i Rødovre: Espely, Hjortevænget, Islev Skolekvarter, Islevhus, Tinderhøj og Torbenhuse. Resten af kommunen vil løbende blive registreret efter samme princip gennem de næste kommuneplanperioder, så der opnås en ensartet vurdering af hele kommunen. Indtil da danner de seks områder baggrund for en praksis for, hvordan Rødovre kommune administrativt behandler sager vedrørende udpegede bygninger og kulturmiljøer.

Registreringen er ligesom den tidligere registrering gennemført efter SAVE-metoden, men nu med særlig vægt på bebyggelsen efter 1940, hvor rækkehusbebyggelser har haft særlig fokus.

SAVE er en metode til at registrere bygningers bevaringsværdi med en karakterskala på 1-9, hvor bygninger eller bebyggelser med karakterne 1-3 er udpeget som bevaringsværdige.



Derudover er rækkehusbebyggelser med karakteren 4 udpeget som bevaringsværdige kulturmiljøer. Se evt. mere på www.kulturarv.dk.

Realisering

For at få kulturarven med i udviklingen skal den indtænkes som et parameter i planlægningsprocessen. Derfor skal det bl.a. vurderes, om området har kulturarv, der skal sikres, når der udarbejdes nye lokalplaner.

Når der planlægges for nye arkitektoniske visioner og styrkelse af Rødovres identitet, er kulturarven et grundlag, som ny udvikling kan bygges ovenpå. Derudover bør nye bebyggelser og anlæg have en så høj kvalitet, at de vil blive en del af fremtidens kulturarv.

I Rødovres arkitekturpolitik indgår kulturarven som en parameter for den fremtidige udvikling.

4: Retningslinjer for kulturarv og bevaring i byudviklingen

1. Gennem planlægning skal det sikres, at udviklingen af byen sker under hensyntagen til kulturarven.
2. Kommunens planlægning skal sikre, at kulturarven tænkes ind allerede i de indledende faser af kommende byudviklingsprojekter.
3. Bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøer er udpeget på Retningslinjekort 4 på side 114.
4. For beskyttelsesområde med kulturhistorisk værdi (Vestvolden) se side 170.



Milestedet.

Retningslinjekort 4

Bevaringsværdige bygninger, fredede bygninger og områder, karakteristiske bymiljøer med kulturhistorisk interesse og fortidsminder.

Se detaljerede rammebestemmelser på 331 for kort over fredninger og bevaringsværdi i hvert enkelt lokalområde.

- ⋯ Kulturmiljøer
- Fredede kulturmiljøer
- Bevaringsværdige bygninger
- Fredede bygninger
- Beskyttelsesområde med kulturhistorisk værdi





Kulturmiljøer

Et kulturmiljø er et geografisk afgrænset område, der ved sin fremtræden afspejler væsentlige træk af den samfundsmæssige udvikling. Det er afgørende, at afgrænsningen og udpegningen af et kulturmiljø rummer en fortælling, der har værdi for mange mennesker i nutiden. Kulturmiljøer er derfor ikke statiske og skifter fra generation til generation. Det afgørende kriterium for miljøets værdi er ikke alene alder og fysisk tilstand, men den fortællekraft som miljøet er i besiddelse af. Kulturmiljøer kan være udstykninger eller samlede bebyggelser, der har arkitektoniske fællestræk eller en samlet bebyggelse med fællesfunktioner som lokalcenter og institutioner. Nedenstående er eksempler på forskellige typer kulturmiljøer i Rødovre:

- Carlsro er et fremtrædende eksempel på en kollektiv-bebyggelse bygget som socialt og arkitektonisk eksperiment fra 1952-58.

- Milestedet er udstykket fra gårdene Brandsholm, Marielyst og Mariedal. Bebyggelsen er et af de første områder, der blev bygget som konsekvens af fingerplanen i forbindelse med S-banens forlængelse. Der blev opført butikker, planlagt institutioner og en ny skole og Vestbadet blev anlagt i tilknytning til bebyggelsen. Bebyggelsen er omgivet af store fælles friarealer tegnet af C. Th. Sørensen.
- Carl Danfeldts Allé er et eksempel på en udstykning med udpræget lokal historisk fortælle-værdi. Bebyggelsen er udstykket fra gartner Danfeldts jorde.

Rækkehuse

Med sin høje andel af rækkehuse i kommunens boligbestand deler Rødovre Kommune sig som en af landets markante rækkehuskommuner. Derfor er størstedelen af rækkehusene i Rødovre udpeget som bevaringsværdige kulturmiljøer.



Bevaringsværdig bebyggelse på Carl Danfeldts Allé.

Et af de tidligste eksempler i Rødovre er rækkehusbebyggelsen "Kålormen" på Padborgvej ved Damhustorvet, der blev bygget i 1928 og består af en enkelt boligstok. Boligstokken var oprindeligt en del af en større plan med 14 boligstokke, der aldrig blev realiseret. Rækkehusene er en del af bebyggelsen Damparken, hvor de første stokke er tegnet af arkitekten Thorkild Henningsen.

Et eksempel på et tidligt boligbyggeri med klart social målsætning er Horsevænget. Bebyggelsen er opført i 1940'erne og tænkt som en helhed med rækkehuse, 20 enkelthuse, lægebolig, butiksbygning med tilhørende boliger samt fritidshjem.

Den kraftigste vækst af rækkehuse skete dog i 1950'erne og faldt sammen med den almene sektors vækstperiode i forstaden. Rækkehusbebyggelserne er derfor rigt repræsenteret både som almen- og ejerboliger med forskellig vægtning af fælleselementerne fra kollektivbebyggelsen Carlsro, der rummer flere fælles faciliteter som børneinstitutioner, idrætshal,

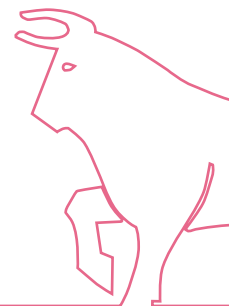
selskabslokaler og med butikker og beboerhotel i det tilhørende langhus til rækkehusbebyggelser med en fælles grønning.

En af rækkehusbebyggelserne fra 1950'erne er Islev Vænge, der ligger på Fortvej, Tårnvej og Knudsbølvej. Bebyggelsen er tegnet af Arne Jacobsen og opført i 1950 - 1954. Der er 192 rækkehuse i gule og røde tegl i bebyggelsen. Dog er der gennem årene sket en ændring af byggeriets udseende blandt andet med nye tage. Et af de mest markante detaljer ved rækkehusene er deres høje skorstene. De høje skorstene har været kendetegn for flere rækkehusbebyggelser. Tinderhøjparken er et eksempel på, at kulturarvsværdien er gået tabt i forbindelse med en renovering, hvor skorstene er blevet fjernet.

Danmarkshusene fra 2013 er en tidstypisk rækkehusbebyggelse tegnet af arkitektfirmaet Vandkunsten. Bebyggelsen er kendetegnende for denne tegnestue med en høj bearbejdning af overgangszoner og uderum.



Lokalcentret i rækkehusbebyggelsen Horsevænget.



Carlsro er et fremtrædende eksempel på en kollektiv-bebyggelse bygget som socialt og arkitektonisk eksperiment fra 1952-58. Planlagt og tegnet af Arne Jacobsen, Poul E. Hoff og Bennett Windinge m.fl.



Rækkehusbebyggelsen Islev Vænge.

Danmarkshusene fra 2013 er en tidstypisk rækkehusbebyggelse tegnet af arkitektfirmaet Vandkunsten.



Enkelt bebyggelse

Bevaringsværdige bygninger er bygninger med særlige arkitektoniske eller kulturhistoriske kvaliteter af regional eller lokal betydning. Eksempler på bevaringsværdige huse kan være enkeltstående bygninger, der har en særlig betydning eller bygningstyper, der er særlig kendetegnene for Rødovre. Eksempler på boligtyper kan være:

- Arkitekternes huse: Rødovre har en del enfamiliehuse tegnet af arkitekter som Iversen & Plum, Carla & Axel Jürgensen, Poul Danø m.fl. (f.eks. på Rudekærvej 13 tegnet af Carla & Axel Jürgensen og Troldkærvej 21 tegnet af Iversen & Plum).
- Statslånhuse blev bygget efter den statslånsordning, som eksisterede fra 1938 til 1958 og er kendetegnene ved at være et lille, nøgternt og beskedent hus på maksimalt 110 m². I Rødovre findes en del af denne

type enfamiliehuse. Espely er et eksempel på denne type huse.

- Typehuse fra 60'erne som A-huset, Furesøhus, Hømhuset og Johan Christensen er der også mange fine eksempler på i Rødovre kommune. Koldbyvej 20 er et eksempel på et Hømhus, der fremstår originalt.
- Lysthuset på Madumvej 51 er et sjældent eksempel på de helt tidlige små lysthuse af diverse materialer, der gradvis bliver til helårshuse. Placeringen langt inde på grunden og den store grund er typisk for lysthuse. Beboelsen og lysthuset er dokumenteret med tegninger fra 1951 i kommunens byggesagsarkiv.

Skoler og institutioner

Hendriksholm skole blev indviet i 1939 og er tegnet af Georg Ponsaing. Samme arkitekt har også tegnet Tinderhøj skole og Islev børnehave i starten af 1950'erne.



Georg Ponsaing var stadsarkitekt i Rødovre Kommune og står bag mange byggerier i Rødovre. En af hans mange andre opgaver var at lave et oplæg til et nyt byvåben for Rødovre Kommune i 1937.

Nyager Skole er tegnet af Arne Jacobsen. Skolen er opført efter en indbudt arkitektkonkurrence. Den bærende idé for projektet var at skabe intimitet og overskuelighed trods et elevtal på op til 1.100 børn.

Rødovre Gymnasium blev indviet i 1958 og var det første gymnasium ”på linjen” mellem København og Roskilde. Gymnasiet var Vestegnens gymnasium og var en del af velfærdstanken, hvor ikke bare børn og unge af lærde forældre skulle have mulighed for en uddannelse, men også børn af arbejdere skulle have denne mulighed. Rødovre Gymnasium er stadig det største på Vestegnen. Arkitekten Axel Mohr tegnede gymnasiet i 1957. Gymnasiet er oprindeligt opført i ét plan, og der er siden lavet tilbygninger. Skolen har en markant samling af moderne kunst, som ”skaber rum” i alle gangarealer, aula og kantine, ligesom sko-

lens logo er tegnet af den lokale kunster Henry Heerup.

Grønne strukturer

Rødovre Kommune indrammes og gennemskæres af tre markante landskabsbånd: Vestvolden, Harrestrup Å med Damhussøen og Rødovre Parkvej.

Rødovres grønne udvikling afspejler forskellige tiders ideer om et godt liv i byen. Man var tidligt opmærksom på behovet for grønne åndehuller, både da man meget tidligt i byudviklingen fredede byens parker, men også i planlægningen af store boligområder som Carlsro og Kærene var grønne friarealer en integreret del af tanken om det gode liv. Tilsammen udgør alle disse områder med deres træer, hække, beplantninger og byinventar byens landsskab.

Hele kommunen fremtræder som en grøn by. De grønne områder betegner alle grønne, offentligt tilgængelige arealer: Fra vejrabatter og grønne cykelruter til torve, parker, idrætsområder, naturområder og skolernes friarealer. De mange kolonihaver, de private haver og



Lysthuset på Madumvej 51 er et sjældent eksempel på de helt tidlige små lysthuse. Placeringen langt inde på grunden og den store grund er typisk for lysthuse.



Nyager Skole tegnet af Arne Jacobsen.

boligselskabernes friarealer bidrager også til den samlede grønne struktur.

I Islev, på den grund der tidligere var statens pædagogiske forsøgscenter og i Rødovre syd-øst på den grund, der tidligere var Damhus Tivoli, planlægges der for nye offentlige rekreative arealer.

Schweizerdalsparken danner sammen med kirkegården ved Grøndalslund Kirke et grønt område mellem Tårnvej og rækkehusene ved Schweizerdalsstien. Schweizerdalsparken ligger formentlig ovenpå en offermose.

Vestvolden er udpeget som et beskyttelsesområde for landskabs-, natur- og kulturverdier. Det er vigtigt, at fremtidige generationer også kan se de spor, der er skabt i landskabet. Området er beskrevet yderligere i afsnittet om Vestvolden på 176.

Espelunden var tidligere en planteskole, men fungerer i dag som en offentlig park med et mindre traktørsted Espehus i midten. Det grønne område hænger sammen med de grønne rekreative arealer langs Vestvolden, der er et kulturmiljøområde med særlige kulturhistoriske værdier. Parken blev skabt ved, at man nænsomt tyndede ud i de mange forskellige arter af beplantning, der fandtes på planteskolen. Derfor har parken stadig en alsidig beplantning.

Pladser, veje og stier

Kommunens vejnet har først fået sin nuværende form i tiden efter Anden Verdenskrig.

Roskildevej er et meget markant vejforløb i Rødovre. Sammen med Slotsherrensvej og Jyllingevej gennemskærer Roskildevej kommunen på tværs i øst-vestgående retning. Roskildevej og et stykke af Slotsherrensvej er meget gamle vejforløb. Roskildevej blev



anlagt i middelalderen. Jyllingevej derimod blev først anlagt efter 2. verdenskrig. Tårnvej, der binder kommunen sammen på langs i en nord-sydgående retning, blev også først ført igennem fra nord til syd på dette tidspunkt. Rødovrevej er den anden gennemgående vej i nord-sydgående retning og er et noget ældre vejforløb. Rødovrevej er mere en bygade end de andre gennemskærende veje og er i de senere år blevet forskønnet med nye beplantninger og en ny vejprofil.

Langs Roskildevej og Tårnvej findes flere samlede bebyggelser, der giver et varieret og bymæssigt billede. Derimod er Slotsherrensvej lagt gennem de gamle villakvarterer. Da Jyllingevej blev anlagt, måtte en del af jorden langs boligerne inddrages til vejforløbet, så bygningerne ligger helt ud til vejen.

Hendriksholms Boulevard og Damhus Boulevard adskiller sig væsentligt fra byens andre veje med deres markante træbeplantning.

Vejene går fra Rødovre Station henholdsvis nord mod Roskildevej og nord-øst mod Damhusstorvet. I dette område ligger nogle meget store områder med mange fine villabebyggelser samt samlede bebyggelser som Damparken.

På Vejlbjvej er en lille del af den gamle landsbyvej bevaret med den oprindelige grusbelægning.

Erhvervsområder

Der er flere erhvervsområder i Rødovre. De første erhverv var landbruget, der i høj grad blev afløst af gartnerier. Senere begyndte de mange gartnerier at blive nedlagt, så der kunne bygges nye boliger eller erhverv. Det sidste gartneri blev nedlagt i 1966 for at gøre plads til Rødovre Centrum. Udstykningerne, som for eksempel i Islevdals Erhvervsområde, afspejler de gamle gartneriers opdeling.



Espelunden

Hendriksholms Boulevard med en markant træbeplantning.



I 1964 blev S-togstationen Rødovre Station indviet, og der var for alvor gang i byggeriet i Rødovre. Samtidig begyndte industrierne at flytte ud fra København til Vestegnen og tog boliger og service med sig. Det største industriområde ved Islevdalvej vest for motorvejen er stadig et velfungerende erhvervsområde, der igen skal tilpasse sig tidens ændring i erhvervsstrukturen.

Et andet erhvervsområde er ved Valhøjs Allé lige nord for Roskildevej, der også stadig fungerer som erhvervsområde. Her opførtes flere store industribyggerier, som for eksempel bebyggelsen omkring Irmas Kaffetårn, der i mange år har huset Irmas hovedsæde. Her lå tidligere en patronhylsterfabrik.

Rødovre Centrum

Gartner Aage Knudsen fik ideen til at bygge et indkøbscenter efter en rejse i USA. Hans gartneri lå inden for et område dækket af By-

plan 23, der blev vedtaget i 1964. Byplan 23 fastlagde det centrale Rødovre til forretninger, boliger, offentlige institutioner og parkeringspladser. Aage Knudsen omdannede sin ejendom, der tidligere havde været gartneri, til en ny indtægtskilde, Rødovre Centrum.

Rødovre Centrum åbnede 1. april 1966 som Danmarks første overdækkede indkøbscenter. I forhold til datidens forhold fik centret enorme dimensioner. Ideen bag centret var at skabe et spændende indkøbscenter og et samlingspunkt i den centrale del af Rødovre, hvor borgerne kunne mødes og handle i trygge omgivelser med dagslys og tag over hovedet.

Centret er siden udvidet flere gange. I 1975 blev der lavet en tilbygning, hvor der kunne etableres et lægecenter, og i løbet af 1980'erne blev centret udvidet med flere kontorarealer ovenpå en ny butiksføj (Arkaden). Siden er der blevet udvidet med et stort parkerings-



anlæg samt en udvidelse med Rotunden mod syd-øst. I 2016 påbegyndte Rødovre Centrum en ny udvidelse ved Højnæsvej med plads til flere parkeringspladser og nye centerfunktioner.

Fortidsminder og kulturmiljøer

I Rødovre er der kun et enkelt, fredet, synligt fortidsminde udover Vestvolden tilbage, Valhøj, som den eneste bevarede gravhøj i Rødovre ud af fem registrerede gravhøje.

Kirker og kirkegårde

Der er fire kirker i Rødovre. Det er Islev, Henriksholm, Grøndalslund og Rødovre Kirke.

Rødovre Kirke er en del af den gamle landsby. Kirken var oprindeligt en middelalderkirke bygget i starten af 1300-tallet, men under svenskekrigen i 1658 - 1660 blev kirken ødelagt. Den nuværende kirke består af et langhus fra 1664 og et vesttårn fra 1837 samt et våbenhus fra starten af 1800'erne. Så sent som ved årtusindeskiftet er der kommet om- og tilbygninger.

Kirkegården ved Rødovre Kirke er også udvidet med tiden og hegnet er udskiftet med nye mure. Der er flere bevaringsværdige gravminder på kirkegården, der fortæller om byens nære historie.

Islev Kirke blev indviet i 1970 og er tegnet af Inger og Johannes Exner. Kirken fremstår næsten vinduesløs og ligner en borg, der beskytter gårdrummet. Borgligheden understreges af kirketårnet. På midten af forpladsen står en vandskulptur, "Giv det videre", der også er tegnet af arkitektparret.

Erhverv

Store dele af Rødovre er udlagt til erhvervsformål på forskellig vis. Både i rene erhvervsområder, men også i områder til blandet bolig og erhverv. Ligesom der er udlagt centerområder til detailhandel og service.

Erhvervslivet i Rødovre

I Rødovre Kommune findes på nuværende tidspunkt ca. 1.800 registrerede virksomheder. Heraf har ca. 1.150 virksomheder ansatte udover indehaveren. De virksomheder, der beskæftiger flest i Rødovre, arbejder inden for:

- Handel og transport
- Bygge og anlæg
- Serviceerhverv

Mere end hver fjerde virksomhed i Rødovre arbejder indenfor handel og transport, se figur. Derudover havde Rødovre i 2016 18 gazelle-virksomheder og var dermed den kommune på Vestegnen med flest virksomheder, hvor omsætningen var fordoblet i løbet af fire år.

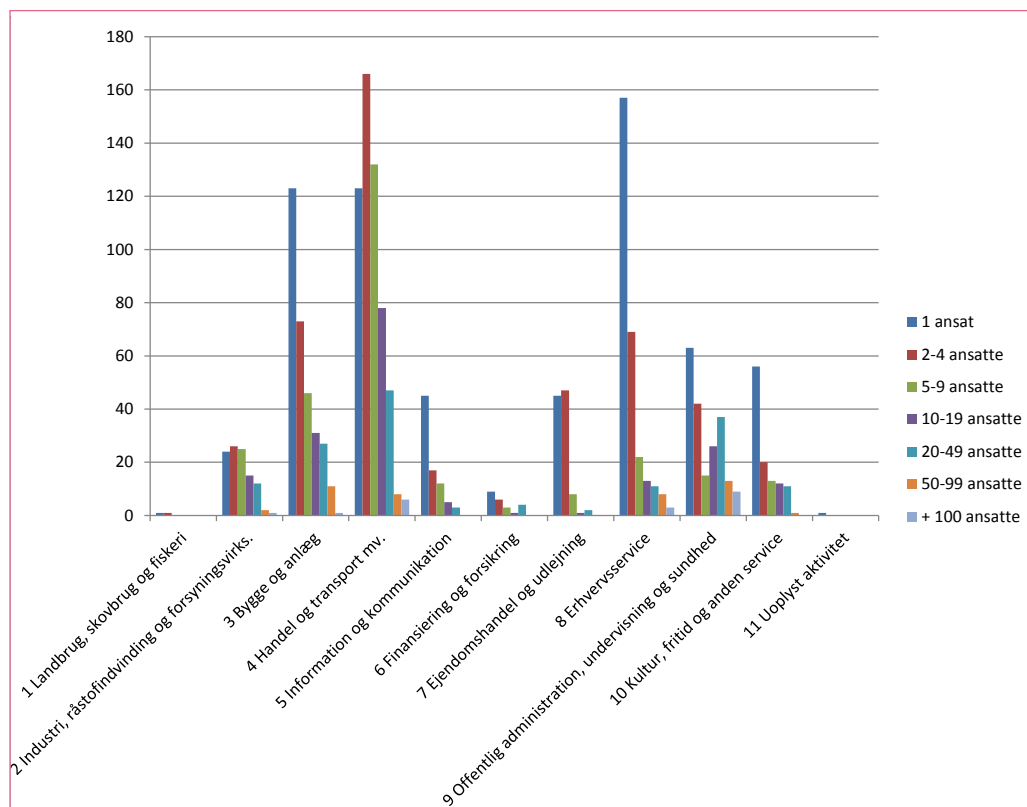
Det skal være attraktivt at drive og udvikle virksomhed i Rødovre Kommune.

Erhvervslivet er en vigtig medspiller i en vel-fungerende kommune med både arbejdspladser og et godt udbud af services og varer til borgerne. Erhvervslivet udgør en vigtig rolle i samarbejdet med uddannelsesinstitutioner, jobcenter m.fl., hvor virksomheder konkret er med til at skabe praktikpladser og jobs til unge og arbejdssøgende.

Arbejdsmarked

Arbejdsmarkedet er grænseløst, og det betyder, at Rødovres virksomheder i høj grad har ansatte fra andre kommuner, ligesom en lang række af Rødovres borgere arbejder udenfor kommunegrænsen. Arbejdspladserne i Rødovre er en del af et stort jobmarked, hvor der er stor konkurrence om at tiltrække virksomheder til den enkelte kommune. Mange virksomheder i Rødovre er mindre virksomheder,

Fordeling af virksomheder på branchetype i Rødovre Kommune.





og nogle påvirkes let af udefrakommende omstændigheder.

Arbejdsmarkedet i Rødovre - og dermed virksomhederne - skal være robuste og have mulighed for fornyelse og vækst. Samtidig er det vigtigt at sikre den nødvendige arbejdsstyrke gennem uddannelse.

En indgang til kommunen

For at sikre de bedst mulige betingelser for virksomhederne er det vigtigt, at Rødovre Kommune yder en kvalificeret vejledning til virksomhederne, hvor det er muligt. Igennem flere år har kommunen arbejdet med én erhvervsmæssig indgang til kommunen: Gennem Erhvervskontoret skal arbejdet med at støtte erhvervslivet fortsat styrkes. Samtidigt skal der arbejdes ud fra en helhedsorienteret tilgang til at støtte vores strategiske mål for erhvervsudviklingen. Det gøres blandt andet ved at arbejde på tværs af forvaltninger og sikre, at den viden og kompetence, der ligger i kommunen, kan udnyttes og gives videre på den mest hensigtsmæssige måde til gavn for både virksomheder og kommunen.

De nuværende større erhvervsområder muliggør udviklingen af eksisterende og nye virksomheder. For Islevdal Erhvervs kvarter er der udarbejdet en lokalplan, som skal være med til at gøre området mere indbydende og attraktivt, samtidigt med at der tages stilling til, hvor og hvilke nye virksomheder, der kan placere sig i området. Se mere om udviklingen af området i Lokalplan 142 på www.rk.dk

Erhvervslivet, heriblandt detailhandlen, er en vigtig aktør i forhold til at skabe liv i byen. Det er derfor væsentligt, at virksomhederne er med til at skabe interessante byrum. Det gøres f.eks. med pæne og åbne facader og forarealer.

Konsekvensområder

Rødovre Kommune har to store erhvervsområder: Islevdal Erhvervs kvarter og erhvervsområdet ved Valhøjs Allé. Erhvervsområdet Valhøjs Allé, ligger i det sydvestlige Rødovre tæt på Roskildevej, og Islevdal Erhvervs kvarter i nordvest i forlængelse af erhvervsområdet Ejby i Glostrup Kommune. Med en beliggenhed umiddelbart syd for den kommende letbanestation "Rødovre nord" er en stor del af Islevdal Erhvervs kvarter udpeget som stationsnært område. Begge erhvervsområder ligger i byzone, hvor de delvist grænser op til eksisterende boligområder. Erhvervsområderne rummer muligheder for etablering af typer af virksomheder, som kan klassificeres inden for miljøklasse 1-4 i henhold til Miljø- og Fødevareministeriets "Håndbog om Miljø og Planlægning".

Konsekvensområder skal sikre, at de miljøbelastende virksomhederne har mulighed for at drive virksomhed, samtidig med at øvrig planlægning sker under miljømæssige forsvarlige forhold. Konsekvensområderne udlægges omkring miljøbelastende virksomheder. Hvis der planlægges for miljøfølsom anvendelse, som f.eks. kontor og bolig i konsekvensområderne, er det i forbindelse med den miljøfølsomme anvendelse, at der stilles krav om etablering af tiltag, der kan dæmpe luftforurening til de tilladte grænseværdier. Virksomhederne skal have mulighed for at forsætte deres erhverv, selvom de får aktiviteter med miljøfølsom anvendelse som nabo.

Islevdal Erhvervskvarter

Afstandszone

I Islevdal Erhvervskvarter er udlagt en 50 m ”Afstandszone” til omkringliggende boligområder, hvor der kun tillades virksomheder i miljøklasserne 1-2 (f.eks. kontor, småværksteder og serviceerhverv). I den midterste del af området tillades virksomheder i miljøklasse 1-3 (f.eks. håndværksprægede virksomheder, lettere fremstillingserhverv og laboratorier). Det betyder, at der i delområdet, som ligger i størst afstand fra boliger og i nær tilknytning til Motorring 3, er plads til virksomheder i miljøklasse 1-4 (f.eks. produktion, transport og detailhandel med særligt pladskrævende varer).

Konsekvensområde

I erhvervskvarterets sydlige del, er der desuden udlagt et konsekvensområde iht. planlovens § 11 a stk.24. Der ligger i Ejby Erhvervsområde virksomheder i miljøklasse 6-7, som kan belaste nærliggende områder med lugt, støv eller anden luftforurening. **Virksomhederne med tilhørende konsekvensområder er afbildet på side 128.** Ved ny bebyggelse til kontorformål el. lign. eller ændret anvendelse til kontorformål el. lign. skal der i dette område etableres afskærmningsforanstaltninger, som sikrer, at grænseværdier for lugt, støv og anden luftforurening overholdes.

Se retningslinjekort 5a side 128 for konsekvensområder og retningslinjekort 5b ”Retningslinjekort 5b” på side 129 for afstandszoner samt retningslinjerne for erhverv.

Erhvervsområdet ved Valhøjs Allé

I erhvervskvarteret Valhøjs Allé er der ikke virksomheder, som giver anledning til luftforurening, og der er derfor ikke udpeget konsekvensområder.

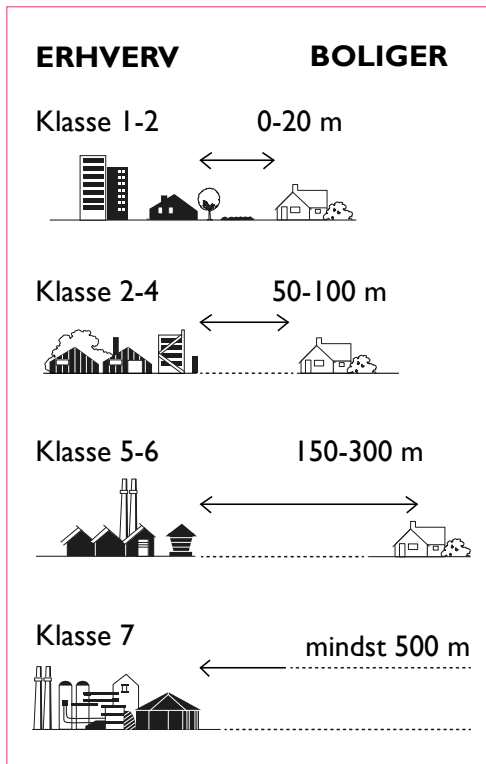
Afstandszone

Der er dog angivet en afstandszone i overgangen til nærliggende boligområder. Inden for afstandszonen tillades kun virksomheder, der ikke giver anledning til miljøgener. I den midterste del af området omkring Nyholms Allé og i området nord for H. J. Holstvej kan der etableres produktionsvirksomhed, som ikke eller kun i uvæsentlig grad forurener i form af støv, røg, lugt eller støj. Omkring området, som ligger øst for Korsdalsvej og syd for Irmabyen og Fjeldhammervej, er der udlagt areal til fabriks- og oplagsvirksomhed. Her er udlagt en afstandszone mellem erhvervsområdet og boligområdet i Irmabyen samt ud mod Korsdalsvej. **Se retningslinjekort 5c side 130 for afstandszoner samt retningslinjer for erhverv.**



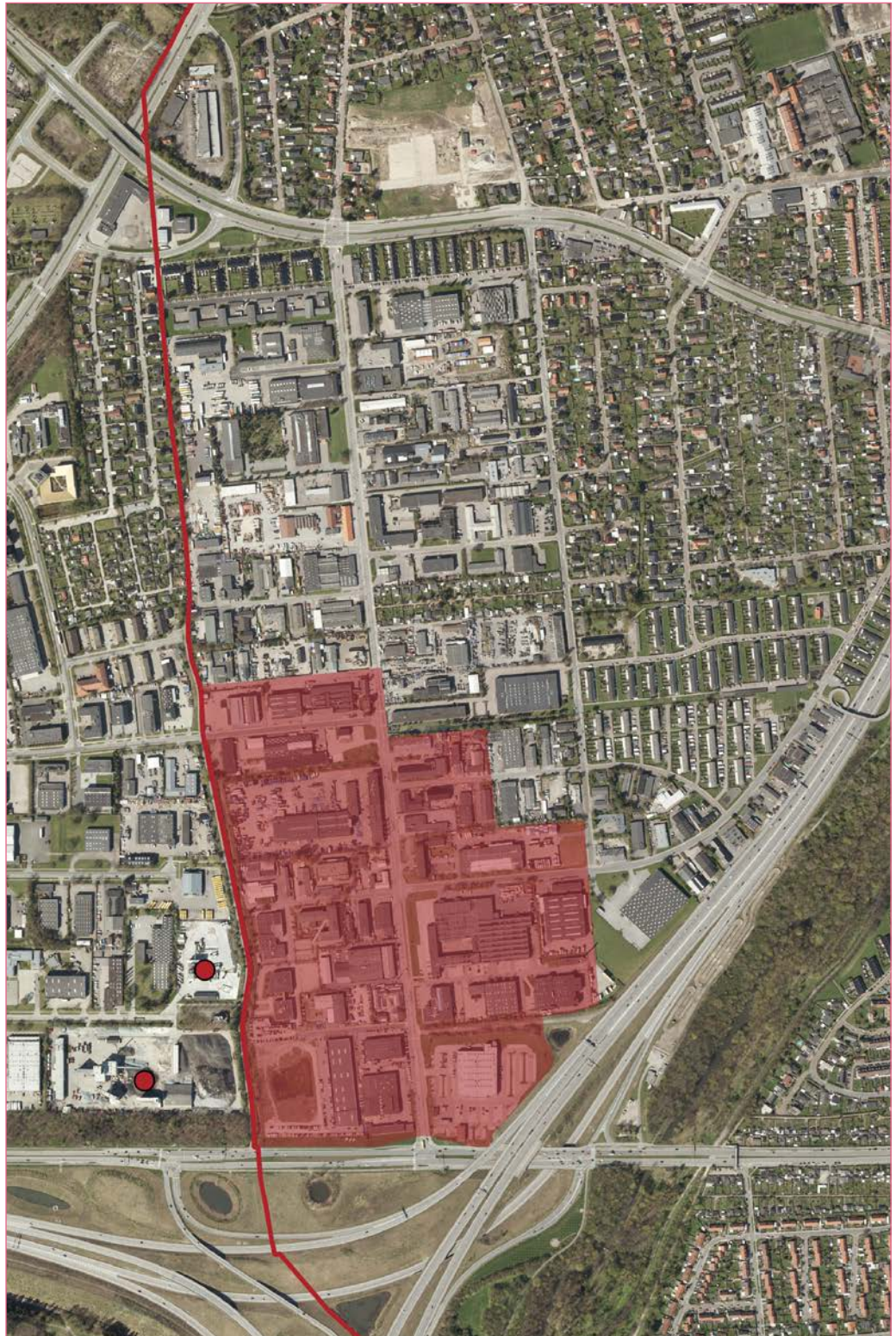
5: Retningslinjer for erhverv

1. Gennem planlægning skal der sikres plads til erhverv inden for forskellige brancher.
2. I Kommunens planlægning skal der være fokus på samarbejdet med erhvervslivet.
3. I planlægningen af erhvervsområder skal der være fokus på at skabe områder, der er attraktive for virksomhederne.
4. Kommunens erhvervsområder skal planlægges, så de fremstår smukke og indbydende for de erhvervsdrivende og deres kunder.
5. Afstandszoner er udpeget på retningslinjekortene fra side 128.
6. Konsekvensområder er udpeget på Retningslinjekort 5a på side 128.



Klassificeringen og de respektive afstande til bolig samt forureningsfølsom anvendelse iht. "Håndbog om Miljø- og planlægning".

Klasse	Afstand (m)	Beskrivelse
1	0	F.eks. forretninger, liberale erhverv, kontorer og småværksteder med butik.
2	20	F.eks. bogbinderier, elektronikværksteder og f.eks. laboratorier.
3	50	F.eks. håndværksprægede virksomheder og visse servicevirksomheder.
4	100	F.eks. levedsmiddelfabrikker og mindre, overfladebehandlende virksomheder, herunder autolakererier.
5	150	F.eks. maskinfabrikker, betonfabrikker og farve- og lakindustrivirksomheder.
6	300	F.eks. asfaltfabrikker, slagterier, større maskin- og betonfabrikker samt jernstøberier.
7	500	F.eks. medicinal- og pesticidproduktion og kraft- og stålvalseværker.



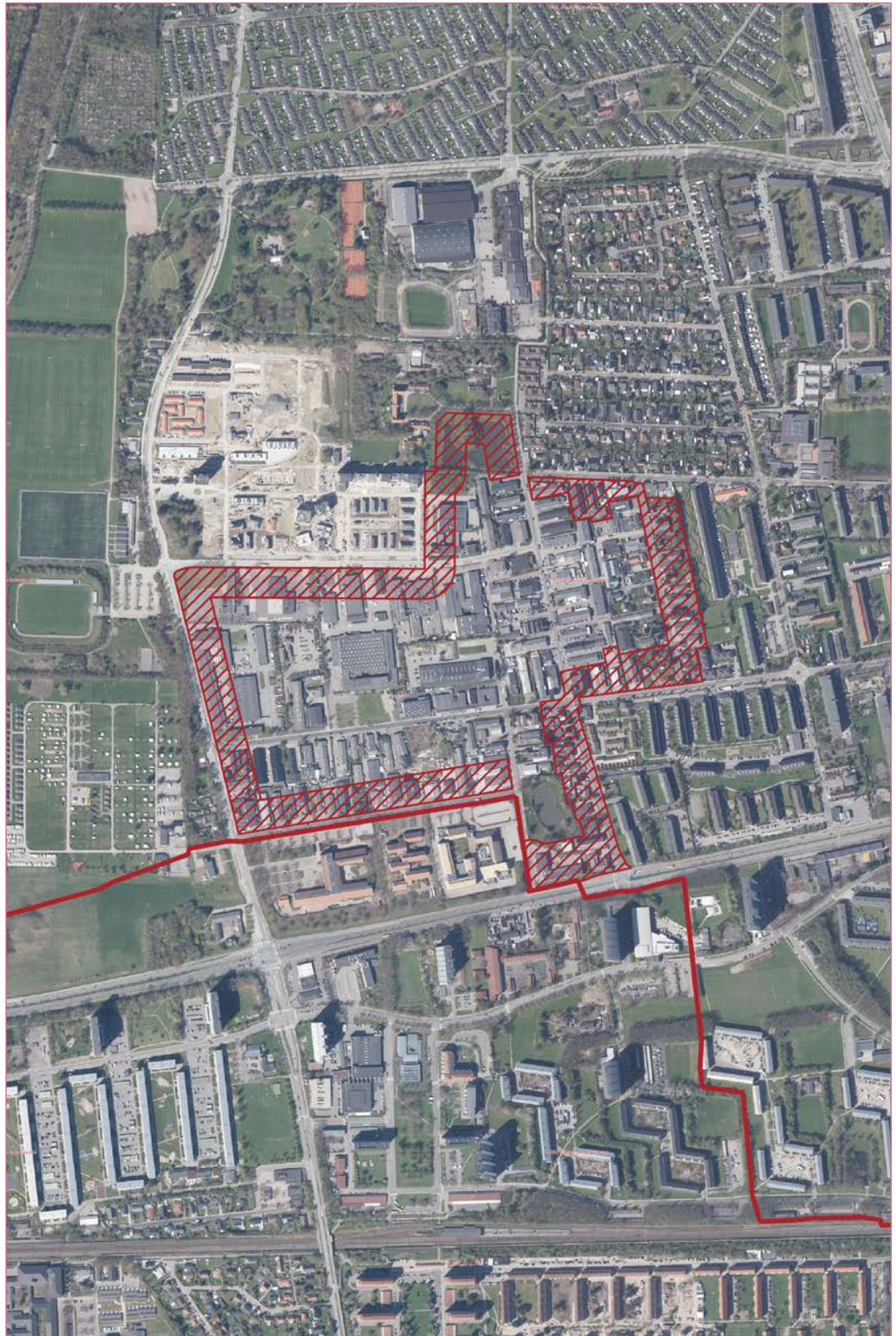
Retningslinjekort 5a

*Konsekvensområder
ved Islevdal Erhvervs-
kvarter:*



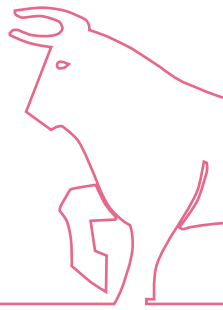
Retningslinjekort 5b

*Afstandszoner ved Islevdal
Erhvervsquarter*



Retningslinjekort 5c

Afstandszoner ved Valhøjs Erhvervsquarter.



Detailhandel

Nuværende handelsforhold

I 2016 var der i Rødovre Kommune 212 detailhandelsbutikker. Ca. 3 % var særligt pladskrævende varer, 30 % var dagligvarebutikker og 67 % var udvalgswarebutikker.

Rødovre Kommune har en veldefineret centerstruktur med en bymidte ved det overdækkede butikscener Rødovre Centrum, Rådhuset og Hovedbiblioteket. Derudover er der tre mindre bydelscentre geografisk fordelt i kommunen samt syv små lokalcentre med indkøbsfaciliteter og servicefunktioner til lokalområdernes forsyning.

Rødovre bymidte har den største koncentration af detailhandel i kommunen med 19 dagligvarebutikker og 114 udvalgswarebutikker. Det svarer til halvdelen af kommunens butikker, der til sammen har over 2/3 af den samlede omsætning. I Rødovre Kommune i øvrigt ligger 44 dagligvarebutikker og 55 udvalgswarebutikker. Dagligvarebutikkerne er primært koncentreret i de 10 bydels- og lokalcentre i kommunen, mens udvalgswarebutikkerne, udover Rødovre Centrum, hovedsageligt er koncentreret omkring Roskildevej og for særligt pladskrævende varegrupper i Islevdal Erhvervs kvarter.

Justeringer i centerstrukturen

Der er i Kommuneplan 2018 foretaget nogle få justeringer i centerstrukturen. Tre områder har fået mindre udvidelser.

Bydelscenteret Islev Butikscener udvides så to matrikler på den østlige side af krydset ved Viemosevej og Islevbrovej indgår som en del af bydelscenteret. Udvidelsen er i overensstemmelse med den vedtagne helhedsplan for ID-linjen, der strækker sig hele vejen ud til Vestvolden. Ved at give mulighed for at etablere butikker her, kan krydset indrammes med centerfunktioner og skabe en god bymæssig ankomst til butikstorvet. Helheds-

planen kan ses på kommunens hjemmeside www.rk.dk. Islevdal Erhvervs kvarter udvides med to matrikler, der tilføjes som område for særligt pladskrævende varer. Området i Islevdal erhvervs kvarter udvides jf. detailhandelsanalyse udarbejdet af ICP, da de ikke ligger inden for det stationsnære område. Området, der ligger i umiddelbar nærhed til hoved- og motorvej, har overordnet en god beliggenhed, når det gælder handel med særligt pladskrævende varer. Læs mere om erhvervsområdet, se side 126. Udover førnævnte justeringer er der foretaget mindre justeringer af området omkring bydelscenteret ved Rødovre Port.

Ovenstående justeringer er i overensstemmelse med visionerne for detailhandelsstrukturen og vurderes ikke at få væsentlig konsekvenser for bymiljøerne eller afviklingen af trafikken til og fra bydelscentre herunder tilgængeligheden for forskellige trafikarter samt parkeringsmuligheder.

Vision

Detailhandelsstrukturen i Rødovre Kommune skal bidrage til en samfundsmæssig bæredygtig udvikling af kommunen. Det indbefatter, at arealerne, hvor der kan etableres detailhandel, udlægges, hvor der er god tilgængelighed for alle trafikarter, og således at bilafhængigheden i forbindelse med indkøb mindskes. Derfor er det overordnet hensigten at fastholde og styrke den nuværende centerstruktur for at undgå en spredning af butikkerne og fremme en synergieffekt i centrene, hvor flere butikker, servicefunktioner og aktiviteter mv. kan samles. Rødovre bymidte skal fortsat være det primære indkøbssted for både dagligvarer og udvalgsvarer, mens bydelscentre og lokalcentre i højere grad skal tilgodese lokalområdernes behov for dagligvarer og mere standardiserede udvalgsvarer.

Den stærke centerstruktur med en klar bymidte og flere mindre bydels- og lokalcentre



giver gode muligheder for dagligvareindkøb i nærområdet og betyder, at der er begrænsede transportafstande for borgere. Dette muliggør, at indkøb kan gøres til fods eller på cykel, hvilket fremmer en mere bæredygtig og aktiv livsstil. Se ”Sammen om Rødovre - en bæredygtig og” på side 34 for en nærmere forklaring.

Den veldefinerede butiksstruktur gør det i højere grad muligt at planlægge for en god kollektiv trafikforsyning. Det er på sigt visionen at styrke den kollektive trafik til Rødovres bymidte, hvor en mulighed kunne være en forlængelse af metroen. Endvidere giver en stærk centerstruktur bedre mulighed for at skabe attraktive lokale bymiljøer, som borgerne kan bruge som referencepunkter og mødesteder.

Realisering

For at kunne realisere visionerne på detailhandelsområdet vil Rødovre Kommune bl.a. arbejde på følgende i planperioden:

- Koncentrere udvalgswarebutikker og kundeorienterede servicefunktioner i Rødovre bymidte og resten af Bykernen samt bydelscentrene.
- Nyetablering af dagligvarebutikker skal søges placeret i centerstrukturen, så de bedst muligt støtter det nuværende udbud.
- Sikre fleksibilitet og rummelighed i de fremtidige arealudlæg.
- Understøtte og fastholde de unikke butikker i kommunen.
- Styrke det aktive byliv med andre oplevelser end shopping.
- Understøtte sammenhængen mellem Rødovre Centrum, Bymidten og resten af Bykernen.
- Styrke den kollektive trafik til Bykernen.
- Arbejde på at skabe den bedste tilgængelighed og parkering til især bymidten, bydelscentrene og lokalcentrene.
- Udvide bydelscenteret Islev Butikscener.



Islev Torv

For at styrke detailhandlen i Rødovre Kommune bedst muligt er det vigtigt, at alle aktører (Rødovre Kommune, butikkerne, interesseorganisationer, Erhvervsforeningen, ejendomsbesiddere samt kulturinstitutioner) aktivt samarbejder og tager fælles ansvar.

Nogle opgaver såsom placering og type af detailhandel skal som udgangspunkt løses af Rødovre Kommune, mens ansvaret for andre opgaver som serviceniveau og produktkvalitet ligger hos detailhandlen eller en af de andre aktører. Andre opgaver som f.eks. indretning af de ydre rammer kan igen kun løses i et samarbejde mellem de forskellige aktører.

6: Retningslinjer for detailhandel

1. Bymidten fastlægges, så den omfatter butikscentret Rødovre Centrum, Rådhuset, Rådhuspladsen, Rødovre Bibliotek, Viften, VUC, Rødovre politistation og Rødovre Sundhedscenter, se retningslinjekortet på side 136.
2. Butikker skal først og fremmest placeres inden for Rødovre Kommunes centerstruktur, se retningslinjekortet på side 136.
3. Butikker, der forhandler særligt pladskrævende varer jf. Planlovens § 5n stk. 3 skal placeres i rammeområde 1E04, den sydlige del af Islevdal Erhvervs kvarter, se retningslinjekortet på side 136.

4. I retningslinjetabellen side 137 samt i afsnittet ”Detaljerede rammer” side 331 angives de maksimale butiksstørrelser samt det samlede maksimale bruttoetageareal til butikker i hvert centerområde og i området til særlig pladskrævende varer. Rammer for nybyggeri og udvidelse indbefatter desuden byggemulighederne i gældende lokalplaner.
5. Møbelbutikker skal placeres i centerområderne.
6. Enkeltstående butikker uden for centerstrukturen skal begrænses. Disse butikker skal placeres i boligområder samt i blandede bolig- og erhvervs- områder. Butikkerne bør placeres med en afstand på mindst 500 meter fra andre butikker. Enkeltstående butikker til lokalområdets forsyning må maksimalt være 250 m² for dagligvarebutikker og 200 m² for udvalgsvarerbutikker. Efter en konkret vurdering kan eksisterende enkeltstående butikker udvides op til maksimalt 1200 m². I denne type vurdering skal bl.a. indgå vurdering af støjforhold, trafikale forhold samt påvirkning af det visuelle miljø. , se også afsnittet ”Generelle rammer” 294.
7. I erhvervsområder og offentlige områder kan der etableres kiosker på maksimalt 100 m², se også afsnittet ”Generelle rammer” 294.
8. Der kan etableres mindre butikker i tilknytning til en virksomheds produktionslokaler til salg af egne produkter uden for centerstrukturen. Butikkernes etageareal må ikke overstige 250 m², se også afsnittet ”Generelle rammer” 294.
9. Butikker på maks. 200 m² med overvægt af dagligvarer kan etableres ved trafik anlæg, tankstationer og forlystelser, se også afsnittet ”Generelle rammer” 294.

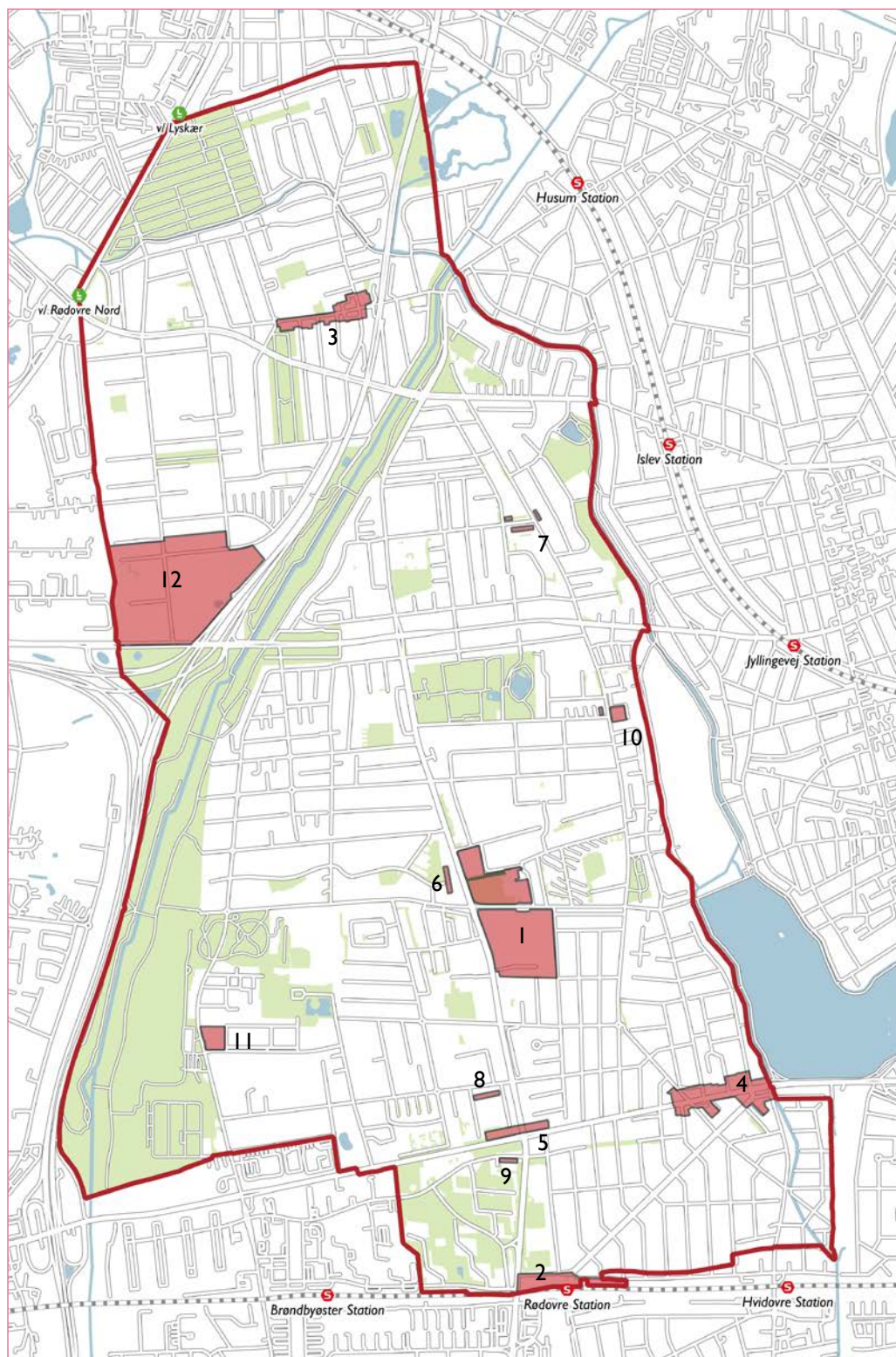


*Afgrænsning af byker-
nen, bymidten (lyserød
streg) og Rødovre
Centrum (skraveret).*

Retningslinjekort 6

Den samlede centerstruktur:

1. Bymidten
2. Rødovre Port
3. Islev Butikscenter
4. Bydelscenter Roskildevej/Damhus Torv
5. Lokalcenter Roskildevej/Tårnvej
6. Lokalcenter Carlsro
7. Fortvejs Butikscen-ter (lokalcenter)
8. Lokalcenter Bybjerget Valhøjs Allé
9. Lokalcenter Nørrekær/Milestedet
10. Lokalcenter Rødovrevej
11. Lokalcenter Irmagrunden
12. Detailhandel med særlig pladskræ-vende varer - Islevdal





Center (rammeområde)	Eksisterende butiksareal i m ² april 2018 (daglig-/udvalgsvarer)	Udvidelsesmuligheder i m ²	Maks. butiksareal i m ² inkl. udvidelsesmuligheder	Maks. bruttoetageareal pr. butik i m ² (se skema 138) dagligvarer/udvalgsvarer
Bymidte				
1. Rødovre Centrum (5C01)	53.557 (14.897/38.660)	40.643	94.200	5.000/2.000
Bydelscentre i alt	8.500	8.400	16.900	
2. Rødovre Port (7C01)		3.500	3.500	2.000/1.000
3. Islev Butikcenter (1C01)	2.800 (2.000/800)	2.200	5.000	2.000/1.000
4. Roskildevej/Damhus Torv (5C02, 7C02 og 5F09)	5.700 (2.300/3.400)	2.700	8.400	1.500/2.000
Lokalcentre i alt	7.000	14.000	21.000	
5. Roskildevej/Tårnvej (5F08 og 4B18)	0 (0/0)	3.000	3.000	1.200/1.000
6. Carlsro (4B17)	900 (300/600)	2.100	3.000	1.200/500
7. Fortvejs Butikcenter (2F01, 2F03 og 2F04)	2.200 (2.100/100)	800	3.000	1.200/500
8. Bybjerget Valhøjs Allé (4B18)	1.500 (1.000/500)	1.500	3.000	1.200/500
9. Nørrekær/Milestedet (6F01)	700 (700/0)	2.300	3.000	1.200/500
10. Rødovrevej (5F03)	1.700 (1.200/500)	1.300	3.000	1.200/500
11. Irmagrunten (4F01)	0 (0/0)	3.000	3.000	1.200/500
Særligt pladskrævende varer				
12. Islevdal (1E04)	20.300 (0/20.300)	4.700	25.000	Én butik: 5.000 m ² Øvrige butikker: 3.000 m ²

Retningslinjetabel (opdateret april 2018)

Rammer for butiksstørrelser samt udvidelsesmuligheder i kommunens centerområder.

Retningslinjetabel

Definitioner på butikstyper og erhvervskategorier:

Definitioner

Bruttoetageareal til butikksformål	Bruttoarealet omfatter alle salgsarealer og arealer til brug for produktion og/eller opbevaring af varer eller remedier, der er nødvendige for butiksdriften, herunder salgsarealer, produktionsarealer, lagerlokaler, teknikrum, kølerum og lignende. I bymidter, bydelscentre og aflastningscentre kan der tillægges op til 200 m² personalefaciliteter. For dagligvarebutikker i lokalcentre og for enkeltstående butikker uden for detailhandelsstrukturen er personalefaciliteter inkl. bruttoetagearealet på 1200 m².
Butik	Et sted hvorfra der sælges og udleveres varer direkte til privatkunder.
Detailhandel	Erhverv defineret som salg til privat brug. Et lagersalg, salg fra gammel fabriksbygning, indendørs jule-/sommermarked eller andet, der kun har åbent få gange om året, skal også behandles efter reglerne for detailhandel. Det afgørende er, om aktiviteten skaber kundestrømme. Derimod vil butikker, der langt overvejende sælger serviceydelser (se publikumsorienteret erhverv og liberalt erhverv), ikke skulle placeres efter reglerne for detailhandel.
Dagligvarer	Varer der forbruges samtidigt med, at de bruges (dvs. kortvarige forbrugsgoder). Dagligvarer er f.eks. madvarer drikkevarer, artikler til personlig pleje og diverse husholdningsartikler.
Udvalgsvarer	Udvalgsvarer er varer, der bliver ved med at eksistere samtidig med brugen, og som først går til grunde efter nedslidning over en længere periode (dvs. langvarige forbrugsgoder). Udvalgsvarer er f.eks. bøger, elartikler, beklædning, hårde hvidevarer, radio/tv, kopper/tallerkner, sportsudstyr, legetøj, cykler, ure, smykker etc.
Særligt pladskrævende varegrupper	Butikker der alene forhandler særlig pladskrævende varer eller varer, som frembyder særlige sikkerhedsmæssige forhold, omfatter f.eks. motorkøretøjer, lystbåde, campingvogne, trailere, planter, havebrugsvare, tømmer, byggematerialer, grus, sten- og betonvarer, møbler, samt ammunition og eksplosiver. Listen er ikke udtømmende men retningsgivende. En butik af denne type forhandler alene denne særlige definerede varegruppe. Dvs. hvis den har mere end et ubetydeligt salg af andre varegrupper, er den at opfatte som en almindelig udvalgswarebutik.
Liberalt erhverv	Erhvervsgrupper som læger, advokater, ingeniører o.lign.
Publikumsorienterede funktioner	Funktioner som restaurant, cafe, posthus, renseri, teater, hotel mv. samt særlige offentlige formål som bibliotek, kulturhus, borgerservice mv.
Bymidte	En bymidte er det centrale område i byen og skal tage udgangspunkt i tilstedeværelsen og koncentrationen af en række funktioner, herunder butikker, kulturtilbud, privat og offentlig service.
Bydelscenter	Et bydelcenter uger et centrum i en større bydel og betjener bydelen med dagligvarer og de mest almindelige udvalgsvarer.
Lokalcenter	Et lokalcenter skal alene betjene en begrænset del af en by eller en bydel med dagligvarer.



Lokaliseringsprincipper for funktioner i centerområder samt strøggader

Stueplan	1. sal	Øvrige etager
Detailhandel	Liberalt erhverv	Bolig
Publikumsorienteret service	Bolig	
Liberalt erhverv		

Institut for Centerplanlægning (ICP) har i oktober 1998, maj 2009 og september 2016 foretaget detailhandelsanalyser i Rødovre Kommune.

Detailhandelsanalyse 2016

Der er i forbindelse med Kommuneplan 2018 udarbejdet en detailhandelsanalyse af Institut for Centerplanlægning (ICP). Formålet med detailhandelsanalysen er at sætte de generelle udviklingstendenser i detailhandlen i relation til forholdene i Rødovre Kommune, herunder hvordan detailhandlen i Rødovre Kommune har klaret sig siden 2009, hvor seneste detailhandelsanalyse blev gennemført.

Analysen skal samtidig levere input til kommunens planlægning for detailhandel og dermed bidrage til en videreudvikling af detailhandlen i kommunen.

Analysen viser, at den eksisterende centerstruktur i det store og hele er velfungerende. Det er ICP's vurdering, at det er væsentligt, at planlægningen tilfører detailhandelen i Rødovre Kommune mulighed for dynamik og udlægger arealer inden for den eksisterende struktur.

Kommuneplanen foretager derfor justeringer, der imødekommer den skærpede konkurrence mellem store butikcentre og de nye regler i planloven, der overordnet giver kommunerne friere rammer på detailhandelsområdet. Derudover tilpasses mulighederne inden for det enkelte centerområde. Se tilpasningerne på tabellen side 137 og yderligere om planlovsændringerne på erhvervsstyrelsens hjemmeside www.erhvervsstyrelsen.dk.

Fremtidens Shopping

Shopping er for mange en social begivenhed, hvilket ifølge ICP er en af årsagerne til, at der er et behov for fysiske butikker. ICP forudser dog, at den stigende e-handel vil ændre den måde, hvorpå forbrugerne handler og tænker på. Den sociale side af shopping vil fortsat eksistere, men forbrugerne vil i højere grad stille krav til oplevelser i forbindelse med købet.

ICP forventer, at standardvarer i højere grad vil blive købt på nettet, mens de køb, der "overlades" til de fysiske butikker, er køb, hvori der er iblandet en oplevelse. Sanserne vil i langt højere grad blive sat i spil. Kunderne vil efterspørge at kunne se, føle, dufte, høre, smage og prøve varen samtidig med, at der ønskes en personlig service.

ICP forventer, at e-handel vil blive en integreret del af de fysiske butikker, og at flere detailhandlere i stigende grad vil være at finde online for at imødekomme kundernes krav om at kunne handle, når det passer dem. ICP forventer desuden, at det vil blive udbredt at have onlinestandere i butikkerne, hvorfra kunderne kan bestille et bredere sortiment end det, der kan ses og opleves i butikken. Det er et fænomen, som allerede i dag gør sig gældende i butikker som f. eks Bilka, Bolia og Stadium. Muligheden for at bestille online i butikken giver mindre arealbehov, men stiller ikke nødvendigvis mindre krav til butikspersonalet, som skal hjælpe kunderne og rådgive omkring bestillinger.

Dette fænomen, kaldet omni-channel (kombination og sammensmeltning af den fysiske platform og e-handel), vil i følge ICP være med til at udviske grænserne mellem den fysiske butik og onlinebutikken i fremtiden. Den nye generation af forbrugere vil vokse op med omni-channel og vil i fremtiden ikke skelne, om varen er købt på nettet eller i de fysiske butikker, men vil fokusere på oplevelsen, varemærket og prisen.

Det er derfor ifølge ICP vigtigt, at butikkerne i Rødovre Kommune arbejder på, at det er en oplevelse at besøge den fysiske butik.

Handelsbalance

Handelsbalancen er forholdet mellem den faktiske omsætning i samtlige detailhandels-



butikker i Rødovre Kommune og det samlede forbrug hos borgerne i kommunen.

Handelsbalancen i Rødovre Kommune for dagligvarer var i 2015 121 %, mens forholdet for udvalgsvarer var 194 %. Dagligvareomsætningen i kommunens butikker er således 21 % højere end forbruget hos borgerne i Rødovre Kommune. Udvalgsvareomsætningen var 94 % højere end udvalgsvareforbruget i Rødovre kommune. Tallene viser, at forbrugere bosat udenfor Rødovre Kommune får dækket en del af både deres dagligvare- og udvalgsvareforbrug i Rødovre kommune.

Det er især Rødovre Centrum, som tiltrækker kunder fra hele Hovedstadsområdet. Kombinationen af et bredt og dybt udbud af både dagligvarer, udvalgsvarer og kundeorienterede servicefunktioner tiltrækker ikke kun kunder fra Rødovre, men især fra Hvidovre, Brøndby, Glostrup, Vanløse, Frederiksberg og Herlev. Herudover tiltrækker specialbutikkerne langs Roskildevej og virksomhederne og

butikkerne i Islevdal Erhvervs kvarter kunder fra hele Hovedstadsområdet.

Udvikling i detailhandlen fra 2009 til 2016
Trods en skærpet konkurrencesituation har Rødovre kommune overordnet fastholdt handelsbalancen for dagligvarer i perioden 2008 til 2015 på omkring 120 %. Dagligvarene bliver generelt i højere grad købt tættere på bopælen end tidligere både på grund af de øgede åbningstider, der betyder, at pendlerne kan nå hjem og handle, samt at dagligvarebutikkerne i højere grad bliver placeret tæt på boligområderne.

Handelsbalancen for udvalgsvarer har oplevet en stigning fra 177 % i 2008 til 194 % i 2015. Handelsbalancen er generelt på et højt niveau taget den stadig stigende konkurrence fra især e-handel og de konkurrerende udbudspunkter i betragtning.

Ser man på den generelle udvikling i Danmark forsvinder mindre dagligvarebutikker på be-



*Butikscentret
Rødovre Centrum
indgår i Rødovre
Kommunes bymidte.*

kostning af discountbutikker, supermarkeder og varehuse. I perioden fra 1969 – 2016 er antallet af dagligvarebutikker i hele Danmark således faldet med omkring 76 %, mens antallet af udvalgswarebutikker er faldet med 16 %. I Rødovre Kommune er det overordnede billede af udviklingen i detailhandlen fra 2009 – 2016, at antallet af butikker er stort set uændret på trods af, at Rødovre Stationscenter brændte ned i 2013.

Samlet set er antallet af dagligvarebutikker faldet fra 72 butikker til 63 butikker, mens antallet af udvalgswarebutikker er steget fra 134 butikker til 141 butikker. Der er således 2 butikker færre i 2016 end i 2009.

Bruttoarealet til dagligvarer i Rødovre kommune er omvendt steget med 2.500 m² svarende til en stigning på 9 %, mens bruttoarealet til udvalgsvarer er steget med 16 % svarende til en stigning på 9.300 m² i perioden 2009 til 2016.

Dagligvareomsætningen i Rødovre kommune er steget med 17 % og udvalgswareomsætningen er steget med 14 % i perioden 2008 til 2015, hvilket er langt over landsgennemsnittet på omkring 3 % for henholdsvis dagligvarer og udvalgsvarer.

Udviklingen i detailhandlen er forskellig i de enkelte områder i kommunen, ligesom udviklingen i antal dagligvare- og udvalgswarebutikker har været forskellig i de enkelte områder.

Rødovre bymidte har siden 2009 udvidet med i alt 11.000 m² detailhandel og i alt 10 detailhandelsbutikker, samt en biograf, fitness, legeland og en lang række nye spisesteder. Rødovre bymidte har i alt fået to yderligere dagligvarebutikker og otte udvalgswarebutikker siden 2009.

I Islev er der kommet yderligere to dagligvarebutikker og seks udvalgswarebutikker. Heraf er DagligBrugsen åbnet på Islev Torv og Fakta er flyttet til en ny og større butik.

I Islevdal Erhvervsquarter er der kommet yderligere fem udvalgswarebutikker siden 2009. Samlet set er der kommet 3.200 m² mere bruttoareal til detailhandel i erhvervsområdet i perioden 2009 til 2016.

Udviklingen med et fald i antal dagligvarebutikker i kommunen i øvrigt er en generel tendens, og er en konsekvens af lukning af mindre dagligvarebutikker som følge af åbning af større butikker herunder discountbutikker. Udenfor Rødovre bymidte og Islev området har det øvrige Rødovre Kommune således mistet 13 dagligvarebutikker og syv udvalgswarebutikker. Heraf lå hovedparten (seks dagligvarer og fem udvalgsvarer) dog i Rødovre Stationscenter, som i dag ikke huser detailhandel. Kommunen i øvrigt har således mistet syv dagligvarebutikker og to udvalgswarebutikker. Rødovre i øvrigt har oplevet en stigning på 500 m² i bruttoareal på dagligvarer og et fald i bruttoareal på udvalgsvarer på 2.400 m². Herudover har Rødovre Kommune blandt andet mistet en stor møbelbutik på Roskildevej.

Tilpasningsmulighederne i rammerne for butiksarealerne i centerområderne side 137 er fastlagt på baggrund af den forventede befolkningsvækst og målene for detailhandelsstrukturen. Ligeledes har ICP's vurdering af en generel tendens til forøgelse af arealforbruget i forhold til omsætningen betydet, at der generelt gives muligheder for udvidelse inden for centerområderne.

Forbrug

Forbrugerne i Rødovre kommune havde i 2015 et samlet forbrug af detailhandelsvarer på 2,03 mia. kr. inkl. moms fordelt på 1,09 mia. kr. på dagligvarer og 932 mio. kr. på udvalgsvarer.



Der boede ca. 38.000 personer i Rødovre kommune i 2015. Det samlede befolkningstal i Rødovre kommune forventes at stige med omkring 25 % i perioden 2015 til 2030.

Dagligvareforbruget i Rødovre kommune forventes at stige 33 % i perioden 2015 til 2030. I samme periode forventes udvalgsvarerforbruget at stige 46 % kr. Det er her forudsat, at dagligvareforbruget pr. person vil stige med 0,25 % pr. år frem til 2030. Inden for udvalgsvarer er det forudsat, at forbruget pr. person vil stige med 1,25 % pr. år frem til 2030. Det forudsættes desuden, grundet en stadigt voksende e-handel, at ca. 8 % af dagligvareforbruget og ca. 25 % af udvalgsvarerforbruget i 2030 dækkes gennem køb via e-handelskanaler.

Arealudlæg

Det fremtidige arealudlæg er afhængig af ønsket om at styrke detailhandelen i de enkelte områder af kommunen samt en forpligtelse til

at opfylde de lokale borgeres behov for dagligvarer og udvalgsvarer.

ICP pointerer, at det er væsentligt, at man i planlægningen tilføjer detailhandelen i Rødovre Kommune mulighed for dynamik og udlægger arealer i beliggenheder, hvor detailhandelen vil efterspørge dem. Herudover bør arealudlægget tillægges en buffer, der kan sikre en vis fleksibilitet i planlægningen.

Der skal tages højde for, at nye butikstyper, mere rationel håndtering af varer og nye lokaliseringer er faktorer, der indebærer, at mange butikker har behov for stadig mere areal både til dagligvarer og udvalgsvarer. Nogle butikker accepterer en lavere omsætning pr. m² salgsareal (arealbelastning) for at give kunderne den ”rigtige” oplevelse.

Liberaliseringen af lov om butikstid har modsat betydet, at omsætningen tidsmæssigt vil



Butikker og torv i Rødovre Centrum.

kunne udbredes og således vil behovet for yderligere areal alt andet lige blive mindre. Derfor er det i det fremtidige arealbehov indregnet, at effekten af den øgede åbningstid giver en højere omsætning pr. m² butiksareal i de udbudspunkter, der har en øget åbningstid.

I vurderingen af det fremtidige arealudlæg er der derfor bl.a. taget højde for udviklingen i forbruget, en øget udbredelse af e-handel, den skærpede konkurrencesituation og en forudsætning om, at den generelle udvikling går i retning af færre, men stærkere udbudspunkter.

Arealudlæggene fremgår i beskrivelserne af de forskellige centerområder på de næste sider samt af tabellen side 137.

Centerstrukturen

Centerstrukturen (Retningslinjekort 6 på side "Retningslinjekort 6" på side 136) omfatter bymidten, tre bydelscentre, syv lokalcentre samt den sydlige del af Islevdal erhvervskvarter, der er udlagt til butikker, der forhandler særligt pladskrævende varer.

Parkeringsnormer for både biler og cykler i centerområderne fremgår af kommuneplanens generelle rammer, se 294.

I de stationsnære områder kan der i den videre detailplanlægning fastsættes lavere parkeringsnormer.

Bymidten og Rødovre Centrum

Rødovre bymidte består i dag af Rødovre Centrum, Rådhuset, Rådhuspladsen, Rødovre Bibliotek, Viften, VUC, Rødovre politistation og Rødovre Sundhedscenter.

Rødovre Centrum har et bredt og dybt udbud af både dagligvarer, udvalgsvarer og kundeorienterede servicefunktioner, der er med til at fylde Rødovre Centrums funktion som bymidte i kommunen.

Ved valg af indkøbssted har især udvalget af damebeklædning en betydning. Der er i alt 48 beklædningsbutikker i Rødovre Centrum, heraf er 32 butikker med dametøj. Det er en af de største koncentrationer af beklædningsbutikker i Hovedstadsområdet efter Field's, Kgs. Lyngby og Københavns City.

ICP anbefaler fortsat, at der arbejdes på at styrke salg af beklædning i Rødovre Centrum, selvom udvalget af damebeklædningsbutikker allerede i dag er både bredt og dybt. Her er både butikker med en lav og høj prisprofil og butikker, der henvender sig til alle aldersgrupper.

Kædebutikker har ligeledes en vis indflydelse på forbrugernes valg af indkøbssted. Kædebutikkernes fordele som mulighed for et større markedsføringsprogram, ensartede butikker og landsdækkende bytteservice giver kunderne sikkerhed i købet. Et udbudspunkts styrke kan blandt andet udtrykkes i en høj kædeandel. I Rødovre Centrum er kædeandelen 80 %, hvilket er lavere end andre shoppingcentre. Et af Rødovre Centrums særkender er dog at være et shoppingcenter, som ikke kun huser de mest kendte og største kædebutikker, men som også har plads til uprofilerede butikker.

De uprofilerede butikker har den fordel, at de bedre kan tilpasse sig det lokale marked både i sortiment og personlig service. Herudover er de med til at sikre, at shoppingcentret distancerer sig fra konkurrenterne.

Der er umiddelbart ikke brancher, som burde være i en bymidte, som mangler i Rødovre Centrum.

En af svaghederne ved Rødovre bymidte er i følge ICP, at bymidten ikke har et udendørs bymiljø og offentlige byrum, som en klassisk bymidte kan tilbyde. Her er ikke en udendørs gågade og små "skæve" butikker som



Rådhusplænen fungerer som ramme for kulturelle aktiviteter, koncerter m.m. Her sankthansaf-ten i 2016.

i andre bymidter. Omvendt har Rødovre bymidte effektivt alt samlet et sted med fælles åbningstider, gode parkeringsforhold, gode kundefaciliteter som toiletter, puslerum og et indendørsmiljø.

Rødovre Centrum har desuden ifølge ICP på en helt anden måde end en klassisk bymidte evnerne og mulighederne for at skabe oplevelser i byrummet med små og store aktiviteter som udstillinger, torvedage, koncerter og anden underholdning. Herudover giver plænen og pladsen foran Rådhuset mulighed for udendørs bymiljø og aktiviteter. Biblioteket, borgerservice på Rådhuset og kulturhuset Viften er ligeledes med til at styrke det aktive bymiljø med andre oplevelser end shopping.

ICP vurderer, at der fortsat vil være krav om, at der skal være oplevelser i bymidtens offentlige rum. Et aktivt bymiljø med skiftende aktiviteter, som for eksempel fodboldturnering, loppemarked, grønttorv, skøjtebane og koncerter samt flere permanente aktiviteter som kulturoplevelser (museer, teater og biograf), bibliotek og offentlig service som borgerser-

vice hører til i bymidten. ICP uddyber, at det er vigtigt, at Rødovre fastholder og udbygger mangfoldigheden i de oplevelser, der tilbydes i bymidten. Der skal være plads til større og mindre begivenheder på Rådhusplænen som for eksempel Rødovre Byfest, Jazzfestival, julemarked og cirkus. Herudover er Rødovre Centrums mange alsidige aktiviteter med til at tiltrække kunder til bymidten.

Udespisning udgør en stadig større andel af danskernes forbrug og har en stigende betydning for et indkøbssteds attraktion. Specielt caféer/kaffebarer og frokostrestauranter er med til at give en bymidte mere liv og er med til at skabe en anden indkøbsoplevelse. Samtidig øger spisestederne kundernes opholdstid i en bymidte væsentligt. Et aktivt aften- og natteliv med teater, biograf, restauranter, bar og diskotek er ligeledes med til at skabe liv i byrummet store dele af døgnet, og er med til at øge potentielle kunders bevidsthed om bymidtens mange tilbud.

Rødovre bymidte har fået øget antallet af spisesteder væsentligt efter sidste udbygning af

Rødovre Centrum. Der bør fortsat arbejdes på at styrke bespisningen og især aftenlivet i Rødovre bymidte.

Det er ifølge ICP ikke kun oplevelsesbetonende funktioner, der er vigtige i en bymidte. Behovsorienterede servicefunktioner har ligeledes stor værdi. Funktioner som for eksempel frisør, pengeinstitut, ejendomsmægler, læge og anden service er ligeledes vigtige at placere i bymidten, da de sikrer en daglig kundestrøm til bymidten. En del af disse funktioner har dog oftest en død facade og kan derfor være problematiske for kundernes oplevelse af bymidten.

Det er ifølge ICP vigtigt, at Rødovre bymidte fastholder så mange funktioner som muligt for at sikre den daglige kundestrøm, herunder ikke mindst dagligvarebutikker.

Ved den fremtidige udvikling af Rødovre bymidte og Bykernen anbefaler ICP desuden, at detailhandelen forbliver så koncentreret som muligt i Rødovre Centrum. En spredning af detailhandlen i bymidten og Bykernen uden direkte kontakt til Rødovre Centrum vurderes af ICP at ville svække det samlede detailhandelsudbud.

Bykernen og Rødovre Centrum

Da både Rådhuset og Rødovre bibliotek samt de omkringliggende omgivelser tegnet af Arne Jakobsen er fredede, er det umiddelbart vanskeligt at skabe en direkte kommerciel kontakt mellem området nord for rådhuset og Rødovre Centrum. Derfor anser ICP det for vanskeligt at skabe detailhandel i den nordlige del af Bykernen. I den nordlige Bykerne anbefaler ICP, at der i stedet bør fokuseres på supplerende funktioner til Rødovre Centrum så som mindre liberale erhverv og publikumsorienteret serviceerhverv.

ICP uddyber, at de funktioner, som placeres i den nordlige Bykerne, i høj grad skal kunne leve i sig selv. Det kan være funktioner som frisør, fodpleje og take away til de omkring 4.800 personer, der er planlagt til at bo i nærområdet. Ellers skal funktionerne være så specielle og unikke, at kunderne er villige til at besøge området. Det kunne for eksempel være en koncentration af kunstnere med åbne værksteder, antikviteter eller andre unikke butikskoncepter. Disse typer af funktioner har dog ofte en svag huslejevne.

Afhængig af hvilke funktioner, som placeres i den nordlige del af Bykernen, skal man søge at skabe en synergieffekt til detailhandelsudbudet i Rødovre Centrum. Der skal arbejdes på at etablere et spændende byrum i den nordlige Bykerne for således at skabe en kobling til det store detailhandelsudbud i Rødovre Centrum.

Det kræver, at der i Bykernen skabes attraktioner, som får borgerne til at færdes i området og skaber liv, men som samtidig ikke er en konkurrent til detailhandelen i Rødovre Centrum. Rødovre Centrum rummer i dag både biograf, bowling, fitnesscenter og det vurderes ikke sandsynligt at placere disse funktioner i den nordlige Bykerne. Derfor skal det være andre byrumsfunktioner, der skal skabe byliv, som for eksempel en udendørs fitnesspark, caféer, restauranter, en spændende legeplads eller en skaterpark/multipark.

Samtidig er det vigtigt, at Rødovre Centrum, som i de seneste udbygninger og renoveringer fortsætter med at skabe mere udendørs byliv og især fortsætter med at markere centret op mod Tårnvej. I den fremtidige udvikling bør centret ifølge ICP fortsætte med at arbejde på at tilbyde udendørs bymiljøer og offentlige byrum omkring Rødovre Centrum.



Det er i følge ICP vigtigt, at man fastholder og tydeliggør rollefordelingen i den øvrige centerstruktur i kommunen.

Bydelscentrene

Kommuneplan 2018 fastholder Rødovre Port, Torvet Islev Butikcenter og Roskildevej/Damhustorvet som kommunens tre bydelscentre.

Etablering af udvalgsvedetailhandel udenfor Rødovre bymidte skal i høj grad være en type butik, som ikke er hensigtsmæssig at placere i en bymidte som f.eks. store udvalgsvedebutikker.

Roskildevej/Damhustorvet har på mange måder en trafikal god placering, som er tiltalende for etablering af detailhandel. Bydelscenteret bør derfor ifølge ICP indeholde den type detailhandel, som er vanskelig at placere i bymidten samtidig med, at området opfylder sin bydelscenterfunktion som et primært indkøbs-

sted for dagligvarer i den sydlige del af Rødovre kommune.

Islev Butikcenter skal fortsat understøttes som bydelscenter i Islev bydel. Opgraderingen af bymiljøet og ikke mindst muligheden for sivetrafik og gennemkørsel fra Brunevang vurderes at have styrket muligheden for detailhandel i bydelscentret. Dagligvareudbuddet i Islev kunne således ifølge ICP med fordel styrkes med endnu en dagligvarebutik på op til 1.500 m². Det er dog essentielt, at yderligere etablering af dagligvarehandel i Islev området foregår i bydelscentret for at støtte den eksisterende detailhandel bedst muligt.

Rødovre Port har en god trafikal placering ved Rødovre Station. Det er dog ICP's erfaring fra bl.a. Høje Taastrup, Flintholm, Københavns Hovedbanegård, Nørreport og Karlslunde, at etablering af detailhandel og andre servicefunktioner på eller i forbindelse med stationer er forbundet med visse udfordringer.



Bydelscenteret ved Rødovre Station - Rødovre Port.

Generelt overvurderes rejsendes, herunder også pendlere, lyst til at handle andet end umiddelbare nødvendigheder (kaffe, aviser/blade, slik etc.) under og efter en rejse. Dette er blevet forstærket af, at alle dagligvarebutikker i dag har åbent alle ugens dage minimum til kl. 20. Pendlere og andre rejsende kan stort set altid nå at handle tæt på deres bopæl. Det foretrækkes frem for at transportere varerne over længere afstande. Brugen af andre kundeorienterede funktioner knytter sig ligeledes til afstanden til bopælen, udbuddets størrelse og variation samt naturligvis de konkrete funktioner. Derfor skal etablering af detailhandel ved Rødovre Station først og fremmest betjene beboerne i det kommende byområde Rødovre Port, der er under udvikling, samt det øvrige nærområde.

Lokalcentrene

Lokalcentrene i Rødovre betjener hver især lokale områder i kommunen, og de har der-

for stor betydning for den daglige forsyning af dagligvarer i nærområdet.

Kommuneplan 2018 holder fast i de syv lokalcentre: Roskildevej/Tårnvej, Carlsro, Rødovrevej, Fortvej, Bybjerget Vallhøjs Allé, Nørrekær/Milestedet og det fremtidige lokalcenter på Irmagrunden af samme navn.

Nogle lokalcentre har relativt få og små butikker, som understøttes af forskellige kundeorienterede servicefunktioner som bank, frisør, grillbar og lign. Tilsammen skaber det velfungerende lokalcentre, som også er vigtige mødesteder i lokalområderne.

Efter anbefaling fra ICP fastlægger Kommuneplan 2018, at alle lokalcentre har maksimal ramme for detailhandel på 3.000 m². På den måde er der mulighed for, at der i alle lokalcentre kan etableres en ny dagligvarebutik på 1.200 m².



Lokalcenteret ved Carlsro.



Med udvidelsesmulighederne er det intentionen at understøtte et attraktivt lokalt byliv i lokalcentrene i modsætning til mere spredte butikker og samtidig imødekomme tendenserne beskrevet i afsnittet om arealudlæg side 143. Yderligere detaljer kan ses på retningslinjebilleden side 137.

Lokalcentrene er afgrænset på retningslinjekortet på side ”Retningslinjekort 6” på side 136.

Særlig pladskrævende varegrupper

Der er foretaget en opgørelse af antallet af butikker, der forhandler særlig pladskrævende varegrupper. I kommunen er der i alt otte forhandlere af særlig pladskrævende varegrupper, som tilsammen har et bruttoareal på 13.500 m².

Hovedparten af de særligt pladskrævende varebutikker i Rødovre Kommune er bilforhandlere. Der er i alt syv bilforhandlere i kommunen med et samlet bruttoareal på 9.400 m². Butikker, der sælger særligt pladskrævende varer, skal som udgangspunkt placeres i den sydlige del af Islevdal Erhvervsquarter, se retningslinjekortet på side ”Retningslinjekort 6” på side 136.

Islevdal Erhvervsquarter

I dette område er den væsentligste del af kommunens eksisterende butikker med særligt pladskrævende varegrupper placeret. Nye butikker bør ligge, hvor de styrker det eksisterende udbud bedst og i overensstemmelse med Lokalplan 142 Islevdal Erhvervsquarter.

Grundet den kommende letbane langs Ring 3 med tilhørende letbanestation ved Slotsherrensvej er området udpeget som stationsnært område. Derudover ligger området med særdeles god trafikalt tilgængelighed med forbindelse til Motorring 3, Jyllingevej og Frederikssundmotorvejen.

I Islevdal Erhvervsquarter udlægges der efter anbefaling fra ICP yderligere 10.000 m² til særligt pladskrævende varer, så der i alt kan være 25.000 m² særligt pladskrævende detailhandel. Dette udlæg skyldes, at der allerede på nuværende tidspunkt ligger 20.400 m² butikker samt tendenserne beskrevet i afsnittet om arealudlæg side 143.

Butikker uden for centerområderne

Uden for centerstrukturen kan der etableres enkeltstående butikker til lokalområdets forsyning, mindre butikker til salg af egne produkter i tilknytning til produktionslokaler samt butikker ved eksempelvis tankstationer. De må ikke blive en væsentlig konkurrent til bymidtens udbud, men skal alene være til et lokalområdets forsyning. Ved etablering eller flytning af dagligvarebutikker er det derfor vigtigt, at man kan godtgøre, at dagligvarebutikken alene er til lokalområdets forsyning, og at det forbedrer lokalforsyningen i området.

Kommuneplan 2018 regulerer etagearealet for den enkelte butik, se retningslinjer for detailhandel side 134.

Det maksimale etageareal på hhv. 250 m²/200 m² for dagligvare-/udvalgsvarebutikker er tilpasset en vurdering af det generelle behov i det lokale opland. Efter en konkret vurdering kan eksisterende enkeltstående butikker udvides op til maksimalt 1.200 m². I denne type vurdering skal bl.a. indgå vurdering af støjforhold, trafikale forhold samt påvirkning af det visuelle miljø.

Enkeltstående butikker skal som udgangspunkt placeres med en afstand på mindst 500 meter fra andre butikker eller centerområder. I situationer, hvor en fysisk barriere betyder, at den reelle afstand er større, for eksempel en stor vej, der afskærer den enkeltstående butik fra et nærliggende centerområde eller en an-

den butik, kan den enkeltstående butik undtagelsesvis placeres tættere ved andre butikker.

Tilgængelighed og trafik

ICP vurderer at i takt med, at kunderne i fremtiden er villige til at køre længere for det rigtige udbud, og konkurrencen fra de omkringliggende kommuner stiger, så bliver tilgængelighed og parkering vigtige konkurrenceparametre i fremtiden. Det er derfor vigtigt, at der arbejdes på at skabe den bedste tilgængelighed og parkering til bymidten, bydelscentre og lokalcentre.

Vej- og cykelstinet i kommunen er på nuværende tidspunkt fuldt udbygget og har generelt en god struktur, der sikrer god tilgængelighed og fremkommelighed i hele kommunen.

Der er cykelstier til langt de fleste centerområder. Undtaget herfra er Islev Butikstorv, hvor der delvist er etableret cykelsti og planlagt for resten af forløbet.

De lokale buslinjer forbinder boligområder med bydels- og lokalcentre, bymidten, kommunale institutioner, arbejdspladser og stationer. Desuden forbinder lokalbusserne lokalområderne med det overordnede kollektive trafiknet. Generelt har Rødovre Kommune et velfungerende busnet, hvor alle centerområder samt området udlagt til handel med særlig pladskrævende varer, betjenes med busser. Det er dog vigtigt at justere busnettet omkring de nye byudviklingsområder, således at det svarer til de fremtidige behov. Buslinje 9A vil blive omlagt, så den kører ad Korsdalsvej og dermed kan betjene IrmaByen som supplement eller erstatning for linje 13. Dette forventes gennemført senest i 2019.

Tilgængeligheden til byens primære indkøbssted, Rødovre Centrum, er særdeles god både til fods, på cykel, i bus eller bil og centret råder over gode parkeringsforhold.

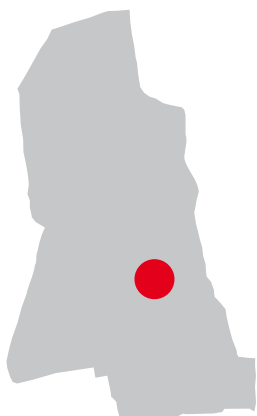
Rødovre Kommune vil i de kommende år arbejde for, at metroens næste udbygningsetape får en linjeføring, som sikrer metrobetjening centralt i Rødovre, fx omkring Rødovre Centrum. Metroen vil ligesom den fremtidige letbane kunne bidrage til at fremme konkurrencen om kunderne med de omkringliggende kommuner, da skinnebåren trafik er en attraktiv form for kollektiv transport, som kan tiltrække både virksomheder og kunder.

Rødovre Port ligger ved Rødovre S-togstation og er dermed særdeles velbetjent med kollektiv trafik.

Tilgængeligheden til området ved Islevdalvej, der er udlagt til særligt pladskrævende varer, er med sin beliggenhed ved motorringvejen og de store indfaldsveje til Københavns centrum særdeles god for bilister. Se desuden afsnittet ”Trafik” på side 202.




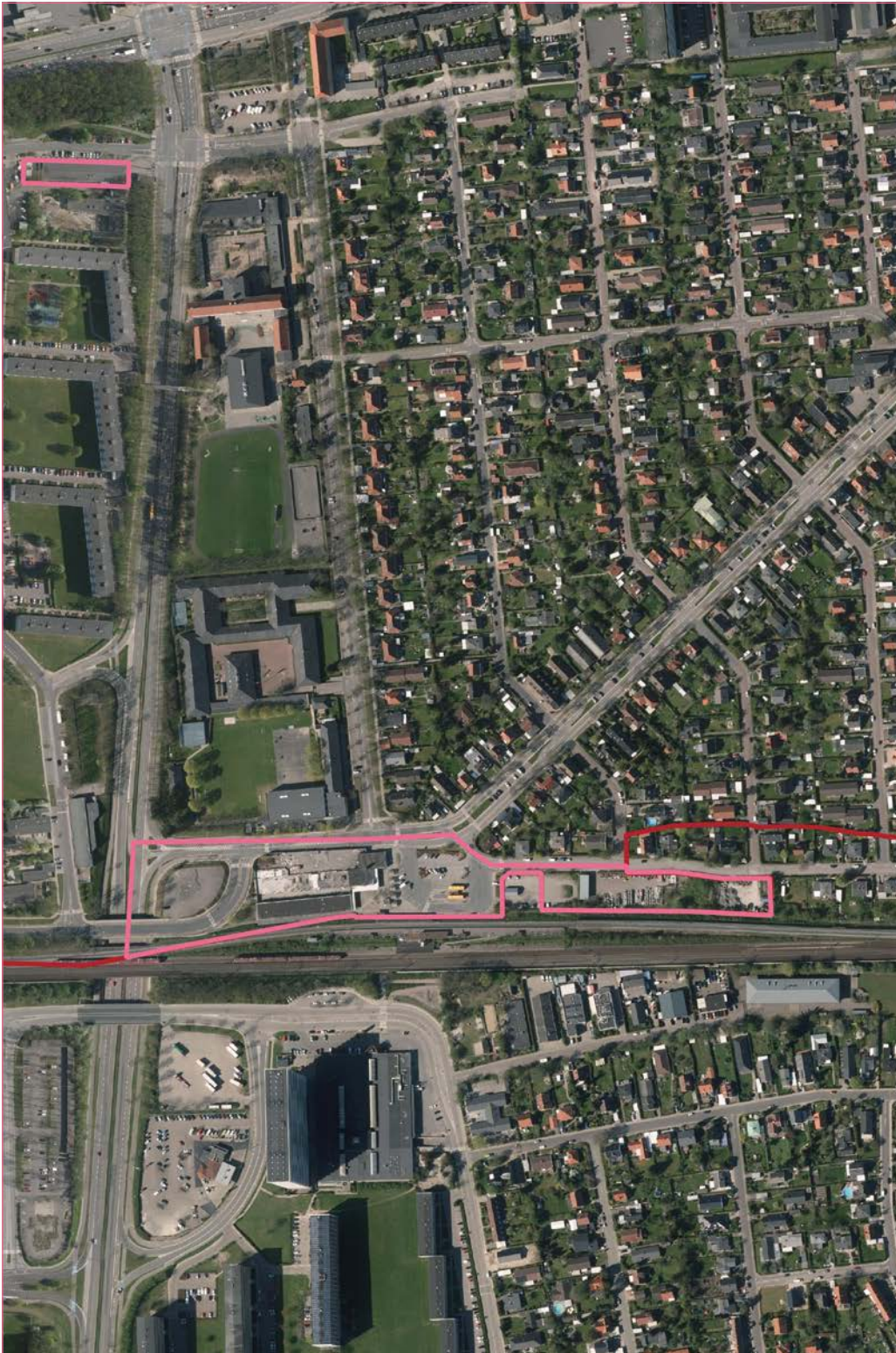
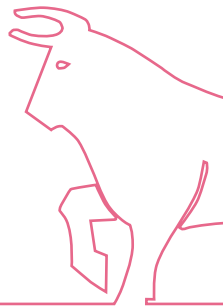
Område for særlig pladskrævende varegrupper, Islevdal Erhvervsquarter.



1. Bymidten.



*Området omkring
Rådhuset og Rødovre
Centrum.*

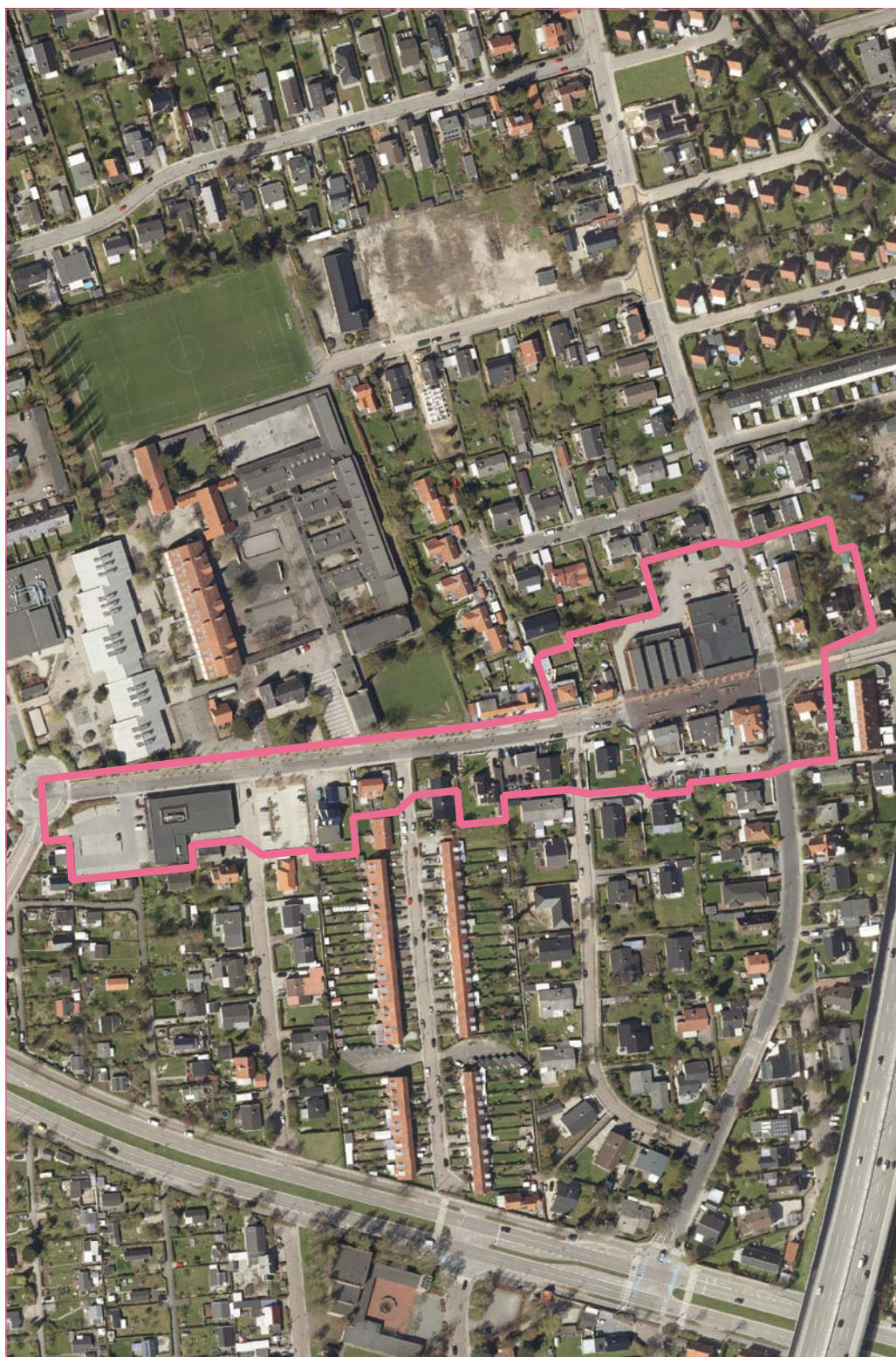
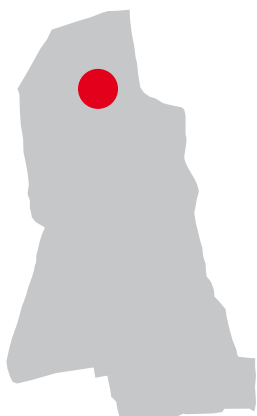
 *Afgrænsning*



2. Bydelscenter
Rødovre
Stasjonscenter.


Området omkring
Rødovre Station.

-  Afgrænsning
-  Kommunegrænse



*3. Bydelscenter
Islev Butikscener.*



*Området ved Islev Torv
og langs Islevbrovej.*

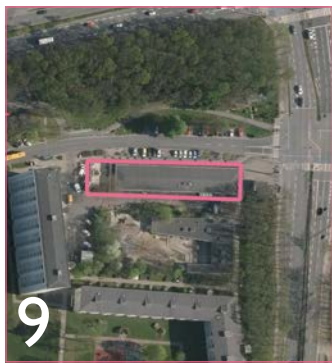
 *Afgrænsning*



4. Bydelscenter Roskildevej/Damhustorvet

Strøggaden langs
Roskildevej

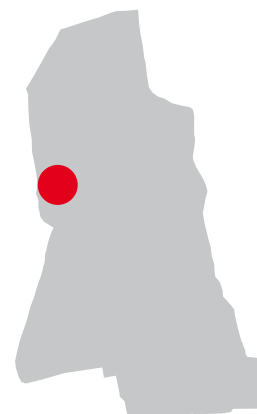
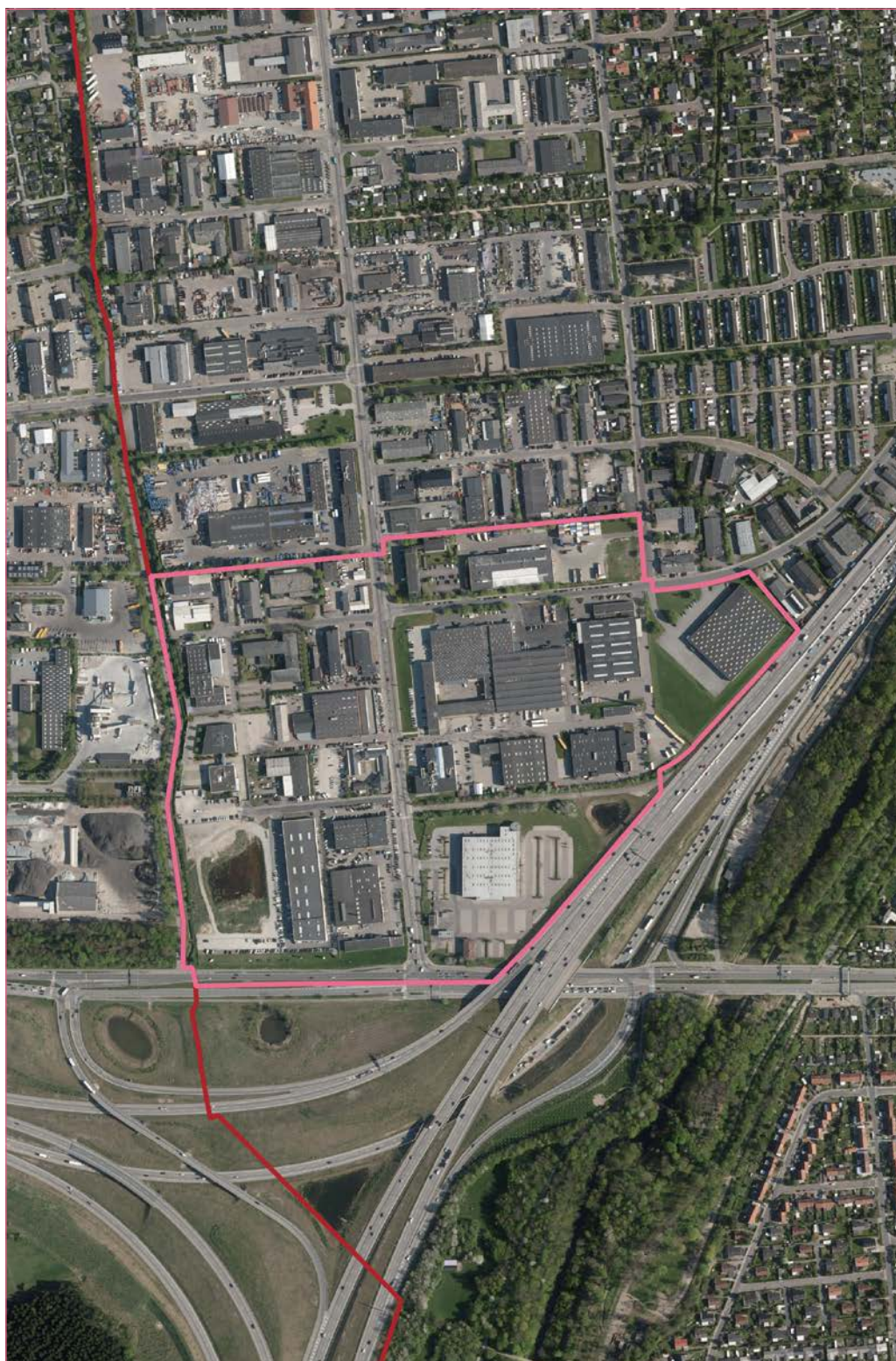
-  Afgrænsning
-  Kommunegrænse



5.-11. Lokalcentre.



- 5. Roskildevej/
Tårnvej
- 6. Carlsro
- 7. Fortvej
- 8. Bybjerget
- 9. Nørrekær/
Milestedet
- 10. Rødovrevej
- 11. Irmagrunden





12. Område med mulighed for detailhandel med særligt pladskrævende varer.

Den sydlige del af Islevdal erhvervsområde.

-  Afgrænsning
-  Kommunegrænse

Natur og friluftsliv

- 160 Rødovre i regional sammenhæng
- 166 Rødovres grønne struktur
- 169 Beskyttelse af naturområderne og Grønt Danmarkskort
- 176 Vestvolden
- 180 Harrestrup Ådal
- 182 Friluftsliv og fritidsanlæg
- 188 Stier
- 194 Vandløb og søer



Rødovre i regional sammenhæng

De grønne kiler og ringe

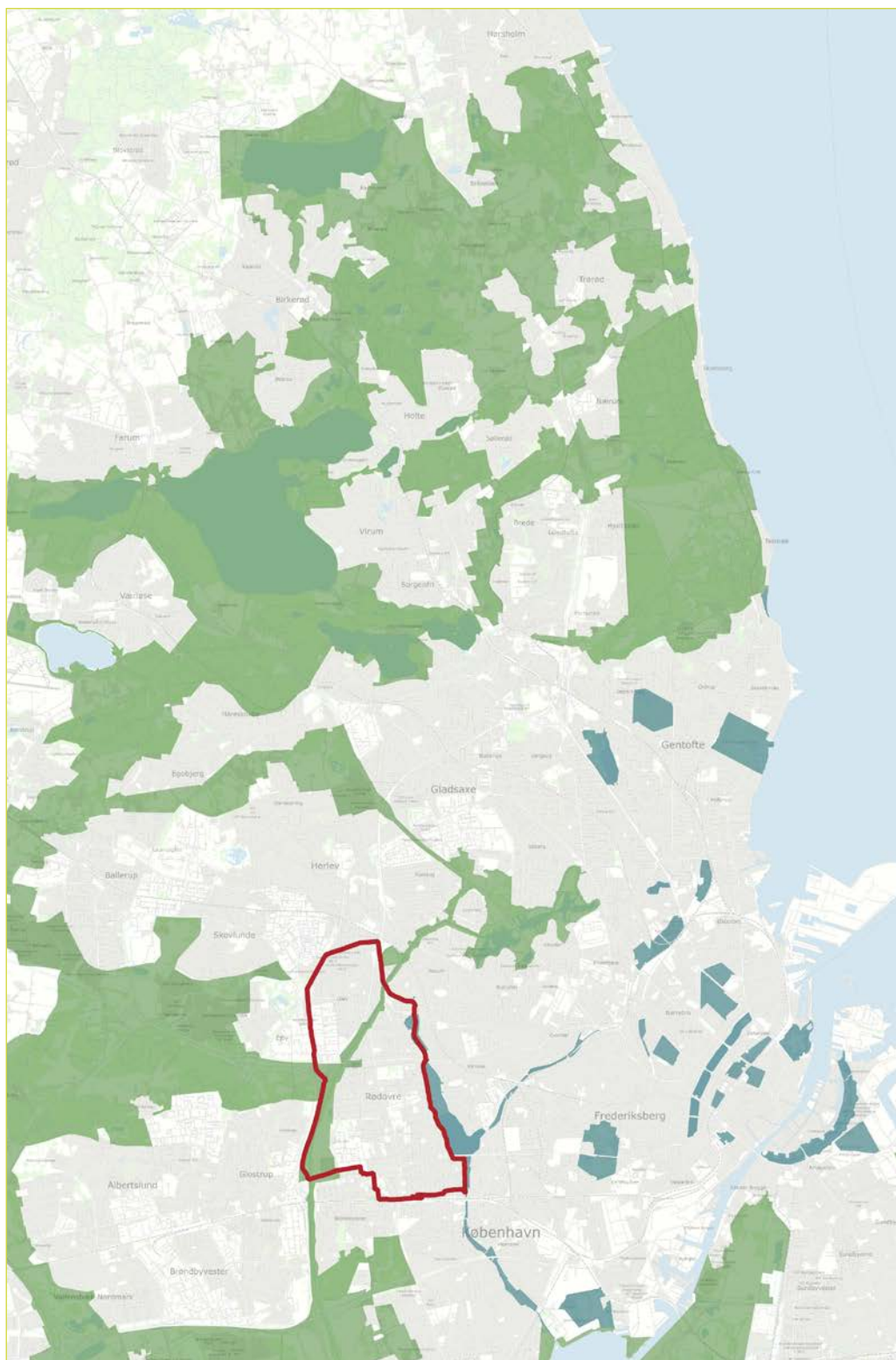
Rødovre ligger attraktivt placeret i forhold til hovedstadsområdet grønne kiler og ringe. Den grønne kile, Vestskovskilen, grænser umiddelbart op til Rødovre. Kilen udgør et sammenhængende landskab, som blandt andet rummer Vestskoven og Herstedhøje. Vestvoldsringen er den første grønne ring i hovedstaden og er vigtig for regionens og "fingerbyens" tværgående sammenhænge. Vestvoldsringen forløber gennem Rødovre og skaber vigtige forbindelser til de øvrige grønne kiler omkring hovedstaden. Planmæssigt hører Vestvoldsringen til de indre kiler og kystkiler og er en del af Vestvoldsfredningen. Regionalt har Vestvoldsringen i Rødovre både rekreativ, kulturhistorisk og biologisk værdi som kerneområde og spredningskorridor.

Harrestrup Å med tilgrænsende grønne områder har ligeledes regional betydning både rekreativt og biologisk som spredningskorridor og kerneområde for dyre- og planteliv. Derudover har Damhusengen og Damhussøen i Københavns Kommune også regional landskabelig værdi, og hele området har stor betydning for borgerne i Rødovre Kommune.

Harrestrup Å med de grønne områder danner en synlig afgrænsning mod København og opdeler den tætte by i form af en klar grøn struktur. Åen skaber forbindelse til Kalveboderne ved udløbet og til de øvrige kiler mod udspringet. Sammen med de omgivende grønne områder har hele området potentiale til at udvikles til et større sammenhængende grønt landskabsstrøg af regional betydning, Harrestrup Ådal.

Både Harrestrup Å i Rødovre samt Rødovre Parkvej er udlagt som grønne forbindelser og indgår i Rødovre Kommunes blå/grønne struktur, så der sikres sammenhæng til de øvrige grønne områder i hovedstaden.

De regionale grønne områder administreres i henhold til Fingerplan 2017, som er en videreudvikling af Fingerplan 2013.



Fingerbyens grønne kiler og ringe.

Oversigtskort med udsnit af de grønne kiler i Hovedstadsregionen jf. Fingerplan 2017.

- Grønne bykiler
- Grønne kiler (indre kiler og kystkiler)
- Rødovre Kommune

De nye grønne forbindelser

I Fingerplan 2013 blev det fastlagt, at der i forbindelse med Letbaneprojektet ad Ring 3 og i samarbejde med de berørte kommuner skulle udarbejdes forslag til blandt andet bykiler og grønne forbindelser. Dette resulterede i planen "Grøn/blå strategi for Ringbyen" af 2014.

Formålet med strategien var blandt andet at sikre befolkningen i hovedstadsområdet grønne områder i form af grønne kiler og ringe. Kortet "Den regionale grønne struktur i Rødovre" viser Fingerplanens grønne kiler og de udlagte bykiler og grønne forbindelser.

I forbindelse med kommuneplanen har de grønne forbindelser Harrestrup Å og Rødovre Parkvej fået status som grønne forbindelser i henhold til "Grøn/blå strategi for Ringbyen". Harrestrup Å er en vigtig grøn forbindelse, dels fordi den slutter sig på den kommende letbanestation i Islev, forbinder den grønne kile ved Damhussøen med det åbne land og har potentiale som en vigtig spredningskorridor. Rødovre Parkvej forbinder de store regionale hovedstrøg Damhussøen og Vestvolden og indgår som en national stier fra Københavns centrum til Albertslund.

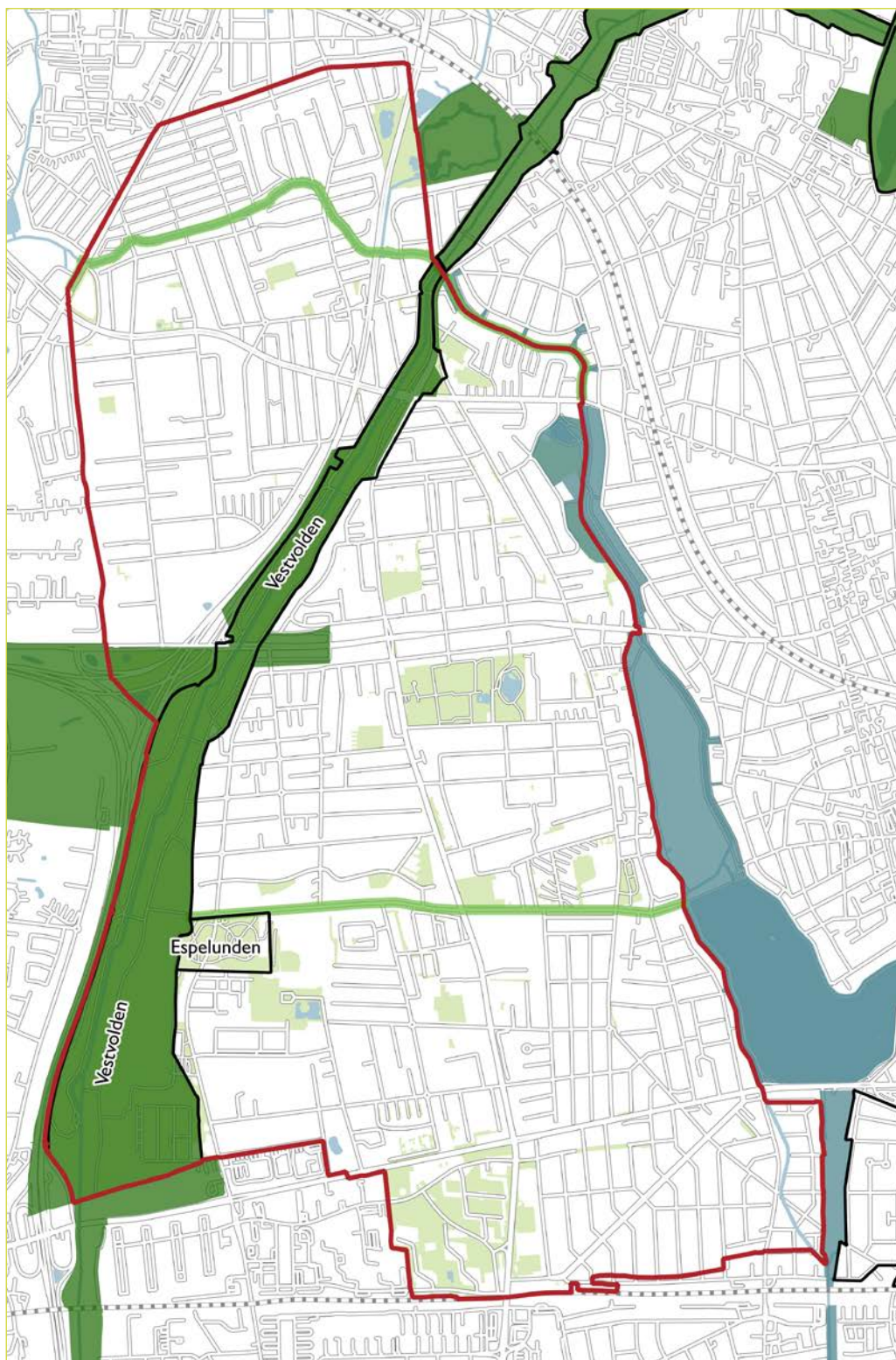
Vision

De sammenhængende grønne landskabsstrøg er vigtige at bevare og beskytte, både for naturens egen skyld og for at give oplevelses- og friluftsmuligheder nu og i fremtiden. Landskabsstrøgene og deres muligheder er også medvirkende til at fastholde Storkøbenhavn som et attraktivt sted at bo.

Det er visionen at synliggøre de regionale grønne områder, så de kan opleves som den grønne struktur, de skaber i byen, og derved være med til at give boligområderne i Rødovre identitet.

De grønne forbindelser, Harrestrup Å og Rødovre Parkvej, skal styrkes, så de får større oplevelsesværdi og større naturindhold. I forhold til de tilstødende arealer langs de grønne forbindelser er det også vigtigt, at disse planlægges, så de grønne forbindelser styrkes som attraktive og oplevelsesrige uderum.

Begge de to større sammenhængende grønne områder Vestvolden og Harrestrup Å med tilhørende grønne arealer er vigtige for Rødovre og er derfor nærmere beskrevet i særskilte afsnit.



Retningslinjekort 7

Den regionale grønne struktur i Rødovre

- Grønne forbindelser
- Område med regional kulturhistorisk verdi
- Grønne bykiler
- Grønne kiler (indre kiler og kystkiler)

7: Retningslinjer for regionale grønne kiler og forbindelser

1. Befolkningens adgang til ”fingerbyens” grønne kiler og ringe skal opretholdes og forbedres, også gennem samarbejde med nabokommunerne. **Se også retningslinjer for byudvikling på side 100.**
2. I de regionale landskabskiler må der som hovedregel ikke planlægges eller gennemføres byggeri og anlæg udover det, der kan fremme det almene friluftsliv eller er nødvendigt for driften. Bygninger og anlæg skal placeres og udformes med hensyntagen til bevaring og beskyttelse samt mulighed for forbedring af natur- og landskab.
3. I selve Vestvolden må der ikke planlægges eller gennemføres byggeri og anlæg udover det, der kan fremme kulturhistorien eller er nødvendigt for driften.
4. Der må ikke foretages ændringer, som overskærer spredningskorridorerne, reducerer eller i øvrigt forringer spredningskorridorerens biologiske værdi uden, at der sikres kompenserende foranstaltninger. Spredningsmulighederne for vilde planter og dyr skal søges øget gennem forbedring af eksisterende eller etablering af nye naturområder.
5. De grønne forbindelser skal styrkes med henblik på biodiversitet, så de i højere grad indgår som en del af den grønne struktur.



De gamle lindetræer langs Voldgaden.

Rødovres grønne struktur

De grønne områder i Rødovre fremgår af kortet på 167, der viser de alment tilgængelige grønne områder samt kolonihaver og kirkegårde.

Værdifulde regionale landskaber

De grønne strøg, Vestvolden og Harrestrup Å, er med til at definere byområdet og give Rødovre identitet. Dels kan de grønne områder med store gamle træer ses fra store dele af Rødovre, dels passerer man de grønne landskabsstrøg, når man færdes ad de større veje. Begge grønne strøg er af landskabelig interesse, og de er derfor vigtige at fastholde og om muligt synliggøre yderligere. Vandet, Harrestrup Å og Fæstningskanalen, er et vigtigt element i de to områder. Begge landskabsstrøg er udpeget som spredningskorridorer for plante- og dyreliv. En del af Vestvolden i Rødovre er endvidere udpeget som særligt biologisk interesseområde i ”Pleje- og Anlægsplan for Vestvolden”. Området strækker sig fra Rødovre Parkvejs forlængelse til Roskildevej og omfatter den historiske voldstrækning. Hele Vestvoldsområdet inklusive selve fortidsmindet har kulturhistorisk værdi og udgør et samlet bevaringsværdigt kulturmiljø.

De to regionale landskabsstrøg forbindes af Rødovre Parkvej, der løber gennem Rødovres bymidte. Vejen har parkkarakter på grund af de tilgrænsende grønne områder, og Rødovre Parkvej medvirker derfor til, at byen opleves meget grøn. Dette grønne strøg er i forbindelse med Fingerplan 2017 udpeget som en grøn forbindelse. Også Harrestrup Å er udpeget med en forbindelse til den kommende letbanestation ved Slotsherrensvej/Ring 3.

Grønne områder af lokal betydning

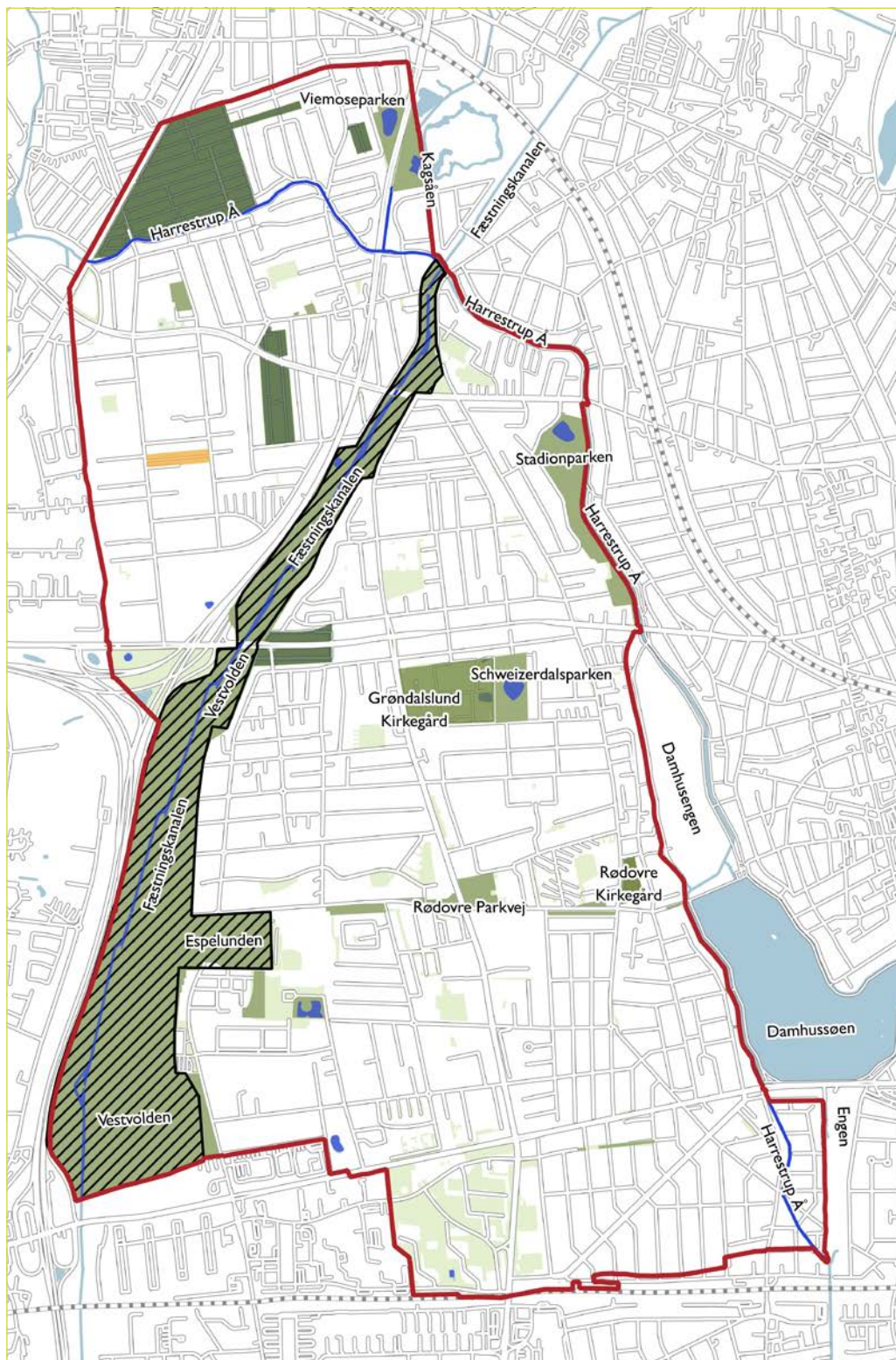
Ud over de nævnte områder findes flere parker og mindre grønne områder af stor lokal betydning som borgernes grønne ”åndehuller” og for deres muligheder for friluftsliv i hverdagen. Schweizerdalsparken, Viemoseparken

og til dels området omkring Espelunden Park, samt Stadionparken er alle vigtige lokale parkområder. I flere af parkerne findes mindre søer, som er medvirkende til, at parkerne kan tilbyde fine og varierede naturoplevelser.

Rødovre har store områder med kolonihaver specielt i den nordlige del. Der er desuden to kirkegårde i kommunen. Grøndalslund Kirkegård ligger i forbindelse med Schweizerdalsparken i det centrale Rødovre. En del af kirkegården ligger hen som naturområde og er åben for offentligheden. Dette betyder, at der reelt er et stort sammenhængende grønt område med gode muligheder for ophold, ture og naturoplevelser. Ved Rødovre Kirke ligger en ældre kirkegård, der indgår i et sammenhængende kulturmiljø ”Rødovre landsby”. Her ligger Rødovregård, Heerup Museum og Rødovre Skole omkring et grønt område.

Det tidligere Miljøministerie udarbejdede i 2009 et arbejdsnotat ”Analyse af hovedstadsområdets grønne rekreative områder/landskaber, deres støjpåvirkning og tilgængelighed”. Analysens konklusion er, at de grønne områder på Vestegnen er præget af stor støjbelastning. Dette gælder også for Rødovre. Støj har stor betydning for den rekreative værdi, idet støj medvirker til stress og forringer naturoplevelsen betydeligt.

I samme undersøgelse er andelen af grønne områder i de enkelte kommuner også beregnet, og her kommer Rødovre ind som en af de dårligst forsynede kommuner i Hovedstadsregionen. Rødovres borgere benytter dog i høj grad de store grønne områder lige udenfor kommunegrænsen. Der drejer sig om Damhusengen, Damhussøen, Krogebjergparken og Vigerslevparken. I Miljøministeriets arbejdsnotat indgår disse ikke, hvilket giver et skævt billede.



Vision

Rødovre skal fremtræde som en grøn by, der er attraktiv at bo og leve i og med mulighed for naturoplevelser. Borgerne i Rødovre skal have nem adgang til grønne områder med gode muligheder for rekreation i bred betydning. Der skal således være mulighed for ro og fordybelse, for motion og bevægelse, for natur- og kulturoplevelser samt for uorganiseret leg og friluftsliv. Byens grønne områder skal give mulighed for oplevelser med andre mennesker. Der skal være attraktive muligheder for familier med børn, så udeliv bliver en naturlig del af børnenes opvækst.

De grønne områder skal medvirke til at fremme den biologiske mangfoldighed og skal bidrage til at mindske betydningen af klimaændringerne både de stigende temperaturer, der forventes i byområderne, og de større regnmængder.

Realisering

Der skal udarbejdes konkrete udviklingsplaner for de offentlige grønne områder med fokus på biodiversitet, så de bliver mere robuste overfor klimaændringer, og så de rekreative muligheder forbedres. Planlægning skal altid ske ud fra en helhedsbetragtning.

8: Retningslinjer for den grønne struktur

1. Den blå og grønne hovedstruktur med landskabsstrøgene Vestvolden og Harrestrup Ådal, de grønne forbindelser og de lokale grønne områder skal fastholdes og sikres.
2. Rødovre Parkevej med omgivende grønne arealer skal udvikles som en grøn forbindelse med større naturindhold og rekreative muligheder herunder også med mulighed for håndtering af regnvand.
3. Kolonihaver, som har permanent status, skal bevares og kan kun nedlægges, såfremt der kan findes en genplacering.
4. De landskabelige og kulturhistoriske interesseområder skal beskyttes og forbedres, så oplevelsesværdierne bliver større.
5. Alle de store gamle træer skal i videst omfang bevares.
6. **De grønne områder** skal fastholdes som gode levesteder for dyre- og planteliv, og de økologiske forbindelser (spredningskorridorer) skal sikres.



Beskyttelse af naturområderne og Grønt Danmarkskort

Mange af de grønne områder i Rødovre er omfattet af lovgivning, hvis bestemmelser sikrer områderne i forhold natur, kultur og friluftsliv. Dette gælder f.eks. Naturbeskyttelsesloven, som beskytter særlige naturtyper af en given størrelse og har bestemmelser om fredning, samt Museumsloven der blandt andet beskytter fortidsminder.

Rødovre har ingen Natura 2000-områder, som hører under EU's naturbeskyttelsesdirektiver, men til gengæld har vi en rimelig bestand af flere arter af flagermus, som hører under de såkaldte Bilag IV-arter. Det vil bl.a. sige, at der er forbud mod ødelæggelse af flagermusenes yngle/rasteområder, og de steder, hvor dyrene yngler og opholder sig eksempelvis for at overvintre, skal beskyttes. Det kan for eksempel være gamle, hule træer, hvor flagermus opholder sig, eller yngle-vandhuller for padder. Ved anvendelsen af reglen indgår en vurdering af, om den "økologiske funktionalitet" er påvirket. Planer og projekter skal vurderes i forhold til eventuelle bilag IV-arter.

I Rødovre har vi kun tre typer af beskyttet natur, som er beskrevet i Naturbeskyttelseslovens § 3, og de er søer, moser og vandløb. De øvrige beskyttede naturtyper som overdrev og eng mv. findes ikke i Rødovre. Kagsmosen med mindre søer og mose udgør det største samlede område omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3. Områder omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3 fremgår af retningslinjekort 8b.

Naturbeskyttelseslovens bestemmelser om bygge- og beskyttelseslinjer har både landskabelige, biologiske og rekreative formål. Der er seks forskellige kultur- og naturelementer, som afkaster beskyttelseslinjer. Det drejer sig om søer, vandløb, skove, kirker, fortidsminder og strande. I Rødovre findes der kun fortids-

mindebeskyttelseslinjer og å-beskyttelseslinjer. Kirkeomgivelser i byzone er ikke omfattet af Naturbeskyttelseslovens bestemmelser om bygge- og beskyttelseslinjer.

Damhussøen og den del af Harrestrup Å, som ligger i Københavns Kommune, afkaster ikke beskyttelseslinjer i Rødovre. På baggrund af den høje bebyggelsestæthed har Københavns Kommune med hjemmel i Naturbeskyttelsesloven reducerede beskyttelseslinjer omkring disse naturområder til naboskel mod Rødovre.

Beskyttelseslinjen omkring Vestvoldens voldgrav er på samme måde reduceret til fredningsgrænsen.

Fortidsminder, som hører under Museumslovens § 29e, er omfattet af Naturbeskyttelseslovens bestemmelser om beskyttelseslinjer. I Rødovre er det forsvarsanlægget Vestvolden og bronzealderhøjen Valhøj. Omkring Vestvolden er beskyttelseslinjen indskrænket i 2016.

Der er hverken skov eller strand, som er omfattet af naturbeskyttelse i Rødovre.

Vestvoldsområdet, der omfatter Vestvoldsringen, Espelunden Park, tennisanlægget, Espelundens idrætsanlæg og Absalon Camping og Kagsmosen, er omfattet af en arealfredning, og selve voldanlægget er tillige beskyttet som fortidsminde. Fredningen foreskriver, at der skal udarbejdes en samlet pleje- og anlægsplan for hele fredningsområdet i de fire beliggenhedskommuner. Plejeplanen har en bonusvirkning i forhold til naturbeskyttelsen indenfor fredningsområdet. Dette gælder Naturbeskyttelseslovens § 3 om beskyttede naturtyper og Naturbeskyttelseslovens §§ 16 og 18 om bestemmelser om bygge- og å-beskyttelseslinjer. For de dele af beskyttelseszonerne, der rækker ud over fredningsområdet,

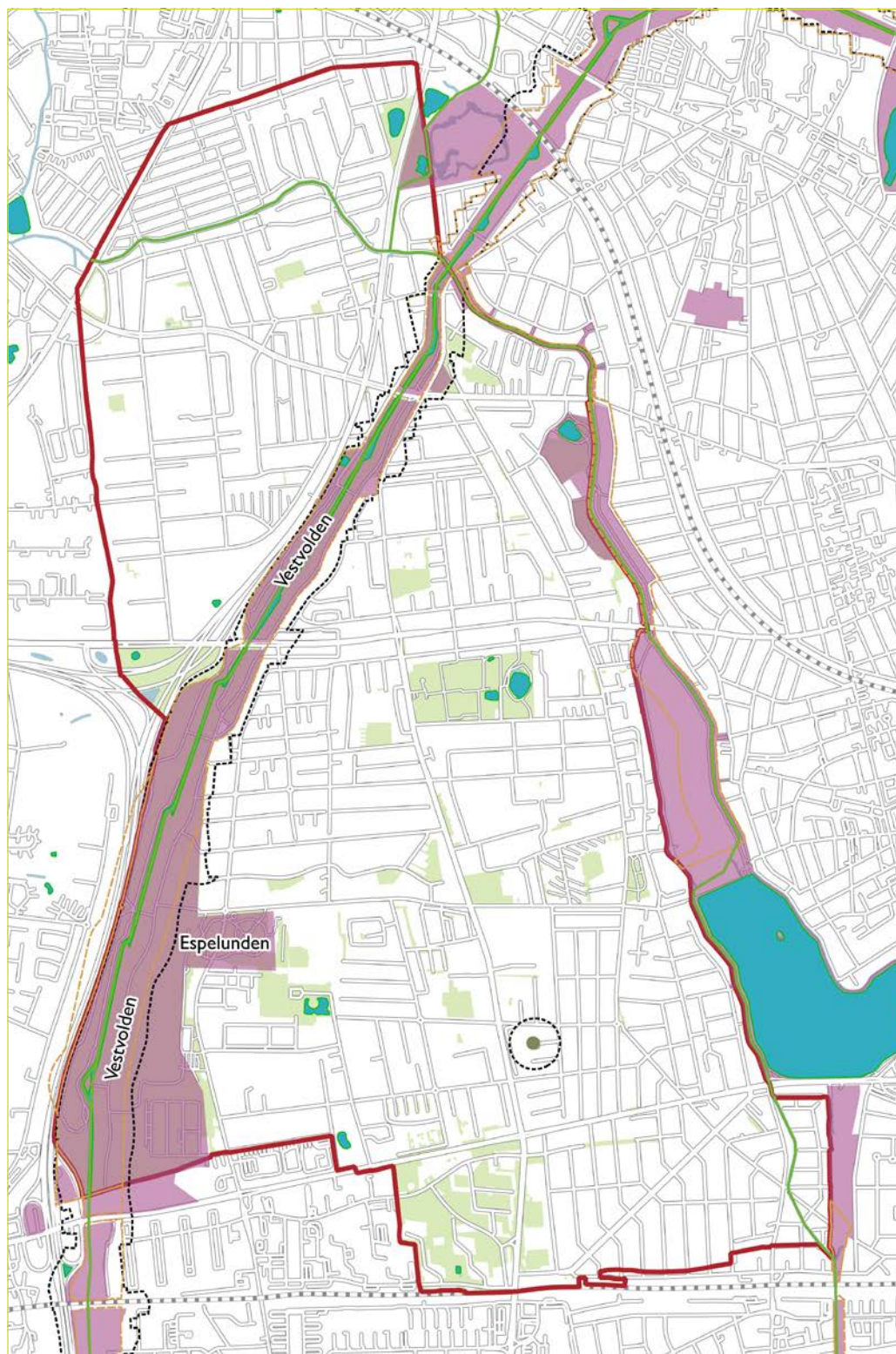
Natura 2000 er en fælles betegnelse for habitatområder og fuglebeskyttelsesområder i EU. Områderne er udpeget for at beskytte og bevare bestemte naturtyper og arter af dyr og planter, som er af betydning for EU. Vi har ingen Natura 2000 områder i kommunen, men vi er med til at påvirke tilstanden i Kalveboderne.

Retningslinjekort 8b

Beskyttelsesområder
for natur og kultur.

Vestvolden i Rød-
ovre er udpeget som et
område med regional
kulturhistorisk
betydning. Områdets
afgrænsning svarer
til fredningsgrænsen.
Det er også langs
Vestvolden, den største
spredningskorridor i
Rødovre Kommune er
udpeget.

- Gravhøj
- Beskyttet natur
- Beskyttede vandløb
- - - Beskyttelseslinje,
vandløb
- - - Beskyttelseslinje,
fortidsminder
- Fredede områder





gælder Naturbeskyttelsesloven på sædvanlig vis. Selve fortidsmindet er ud over fredningen omfattet af Museumslovens §§ 29 e - 29 f. Fortidsmindebeskyttelseslinjen blev indskrænket i 2016. Å-beskyttelseslinjen blev indskrænket til fredningsgrænsen ligeledes i 2016.

En del af områderne langs Harrestrup Å er omfattet af fredninger. Dette gælder bl.a. en lille matrikel, der er fredet som adgang til Damhussøen og et tilsvarende mindre areal ved Jyllingevej. Derudover er området med boldbanerne ved Elstedvej og Stadionparken omfattet af fredning. Bestemmelserne foreskriver blandt andet, at der ikke må ske ændringer, uden at der udarbejdes en samlet plejeplan for området. En særlig bestemmelse for delområdet, der omfatter hal, løbebaner og den indhegnede boldbane, betyder, at arealet fortsat kan benyttes til sportsaktiviteter. Såfremt denne funktion ophører, skal området indgå som grønt område i sammenhæng med de øvrige grønne områder.

Vision

Rødovre Kommune skal passe godt på naturen således, at der er mulighed for at få naturoplevelser tæt på boligen. Naturbeskyttelseslovens intentioner skal være grundlag for udviklingen og skabe mulighed for natur- og kulturoplevelser og et godt friluftsliv. De større naturområder skal være alment tilgængelige, og organiserede aktiviteter skal indpasses, så det ikke begrænser den offentlige adgang og uorganiserede brug.

Naturen i Rødovre skal medvirke til at øge borgernes forståelse for naturens processer og være grundlag for en naturformidling, som er særlig vigtigt i et så tæt bebygget område som Rødovre.

Realisering

Der er udarbejdet en Park- og Naturplan for Rødovre, som redegør for naturinteresserne og med forslag til, hvordan områderne bedst udvikles til glæde for både naturen og Rødovres borgere. Intentionerne i denne skal videreudvikles og naturen skal formidles i form af offentlige naturture for at skabe forståelse for og kendskab til naturen i Rødovre. Der skal udarbejdes en udviklingsplan for de grønne områder med fokus på biodiversitet.

9: Retningslinjer for naturbeskyttelse

1. De fredede områder skal administreres i henhold til de specifikke fredningsbestemmelser og i henhold til fredningens formål.
2. Inden for beskyttelseslinjen omkring de fredede fortidsminder skal det sikres, at der ikke sker tiltag, der visuelt påvirker oplevelsen af fortidsmindet negativt.
3. I naturområderne er det vigtigt at styrke biodiversiteten herunder begrænse invasive arter, efterlade dødt ved og døde træer og fastholde arealer med afgræsning.
4. Som udgangspunkt skal de store, gamle træer bevares. Såfremt fældning er nødvendig, og det er muligt, skal de store stammer blive liggende til gavn for dyre- og insektlivet.



Dyreliv i Stadionsøen.



Grønt Danmarkskort

Som noget nyt skal kommunerne udpege Grønt Danmarkskort i kommuneplanen. Målet er, at det samlede kort skal give et overblik over, hvor den eksisterende natur findes, og hvor der i fremtiden kan planlægges ny natur. Det er hensigten, at Grønt Danmarkskort, på tværs af kommunegrænser og kommuneplaner, skal vise, hvordan nuværende natur sammen med evt. ny natur skal bindes sammen i ét stort landsdækkende naturnetværk.

Grønt Danmarkskort er sammensat af fire temaer: naturområder med særlige beskyttelsesinteresser, økologiske forbindelser, potentielle naturområder og potentielle økologiske forbindelser.

Ved udpegning af eksisterende og potentielle naturområder, skal kommunerne anvende følgende kriterier i prioriteret rækkefølge:

- 1) Eksisterende værdifulde naturområder uden for Natura 2000-områderne.
- 2) Nye naturområder, som kan udvide eller skabe sammenhæng mellem eksisterende værdifulde naturområder, herunder i tilknytning til og mellem Natura 2000-områder.
- 3) Naturområder, som samtidig bidrager til andre formål, herunder klimatilpasning og klimaforebyggelse, et bedre vandmiljø eller rekreation.

Ved udpegningen har det også været et krav at inddrage Digitale Naturkort, som er udstillet fra Miljøstyrelsen. De er blevet gennemgået og bl.a. på baggrund af bioscorekortet er flere arealer blevet taget med under temaet økologiske forbindelser.

Grønt Danmarkskort for Rødovre bygger oven på flere samarbejder med nabokommunerne for at skabe et sammenhængende naturnetværk på tværs af kommunegrænser. Det gælder f.eks. samarbejde med København, Brøndby og Hvidovre Kommuner om ”Pleje-

og Anlægsplan for Vestvolden”, Ringbysamarbejdet samt inddragelse i ”Udviklingsplan for Damhussøen, Damhusengen og Krogbjergparken”.

Rødovre Kommune er den tredje tættest befolkede kommune i landet og fuldt udbygget. Det vil derfor også sige, at det er svært at udlægge nye naturområder. Derfor er der i Grønt Danmarkskort for Rødovre Kommune kun udpeget naturområder med særlige beskyttelsesinteresser, økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser. De fleste af de grønne arealer i kommunen er omfattet af enten Naturbeskyttelseslovens § 3 eller fredninger. Det vurderes vigtigt, at der er grønne forbindelser og spredningskorridorer. I den forbindelse har Harrestrup Å en vigtig funktion i forhold til forbindelsen Damhusengen/Damhussøen, Vestvolden og ud til Ejbymose, der ligger nordvest for Rødovre Kommune.

Selvom det er svært at udlægge nye naturområder i kommunen, kan der stadigvæk godt arbejdes med naturindholdet i de eksisterende områder. I Rødovre Kommune arbejdes der med forbedring af naturindhold, hvor det er muligt i forbindelse med forskellige projekter, herunder ved klimatilpasningsprojekter, anlægsprojekter og i forbindelse med vedligeholdelse af arealerne. Vestvolden er det naturområde i Rødovre, som har den højeste naturkvalitet. I ”Pleje- og Anlægsplan for Vestvolden” er der redegjort for, hvordan arealerne skal plejes for at bevare og styrke naturkvaliteten, og der henvises derfor til denne i forhold til de konkrete plejetiltag.

Vision

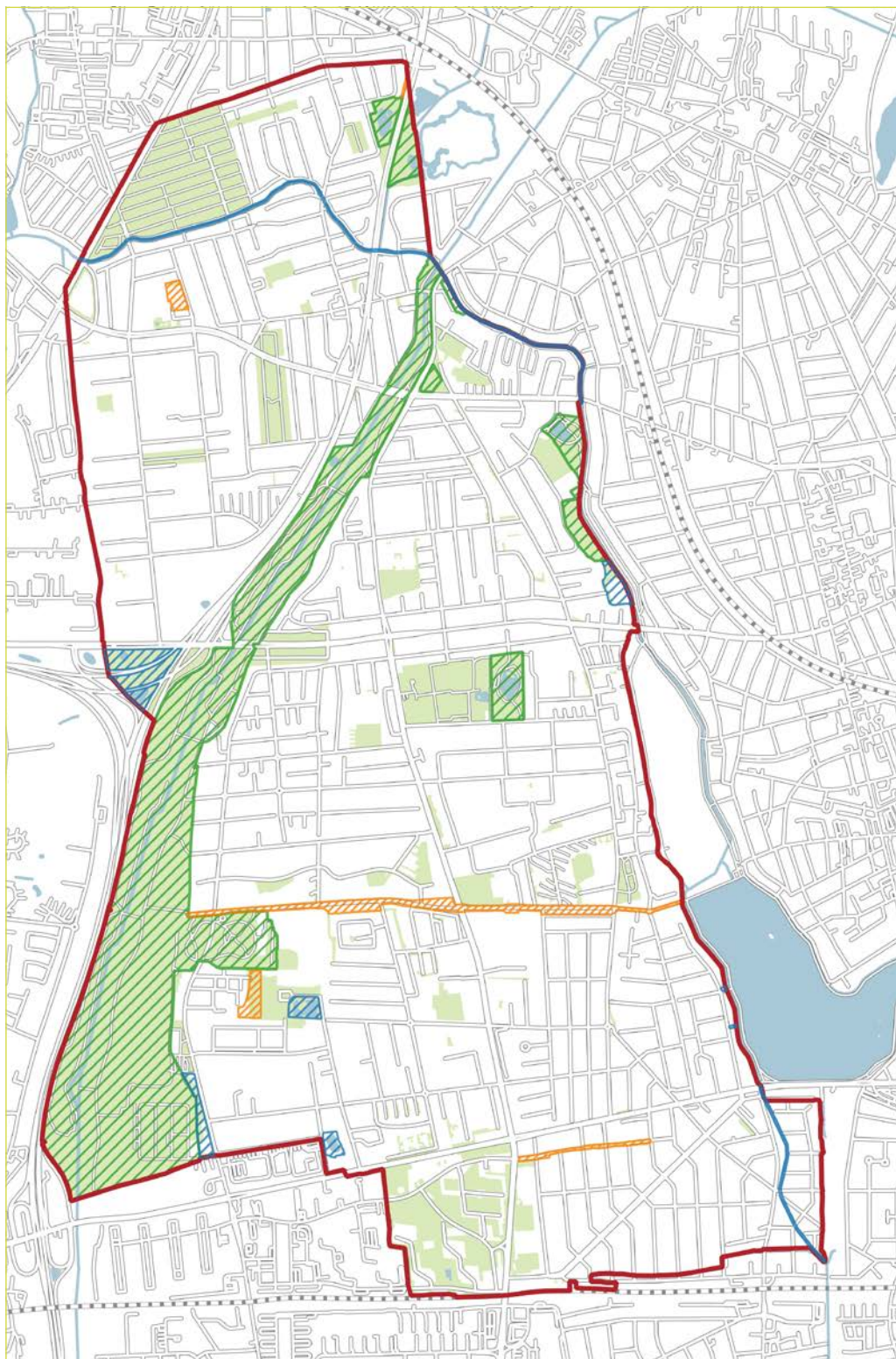
Det er visionen for Rødovre Kommune, at kommunen fortsat at samarbejde med nabokommunerne om at skabe attraktive forbindelser til de større naturområder. De økologiske og potentielle økologiske forbindelser er vigtige nærrecreative grønne arealer og skal fastholdes som trædesten og forbindelser til de større naturområder.

Realisering

For at styrke den målrettede udvikling af naturen i Rødovre har vi som mål, at der skal laves plejeplaner for naturområderne med særlige beskyttelsesinteresser. Der er allerede plejeplaner for Vestvolden (og herunder også Espelunden Park og Kagsmosen) og Schweizerdalsparken, og der påtænkes udarbejdet plejeplan for Stadionparken med tilhørende grønne arealer, samt på sigt også for Viemo-separken.




10: Retningslinjer for Grønt Danmarkskort

1. I naturområder med særlige beskyttelsesinteresser er det vigtigt at styrke biodiversiteten. For de områder, som er omfattet af en fredning, skal intentionerne i fredningerne følges, og i de øvrige naturområder med særlige beskyttelsesinteresser må der som udgangspunkt ikke bebygges eller anlægges større sammenhængende belægnings. Som udgangspunkt fældes der ikke store, sunde træer. Store træer skal bevares som fuldkrønedede, uanset om de er selvsåede eller plantede.
2. For de økologiske forbindelser er det vigtigt at styrke biodiversiteten, og der må som udgangspunkt ikke bebygges.
3. De potentielle økologiske forbindelser skal udvikles til grønne oaser og forbindelser, og der kan indtænkes elementer af vand (klimatilpasning). De skal udformes, så de kan fungere som nærrecreative områder med naturpræg.
4. Som en tæt bebygget bykommune skal Grønt Danmarkskort sikre, at befolkningen kan få naturoplevelser tæt på deres bolig. Det samlede Grønne Danmarkskort i Rødovre skal styrke naturindsatsen i de større grønne fredede områder og skabe videre forbindelser til de store grønne områder i nabokommunerne.



Retningslinjekort 9

Det grønne Danmarks-kort.

-  Særlige naturbeskyttelsesinteresser
-  Økologiske forbindelser
-  Potentielle økologiske forbindelser

Vestvolden

Vestvolden bestående af Vestvoldsringen og Espelunden Park er Rødovres største og vigtigste grønne friluftsområde. Området har både lokal og regional betydning - både som naturområde, friluftsområde og som kulturhistorisk interesseområde af høj værdi.

Baggrund og særlige områder

Vestvolden blev anlagt i 1889 som en del af Københavns nyere befæstning. I sin helhed er det et enestående kulturhistorisk monument af national betydning. Selve Vestvolden blev opført som et forsvarsværk med voldgrav, voldanlæg, voldgade og forskellige typer bygværker. Anlægget løber gennem fire kommuner, henholdsvis Hvidovre, Brøndby, Rødovre og København og er i alt ca. 14 km. Strækningen i Rødovre er ca. 4 km lang.

Frem til 1978 var store dele af Vestvolden hegnet som militært område uden offentlig adgang. Fra 1978 blev Vestvolden åbnet for offentligheden, idet de fire beliggenhedskommuner indgik en brugsaftale med staten mod at vedligeholde voldanlægget. Aftalen løber frem til 2044. En stor del af Vestvolden er således ejet af staten, som er tilsynsmyndighed på de arealer, som staten ejer.

Hele Vestvolden med tilgrænsende grønne områder herunder også fritidsanlæggene i Espelunden er omfattet af Vestvoldsfredningen. Formålet er at beskytte og forbedre de kulturhistoriske, de naturmæssige og de rekreative forhold.

Kulturhistorisk er Vestvolden enestående, og Rødovre har gennem de sidste 20 år arbejdet på at synliggøre det historiske anlæg. Specielt har Befæstningsprojektet, som var et samarbejde mellem Realdania, Naturstyrelsen, Kulturstyrelsen og kommunerne, sat fokus på kulturhistorien. Der er etableret **Oplevelsescenter Vestvolden i Ejbybunkeren**, bygværker herunder også den historiske Ejbybro er

sat i stand, Batteritogsmagasinet er genopført og voldterrænet er synliggjort. I området ud for Espelundens fodboldbaner er en 600 m lang strækning genskabt som "historisk vold" og med genopførelse af Artillerimagasinet. Strækningen gennem Rødovre er et af de steder, hvor kulturhistorien bedst kan opleves i dag.

Vestvolden har også store biologiske værdier. Et større område fra Roskildevej til Rødovre Parkvejs forlængelse er udpeget som særligt værdifuldt.

Biotoper

Vestvolden giver mulighed for mange forskellige biotoper, og har derfor en artsrig natur. Terrænet giver både nord-, syd-, øst- og vestvendte skrånninger, som har forskellige vækstvilkår. Den vandfyldte fæstningskanal er levested for mange dyre- og plantearter. Derudover huser bygværkerne eksempelvis mange arter af flagermus. Plejen af Vestvolden er meget varieret, således at der både er relativt urørte områder med døde træer, skovagtige partier og afgræssede områder. Vestvolden indgår på regionalt niveau som spredningskorridor for dyre- og planteliv, idet Vestvolden skaber sammenhæng til hovedstadsområdet grønne kiler og til Ueterslev Mose.

Friluftaktiviteter

Friluftsmæssigt har Vestvolden med tilgrænsende arealer både regional og lokal betydning. Her er mange forskellige muligheder lige fra organiserede aktiviteter, motion og bevægelse til kultur- og naturoplevelser. De egentlige friluftsanlæg er placeret på de omgivende arealer uden for selve voldanlægget. Dette drejer sig om Absalon Campingplads, fodboldbaner og andre idrætsfaciliteter, tennisanlæg, spejderhytter, nyttehaver mv. samt en knallerbane langs Motorring 3. Motionsmæssigt tilbyder Vestvolden meget fine muligheder, idet der er et næsten sammenhængende stinet gennem



Den historiske volds terrænform.

Vestvoldens 14 km lange forløb. Fra Vestvoldens hovedstinet er der adgang til de øvrige stier og friluftaktiviteter i de grønne kiler.

Administration

Planlægningsmæssigt reguleres Vestvolden med tilgrænsende arealer gennem fredningen. I denne er det foreskrevet, at beliggenhedskommunerne i samarbejde med staten skal udarbejde en pleje- og anlægsplan for hele fredningsområdet. Dette skal sikre, at området administreres og udvikles som en helhed. Plejeplanen skal revideres hvert 5. år. Den er senest revideret i 2017.

Vision

Vestvolden er på mange måder enestående, og det er Rødovre Kommunes vision, at Vestvolden på sigt bliver en del af Verdens Kulturarv. Vestvolden skal derfor udvikles og formidles som den enestående seværdighed, den er både kulturhistorisk, naturmæssigt og friluftsmæssigt, og dette skal være kendt i hele Hovedstadsområdet.

Kulturhistorisk skal Oplevelsescenter Vestvolden i Ejbybunkeren understøtte og formidle Vestvoldens historie og sætte fokus på historien med særlige events. Derudover skal Vestvoldens funktion som befæstning styrkes og synliggøres, for eksempel ved genopførelse og restaurering af historiske bygningsværker.

Naturen på Vestvolden skal fastholdes og udvikles, så det er muligt at få naturoplevelser, også i et så tætbeholdt byområde som Rødovre. Formidling af naturen eksempelvis i form af organiserede naturture er vigtig at fastholde.

Friluftsmæssigt skal aktiviteterne i området fastholdes. Vestvolden skal udvikles som et af Københavnsområdet største motionsrum med organiserede aktiviteter som i dag - men også med masser af muligheder for det uorganiserede friluftsliv. Der findes i dag løbe- og

motionsruter af varierende længde, et sundhedsspor, cykeludfordringsbane og voldgaden har en rullestolvenlig belægning, som også giver en fin tilgængelighed for handicappede. Det er visionen at udbrede kendskabet til de mange muligheder eksempelvis gennem events, foldere mv.

Det er vigtigt, at man kan "stresse af" og opleve naturen i de grønne friluftsområder uden generende trafikstøj. Det er derfor et mål at få en støjafskærmning mod Motorring 3, der løber langs størstedelen af Vestvolden i Rødovre.

Realisering

Rødovre Kommune vil i samarbejde med de øvrige beliggenhedskommuner, Slots- og Kulturstyrelsen og Naturstyrelsen arbejde for at Vestvolden, som en del af Københavns Nyere Befæstning, bliver en del af Verdens Kulturarv.

Vestvoldens kvaliteter søges fastholdt gennem en hensigtsmæssig drift, så bygværkerne ikke forfalder og terrænet gror til. Formidlingen af Vestvolden tænkes styrket både gennem events, natur- og kulturformidling og foldere, eksempelvis en folder, der viser tilgængelighed, toiletfaciliteter mv., som ofte er en forudsætning for, at bevægelseshandicappede kommer ud.



11: Retningslinjer for Vestvolden

1. Vestvolden med tilgrænsende fredede arealer skal administreres i henhold til fredningens formål om at beskytte og forbedre de kulturhistoriske, de naturmæssige og de rekreative værdier. Med hensyn til voldgraven, der er klassificeret som sø, er retningslinjer beskrevet under afsnittet ”Søer”.
2. På selve voldarealet kan de eksisterende militære bygninger anvendes til rekreative og undervisningsmæssige formål, der understøtter fredningens formål, ligesom tidligere historiske bygværker, der kan synliggøre kulturhistorien, kan genopføres.
3. De omgivende åbne arealer inden for fredningsområdet bør indgå jf. Fingerplanens bestemmelser og skal fastholdes som alment tilgængelige friluftsområder. Der kan etableres nye stier, som forbedrer tilgængeligheden, ligesom der i området ved Espelunden idrætsanlæg kan etableres mindre anlæg til friluftsformål, der skal være alment tilgængelige.
4. De store gamle træer i området skal i videst omfang bevares.
5. De levende hegn mod nabobebyggelser skal fastholdes for at sikre den unikke oplevelse af Vestvolden.



Stierne langs Vestvolden binder flere attraktioner sammen.

Harrestrup Ådal

Harrestrup Å er et af de eneste tilbageværende oprindelige vandløb i hovedstaden. Harrestrup Å har dog gennem hundredvis af år haft funktion efter byens udvikling, først som drikkevandsforsyning, og senere som afledningskanal for byens spildevand. Som konsekvens heraf er Harrestrup Å på strækningen gennem Rødovre Kommune generelt dybt beliggende under terræn, og på hele strækningen er bunden forsynet med fliser. I en periode indtil 1990 har vandløbet haft status af spildevandsteknisk anlæg, men siden da har det været klassificeret som vandløb.

Harrestrup Å udspringer i Harrestrup Mose og er et sammenhængende vandsystem med et samlet opland fra 10 kommuner: Albertslund, Ballerup, Brøndby, Frederiksberg, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, København og Rødovre.

I oplandet til Harrestrup Å er der generelt mange tiltag i gang for at mindske påvirkning med urensset spildevand og oversvømmelser uhen-sigtsmæssige steder.

Rødovre Kommune indgår i et samarbejde med alle de øvrige kommuner med udledning til Harrestrup Å samt forsyningsselskaber om at udarbejde og gennemføre et kapacitetsprojekt for Harrestrup Å. Kapacitetsprojektet udarbejdes med henblik på at imødegå klimaforandringer i forhold til ekstrem nedbør. Der arbejdes derfor med at finde løsninger på bl.a. at forsinke vandet de steder, hvor der er plads til det og enkelte steder fjerne forhindringer, der er med til at give opstuvning af vand uhen-sigtsmæssige steder. Projektet er omfattende og indeholder mange delprojekter, som alle først forventes gennemført mange år ud i fremtiden.

Harrestrup Å forbinder værdifulde beskyttede naturtyper som mose- og engarealer. Vandløbet har sit udløb ved Kalveboderne, der er udpe-

get som Natura 2000-område blandt andet på grund af sin særlige værdi for fugle og padder.

Langs Harrestrup Å ligger mange og meget forskelligartede grønne områder, eksempelvis Damhusengen og Damhussøen i København og Stadionparken i Rødovre. Langs åen løber en gennemgående sti af både regional og lokal betydning med lange strækninger i eget trace.

Størstedelen af de tilliggende grønne områder i både København og i Rødovre er omfattet af fredninger. For en del af de grønne områder i Rødovre (Stadionparken og boldbanerne) foreskriver fredningen, at der skal udarbejdes en samlet pleje- og udviklingsplan, som en forudsætning for, at der kan ske ændringer eller nye tiltag.

Det er dermed vigtigt ved fremtidige ændringer af vandløbet eller ændringer i oplandet af hensyn til f.eks. klimaændringer at gøre det på en måde, så naturkvaliteter, landskabsværdier og rekreative værdier ikke forringes, men tværtimod, at der skabes en synergieffekt i forhold til dette.

Å-systemet munder ud i Kalveboderne ved Valbyparken, og her vil det blive muligt at etablere en strand med bademuligheder, som via stisystemerne kun ligger ganske få kilometer fra Rødovre.

Vision

Det er Rødovre Kommunes vision, at Harrestrup Å forsat er et vandløb, og at åen er med til at sammenkæde københavnsområdet grønne områder. Herudover er det vigtigt at klimatilpasse Harrestrup Å samt opland med en respekt og synergieffekt i forhold til natur, landskab og rekreative værdier. Vi kan på den måde være med til at skabe et sammenhængende grønt strøg, Harrestrup Ådal, med et vandløb, der, i det omfang det er muligt, fremtræder naturligt og mere rent end i dag.



Realisering

I forbindelse med udarbejdelse af kapacitetsprojekterne i forhold til Harrestrup Å skal der tages hensyn til eksisterende naturværdier, landskabsværdier og rekreative værdier. **Med de kommende fysiske ændringer i og langs Harrestrup Å skal de eksisterende ovennævnte værdier videreudvikles, hvis det er muligt.** Det er vigtigt at forholde sig til minimumsvandføring såvel som maksimumsvandføring i vandløbet. Eventuelle terrænændringer skal tilpasses de eksisterende forhold og landskabsudtryk.

Der tænkes udarbejdet en samlet plejeplan for området ved Stadionparken i henhold til fredningsbestemmelserne for området. Planlægningen skal koordineres med planerne for Københavns grønne områder for at sikre sammenhængen.

Det er vigtigt at indtænke visionen for Harrestrup Å med tilløb i forbindelse med øvrig planlægning og tiltag, der har indflydelse på vandløbet.

12: Retningslinjer for Harrestrup Ådal

1. De åbne grønne arealer langs Harrestrup Å skal i videst omfang fastholdes som alment tilgængelige rekreative områder.
2. Når der planlægges tiltag i forbindelse med Harrestrup Å og de grønne områder omkring Harrestrup Å, skal de omformes ikke udelukkende med fokus på klimatilpasning, men også med fokus på at skabe et sammenhængende grønt område, der kan bidrage til en større rekreativ værdi og større biologisk mangfoldighed.

Friluftsliv og fritidsanlæg

Det almene friluftsliv i Rødovre

Det almene friluftsliv er overvejende knyttet til de større landskabsstrøg Vestvolden og Harrestrup Ådal. Derudover er der i Rødovre også en del lokale parker og grønne områder, som har betydning for borgerne som grønne åndehuller i hverdagen. Nærheden til grønne områder har specielt stor betydning for børn, der ikke bevæger sig så langt fra hjemmet samt for dårligt gående og øvrige bevægelses-hæmmede.

Undersøgelser har vist, at afstanden til et grønt område ideelt bør være højst 200 m, idet længere afstand betyder, at borgerne benytter de grønne områder sjældnere og i kortere tid. Set i forhold til de stigende sundhedsproblemer, blandt andet som følge af manglende motion, er det vigtigt, at byen og nærområdet giver gode rammer for motion og bevægelse. Det er endvidere vigtigt, at de grønne områder inviterer og motiverer borgerne til at benytte dem. Dette kræver både kvalitet og indhold for eksempel i form af legemuligheder, naturoplevelser, opholdsmuligheder mv.

For borgere i den centrale del af Rødovre er der længere end 200 m til de grønne områder. Dette opvejes dog af de mange torve og pladser ved Rødovre Centrum samt Rådhusfælløden og Rådhuspladsen. Disse giver tilsammen mange muligheder for ophold, herunder også med cafeer, legeplads, blomster og vand. De grønne arealer langs Rødovre Parkvej har dog et stort potentiale som et sammenhængende parkstrøg, som specielt vil være vigtigt i forbindelse med en udbygning af bymidten med flere boliger.

Islev har få egentlige grønne områder, men åbningen af Islev Skole med opholdsmuligheder, legeplads og motionsredskaber har tilført bydelen et rekreativt område. I forbindelse med omdannelsen af SPF-grunden til bl.a. nye boliger, er der også udlagt et større grønt område

til offentligt grønt område. Derudover skal ID-linjen gennem Islev binde områderne langs strækningen sammen. En del af ID-linjen er allerede etableret, og resten af strækningen er planlagt som et attraktivt byrum fra Vestvolden til den kommende letbanestation.

I Hendriksholmskvarteret er boldbanen ved skolen ligeledes åbnet op, og der er etableret fine lege- og opholdsmuligheder for de større børn. Boldbanen på Rødovre skole fungerer som en lille aktivitetspark. Også ved de øvrige skoler kan der være et potentiale.

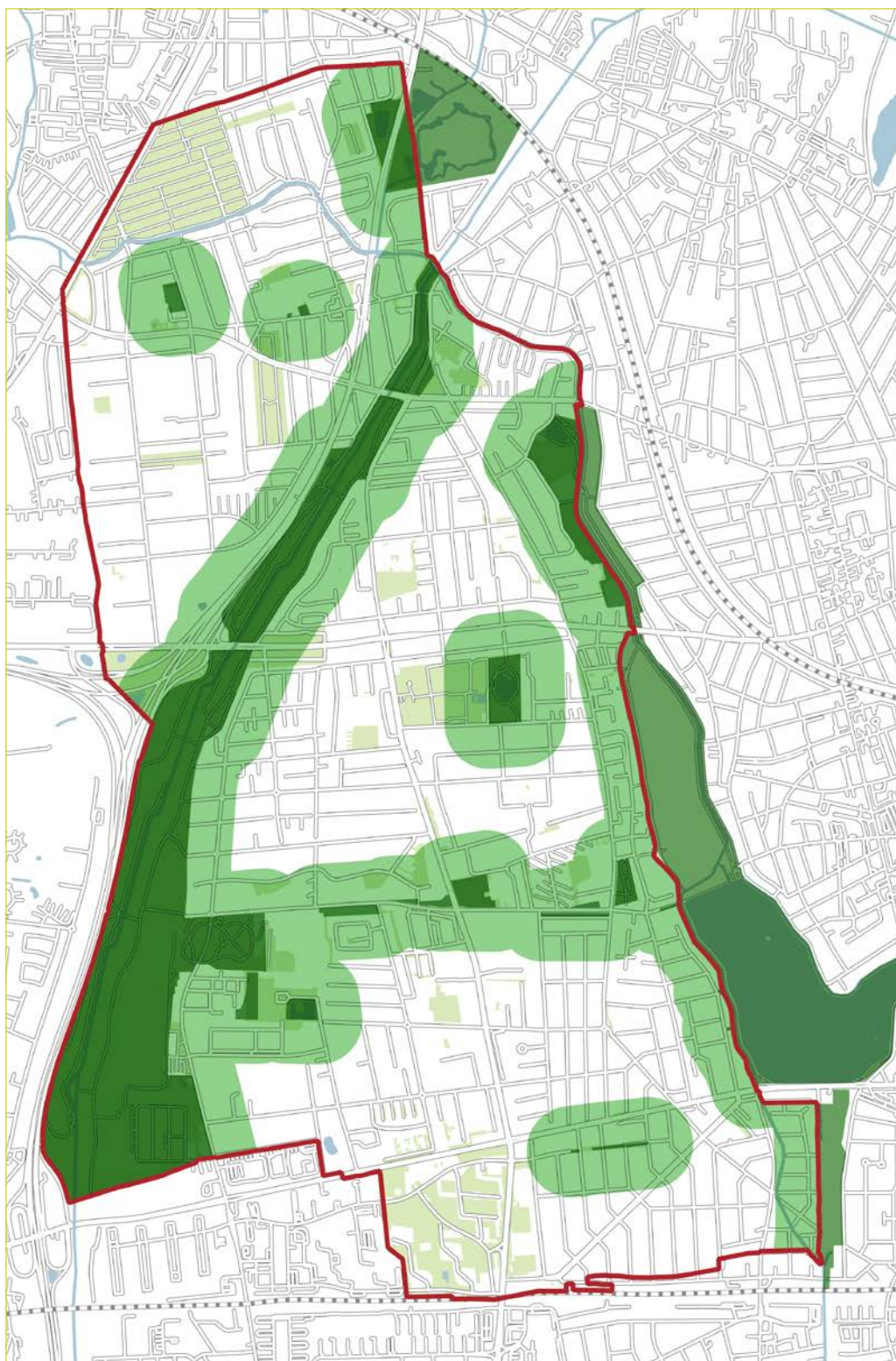
Selvom der er muligheder for mange friluftsk aktiviteter i Rødovre, er der ikke mulighed for aktiviteter som eksempelvis sejlads, fiskeri og strandbadning. Disse muligheder findes i nabokommunerne, og et sammenhængende stinet til disse er vigtigt. Her vil det være vigtigt i samarbejde med nabokommunerne at få adgang til sådanne aktiviteter for eksempel i form af en sti til Kalveboderne, hvor der planlægges en badestrand.

Vision

Borgerne i Rødovre skal have et bredt udbud af uorganiserede friluftsmuligheder tæt på deres bolig. De grønne områder skal appellere til uorganiserede aktiviteter og samvær og give mulighed for naturoplevelser.

I byområder, hvor afstanden er større end 200 m, skal der skabes mindre grønne oaser eksempelvis ved at åbne skolernes grønne arealer med muligheder for ophold, motion og leg.

Ved byudvikling og byomdannelse skal der sikres nye grønne områder og/eller gode stift forbindelser til de eksisterende. For børnene skal der være udfordrende legemuligheder og mødesteder, som indbyder til samvær med andre. Derudover skal der generelt arbejdes med at sikre god tilgængelighed og synlighed mellem byens attraktioner.



Retningslinjekort 10

Nærhed til offentlige, rekreative, grønne områder:

Afstanden mellem bolig og grønne områder er afgørende for, hvor ofte den enkelte borger benytter det.

Der er ikke taget højde for fysiske barrierer i analysen.

- Rekreative områder
- 200 meter nærhedszone

Realisering

I forbindelse med øvrig planlægning af grønne områder skal mulighederne for det uorganiserede friluftsliv indtænkes og forbedres.

I boligområder, hvor afstanden er større end 200 m, skal mulighederne for at skabe mindre grønne oaser vurderes f.eks. ved at åbne og udvikle skolernes grønne områder og andre potentielle arealer. Eksempelvis er der udlagt et grønt strøg syd for og parallelt med Roskildevej, som kan udvikles til en grøn oase.

Ved byudvikling og byomdannelse skal mulighederne for nye grønne områder vurderes.

13: Retningslinjer for friluftsliv

1. De grønne områder, herunder også parker, skal i videst omfang fastholdes og forbedres som grønne områder for det almene friluftsliv.
2. I boligområder, hvor afstanden til grønne områder er større end 200 m, bør der sikres mindre grønne oaser. Ved byudvikling og byomdannelse skal det vurderes, om der kan skabes nye grønne områder og/eller nye forbedrede grønne stiforbindelser til eksisterende grønne områder.
3. I de grønne områder skal mulighederne for et bredt alment friluftsliv udvikles, så områderne bliver mere attraktive til ophold, leg, motion og oplevelser.
4. Der kan etableres støttepunkter for friluftslivet i de grønne områder, når det efter en konkret vurdering ikke skader beskyttelsesinteresser.
5. I de grønne områder kan der ikke etableres større, landskabelige indgribende anlæg eller bygningskrævende friluftsanlæg som eksempelvis golfbaner, rideanlæg, haller mv.
6. Der skal arbejdes med at sammenbinde byens attraktioner med stier.
7. De offentlige grønne områder ved skoler og fritidsanlæg skal i videst omfang åbnes op mod veje og stier, så de kan bidrage til byens almene friluftsliv.
8. For de nævnte retningslinjer henvises der til retningslinjekortet på side 183.



Fritidsanlæg i Rødovre

I Rødovre er der rigtig gode muligheder for et aktivt friluftsliv, også i form af organiserede aktiviteter. Der er store områder med fodboldbaner både ved Vestvolden og ved Harrestrup Å. Mange af skolernes boldbaner anvendes til lige til organiserede aktiviteter for klubberne.

Ved Vestvolden findes de største områder for organiserede aktiviteter **herunder Espelundens idrætsanlæg** med fodboldbaner, to kunstgræsbaner og Rødovres fodboldstadion. Derudover findes områder med alt fra nyttehaver, spejderhytter, en brevueforening, en rullehockeybane, arealer til hundetræning, petanquebaner, og et tennisanlæg med klubhus. Ved rullehockeybanen ved Espelunden findes et mindre område udlagt med mulighed for placering af nye aktiviteter.

I tilknytning til Vestvoldsområdet ved tennisbanerne ligger et større halområde med klubfaciliteter og med indendørs skøjtebaner, indendørs tennisbaner, skudtræningshal, Rødovrehallen til forskellige idrætsgrene, samt en udendørs fodboldbane.

Den eksisterende campingplads, Absalon Camping, ved Vestvolden giver tiltrækkende mulighed for at kunne opleve den enestående seværdighed, Vestvolden.

Mod Motorring 3 ligger en knallertbane. Arealet var også i Regionplan 2005 udlagt til placering af støjende friluftaktiviteter. Aktiviteten er målrettet de unge, og den er vigtig at opretholde, da aktiviteten ikke findes og ikke kan etableres i nabokommunerne. Banen har derfor regional betydning for en masse unge mennesker.

I området langs Harrestrup Å på Elstedvej ligger Rødovre Stadion med boldbaner og klubfaciliteter samt Rødovre Stadionhal og en håndboldhal, som tilbydes til de mange forskellige idrætsgrene i Rødovre. Her findes

også en offentlig tilgængelig løbebane med belysning, så den kan anvendes året igennem. Derudover findes flere boldbaner herunder også en kunstgræsbane, der alle er offentligt tilgængelige. Ved Jyllingevej findes et klubhus for flere klubber heriblandt en petanqueklub med et større baneanlæg.

Vestbadet på grænsen til Brøndby indeholder både indendørs svømmebassiner, wellnessområde, fitnesscenter samt friluftsbad. Ved Islev Skole ligger en mindre svømmehal, der fortrinsvis benyttes af skoler og foreninger.

Vision

De fysiske rammer samt byens rum skal indrettes således, at de kan anvendes af borgerne til et bredt udbud af både organiserede og ikke organiserede idræts- og motionsaktiviteter, hvorved de forskellige målgrupper, herunder også de forskellige aldersgrupper, kan få opfyldt deres ønsker og behov.

Realisering

Visionen udmøntes via den vedtagne ”Idrætspolitik for Rødovre Kommune”, som indeholder visioner og målsætninger for både bredde- og eliteidrætten, herunder de uorganiserede idrætsaktiviteter se mere på Rødovre Kommunes hjemmeside www.rk.dk.



Retningslinjekort 11

Eksisterende friluftsanlæg, sportshaller og foreningsfaciliteter:

- Regionalt friluftsområde
- Friluftsanlæg
- Støjende friluftsanlæg
- Sportshaller og foreningsfaciliteter



14: Retningslinjer for fritidsanlæg

1. De organiserede idrætsaktiviteter skal fastholdes og forbedres, så der bliver et bredt udbud rettet mod de forskellige målgrupper.
2. I forbindelse med større omdannelsesprojekter skal muligheder for friluftslivsaktiviteter vurderes, og om nødvendigt skal der udlægges arealer til disse formål.
3. Den eksisterende knallertbane ved Vestvolden er af regional betydning og fastholdes med den nuværende placering. Yderligere støjende friluftsanlæg kan ikke placeres i de grønne områder jf. retningslinjekortet på side 186.

Stier

På cykel i Rødovre

At cykle er sundt, og jo flere der cykler, des mindre er trængslen på vejene og des mindre er CO2-belastningen. Af mange årsager er der derfor god grund til, at Rødovre Kommune ønsker at fremme cyklen som transportmiddel. Nærheden til København betyder, at kommunen allerede i dag er attraktiv for cyklister og mange pendlere cykler i og gennem Rødovre dagligt.

I et tværkommunalt samarbejde er der for hele Storkøbenhavn udviklet et net af supercykelstier, som netop skal fremme cyklismen også som daglig transport over længere strækninger. I forhold til disse ligger Rødovre centralt, jf. retningslinjekortet på side 191.

I Rødovre Kommune er der et omfattende stisystem både langs vejene, rekreative grønne stier i eget trace og motionsruter. Som bykom-

mune er Rødovre fuldt udbygget med cykelstier langs de fleste trafikveje. Der er ca. 45 km cykelsti langs vejene og flere gennemgående gang- og cykelstier i eget trace. Mange af de gennemgående stier er også en del af et sammenhængende nationalt og regionalt stinet.

Det rekreative stinet

Det rekreative stinet omfatter stier i grønne områder i eget trace. Nationalt og regionalt har det været et ønske at sikre grønne sammenhænge i form af attraktive stier gennem de større grønne områder. **Den 14 km lange sti gennem Vestvolden** er således en del af den nationale stirute nr. 9, og stien langs Harrestrup Å indgår som en regional stirute. Fra Vestvolden er der via stier forbindelse til de grønne kiler og videre ud til det åbne land.

Det overordnede rekreative stinet suppleres af et net af øvrige rekreative stier i de grønne



Cyklister på Voldgaden.



områder, således at der gives mulighed for at bevæge sig rundt i områderne. Ligeledes suppleres de med grønne stiforbindelser fra boligområderne til de grønne områder.

For borgerne i Rødovre Kommune er det vigtigt at sikre gode adgangsmuligheder til de grønne områder i København, eksempelvis Damhusengen og Damhussøen. I samarbejde med Københavns Kommune arbejdes der for at etablere flere adgangsmuligheder.

Generelt er det rekreative stinet gennem Rødovre udbygget, men der er behov for at sikre krydsninger ved større veje, særligt ved Slotsherrensvej, Jyllingevej og Roskildevej. Ligeledes kan der ved byudvikling opstå behov for supplerende stier. Dette er eksempelvis tilfældet i forbindelse med udbygningen af Irma-byen, hvor der planlægges nye stier.

Også i forbindelse med Ringbysamarbejdet vedrørende den kommende letbane langs Ring 3, er der behov for supplerende stier. Her planlægges en stiforbindelse fra den kommende station ved Slotsherrensvej til den rekreative sti langs Harrestrup Å.

Motionsruter og Hjertesti

Motion er vigtig, og inden for Vestegnssamarbejdet er der etableret en afmærket Vestegnsløbet rute i en længde svarende til en maraton. Ruten er tænkt både som en motionsrute og som en kulturel oplevelsesrute. Ruten vil forløbe gennem Rødovre ad Voldgaden fra Roskildevej til Rødovre Parkvejs forlængelse. Herfra fortsætter den videre til Glostrup.

Derudover er der planlagt motionsruter med udgangspunkt fra parkeringspladsen ved Korsdalsvej, herunder en rute svarende til halvmaraton samt tre ruter af 10 kilometers længde. Endvidere findes her en Hjertesti lavet i samarbejde med Hjerteforeningen samt et Sundhedsspor, hvor man kan måle og følge sin

kondition. Ruterne kan ses i folderen ”Vestvolden, Københavns nye motionsrum”.

Trafikstinet og cykelstier

Sammen med et veludbygget cykelstinet har fartdæmpningen af lokalområderne yderligere nedsat hastigheden på de mindre boligveje, så det er blevet mere trygt og sikkert at cykle på dem som supplement til de separate cykelstier/cykelbaner.

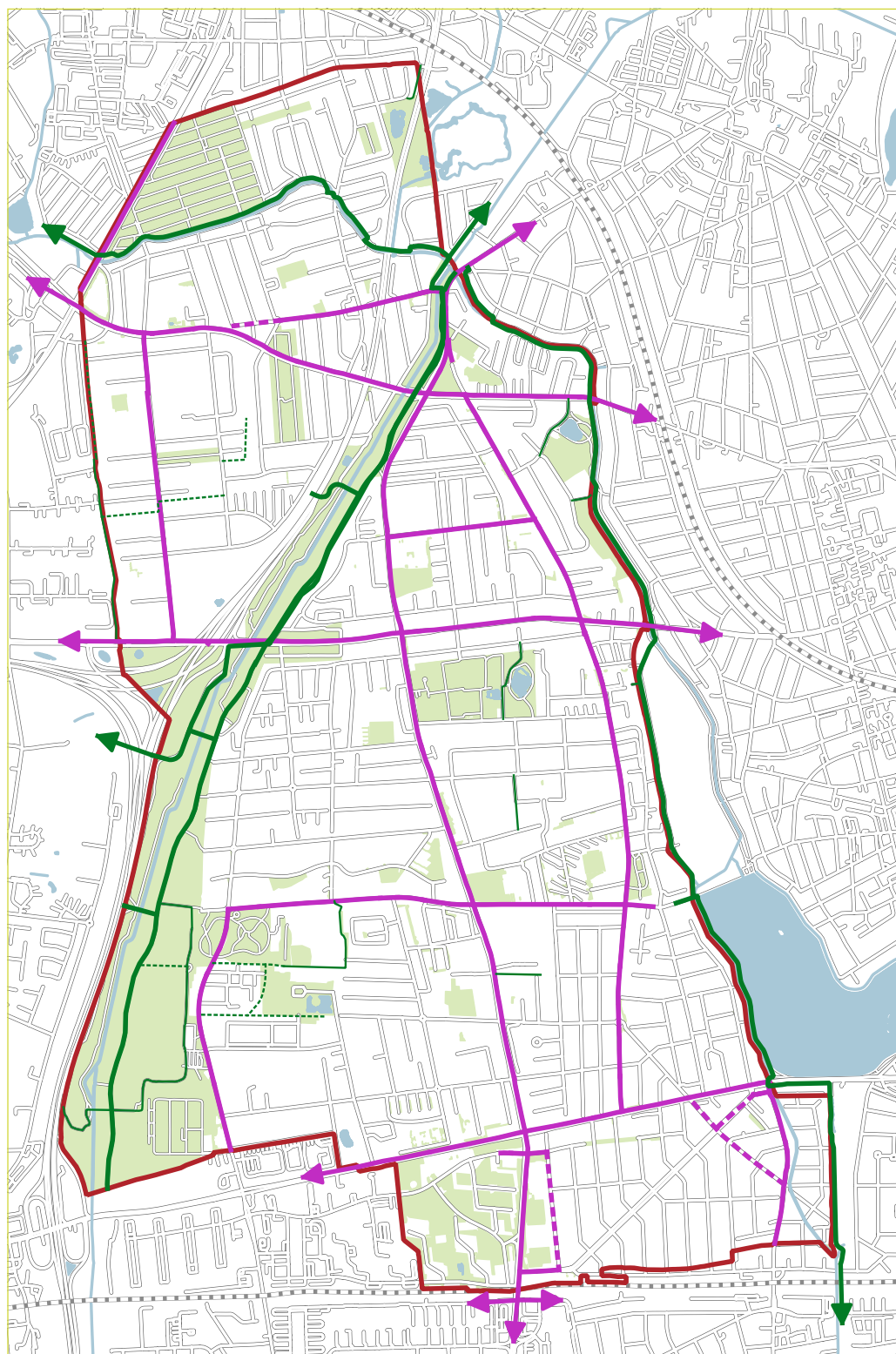
Udover det lokale cykelrutenet findes der også stier i kommunen, som har en regional og/eller national betydning. Det drejer sig om de markerede cykelruter: Den nationale cykelrute nr. 9, Helsingør-Gedser, den regionale rekreative cykelrute nr. 58, Damhussøen-Tåstrup samt supercykelstien, Albertslundruten.

I ”Visionsplan supercykelstier, 2017-2045” for udviklingen af et samlet supercykelstinet indgår der i Rødovre foruden den eksisterende Albertslundrute tre andre planlagte ruter: Roskildevej, Tårnvej-Avedøre Havnevej og Nordre Ringvej. Disse cykelstier skal tilgodeses hurtig cykelpendling som alternativ til bilpendling. Supercykelstier kendetegnes ved at være cykelstier med en høj standard, som giver de bedst mulige forhold for cyklister med hensyn til sikkerhed, direkte rute, vintervedligeholdelse, god belægning og belysning.

Mange cykelstier er også skoleveje. Rødovre Kommune vil arbejde frem mod sikre og trygge skoleveje, således at børnene kan cykle i skole. Skoleveje er behandlet under trafiksikkerhed i afsnittet ”Trafik” side 202.

Vision

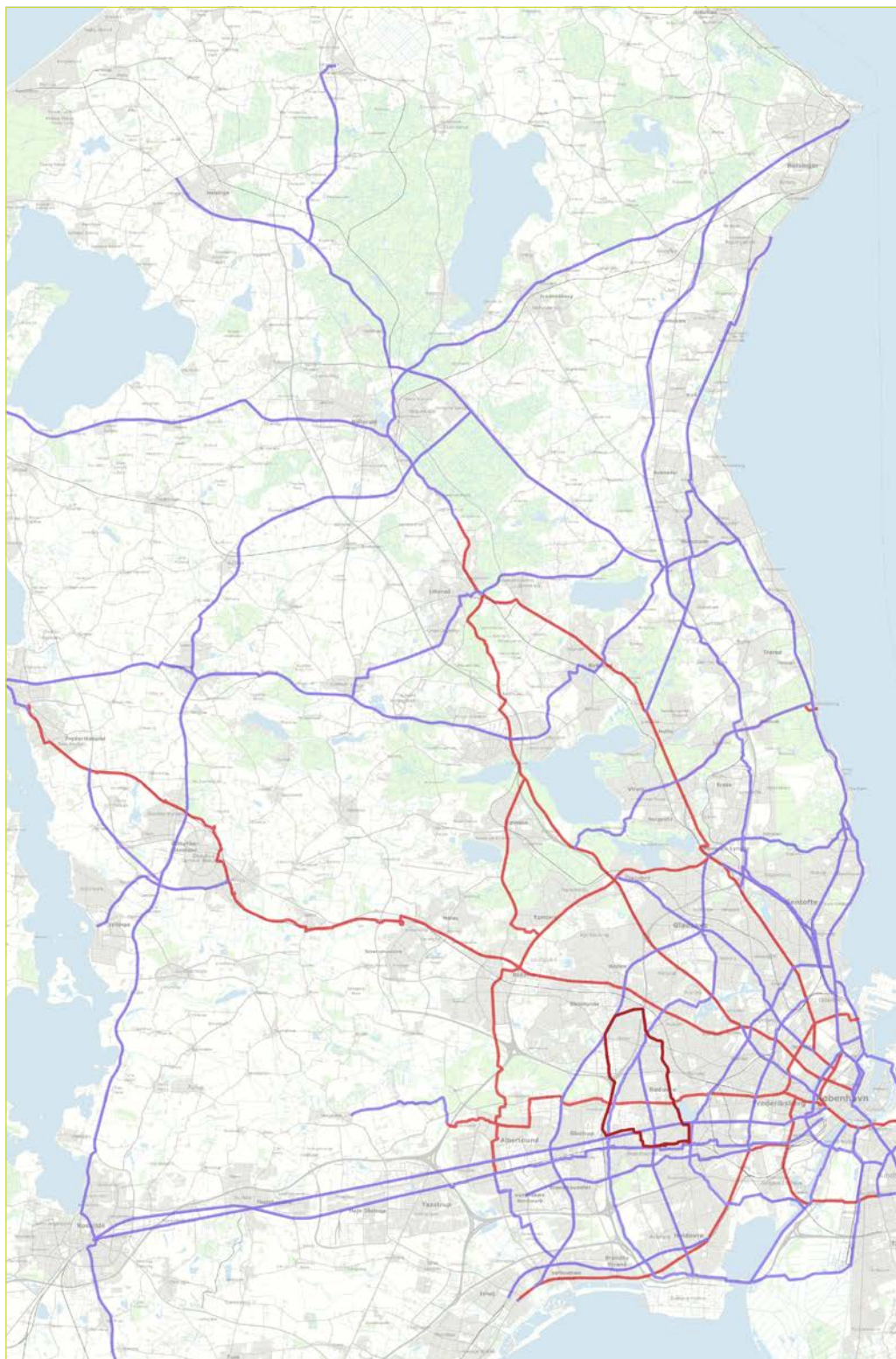
Rødovre skal arbejde på at sikre et velfungerende regionalt stinet i samarbejde med de øvrige beliggenhedskommuner, både i form af hurtige transportstier (supercykelstier) og grønne rekreative stier til rekreativ brug.



Retningslinjekort 12a

*Rekreative stier og
cykelstier*

- Regionale hovedstier i eget tracé
- Øvrige stier i eget tracé
- - - Planlagte stier i eget tracé
- Cykelstier langs vej
- - - Planlagte cykelstier langs vej



Retningslinjekort 12b

Supercykelstier i hovedstadsregionen.

- Anlagte ruter
- Planlagte ruter
- Rødovre Kommune

Overalt fra boligområderne skal der være nem og sikker adgang til de rekreative grønne områder, hvilket specielt er vigtigt for børnene.

Rødovre vil bidrage til regeringens mål om at nedsætte CO2-udslip fra transportsektoren. **Cyklisme skal derfor fremmes/styrkes, så det bliver et reelt alternativ til bilen.** Rødovre skal være cykelby, hvor det er nemt, hurtigt og sikkert at færdes på cykel.

Realisering

Der foregår en løbende vurdering af muligheden for at forbedre stinettet herunder tryghedsskabende tiltag og forebyggende trafikikkerhedstiltag for cyklister, for eksempel i kryds.

Der er stadig enkelte lokaliteter med ”huller”, hvor der mangler cykelstier langs vejene f.eks. Randrupvej, Hendriksholms Boulevard, Damhus Boulevard mv. Projekterne prioriteres løbende i kommunens trafikplan.

Kommunens store veje udgør betydelige barrierer. Der arbejdes for, at forbedre krydsningen specielt for de grønne rekreative stier i eget trace.

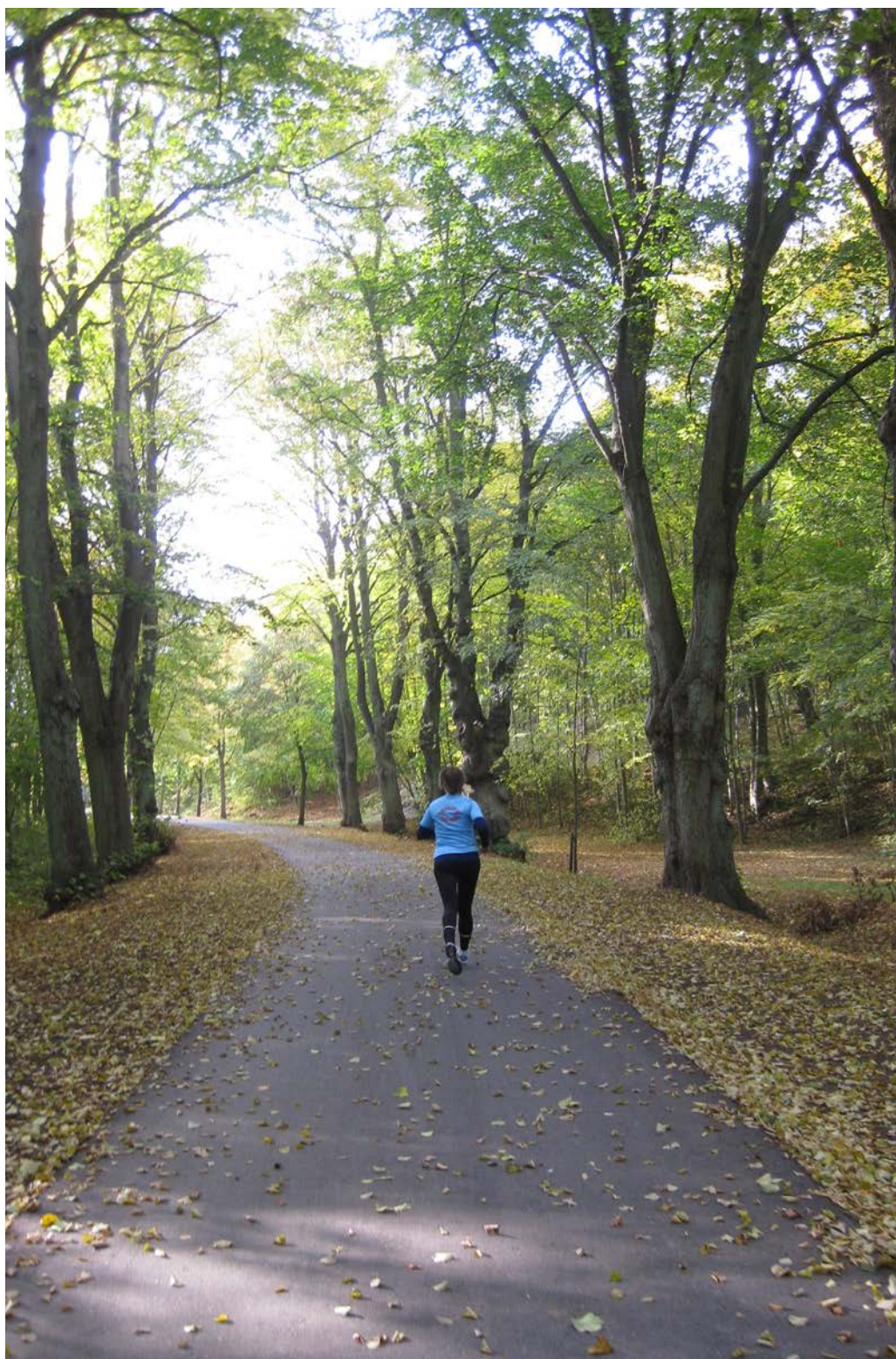
Ved byudvikling skal nødvendigheden af nye stier vurderes, og det skal sikres, at der skabes sammenhæng til det eksisterende stinet, så områderne integreres i byen. I forbindelse med Irmabyen er der således planlagt nye stier både indenfor området og med tilslutninger til de eksisterende stier og til Vestvolden. Også i forbindelse med omdannelsen ved Rødovre Station er der planlagt en attraktiv forbindelse over Tårnvej. Cykelrute nr. 9 langs Vestvolden kan krydse Jyllingevej og Slotsherrensvej på en mere fremkommelig og sikker måde. Endvidere samarbejder Rødovre Kommune med kommunerne i Region Hovedstaden for at opgradere de regionale supercykelstier.

Rødovre Kommune ønsker at etablere cykelstier langs Islevbrovej, Randrupvej, Hendriksholms Boulevard, Rødovre Stationsvej og Damhus Boulevard, samt på Tæbyvej og Egegårdsvej i forbindelse med udviklingen af Bykernen.

Rødovre Kommune vil arbejde for at øge borgernes adgang til cykler, så flere borgere har mulighed for at bruge en cykel. Eksempelvis låncykelordninger, ”bycykler”, eller ved at tilbyde prøveperioder med el-cykler.

15: Retningslinjer for stier

1. Borgernes adgang til Fingerbyens kiler, ringe og øvrige grønne områder skal opretholdes og forbedres, og gennem samarbejde med nabokommunerne skal der sikres et sammenhængende rekreativt stinet med en logisk linjeføring.
2. Stinettet skal udbygges, så det bliver mere attraktivt for motion og bevægelse, og så afstanden til de grønne områder bliver kortest mulig.
3. Der skal i videst omfang sikres niveaufri skæringer med de primære trafikveje.
4. Cykelstier skal generelt være stier i eget trace eller stier, der er tydeligt adskilt fra biltrafikken. Belægningen skal være jævn og egnet til cykling.
5. Sammenhængen mellem det regionale trafikstinet og det rekreative stinet skal sikres i samarbejde med de øvrige kommuner i hovedstadsområdet.
6. Stinettet skal understøtte cykelpendling til arbejde og brug af cyklen til de daglige gøremål.
7. Stinettet i Rødovre skal bindes sammen med byens attraktioner.
8. Andelen af cykelture til pendling, gøremål og rekreative mål skal øges.



*Motionsrute langs
Vestvolden.*

Vandløb og søer

Langt den største del af Rødovres søer og vandløb indgår i byens rekreative, grønne områder og udgør væsentlige elementer i den blå og grønne struktur.

Vestvoldens voldgrav er en vigtig del i det fredede fæstningsanlæg og regionale friluftsområde Vestvolden. Harrestrup Å markerer blandt andet kommunegrænsen mod København og indgår i et forløb af rekreative områder, som ligger i Rødovre og Københavns kommuner. Den overvejende del af søerne i Rødovre er anlagt og gravet på lavtliggende arealer, hvor de fungerer som regnvandsbassiner. Søerne i Schweizerdalsparken og i Kagsmosen er oprindelige, naturlige søer, og de har derfor et særlig værdifuldt naturindhold og en kulturhistorisk værdi.

Det er målet, at statens vandområdeplaner skal forbedre hele Danmarks vandkredsløb for søer, vandløb, kyster, fjorde og grundvand, så vandet kan flyde rent og naturligt igennem det danske landskab.

Den statslige vandområdeplan indeholder ingen indsatskrav i Rødovre.

I Rødovre Kommune findes der følgende vandområder omfattet af vandområdeplanen:

- Harrestrup Å
- Fæstningskanalen
- Grundvandsforekomster

I det følgende er det udelukkende overfladevand der beskrives. Grundvandsforekomster beskrives under afsnittet om grundvand se side 224.

I hvert af de 23 vandoplande, som Danmark er inddelt i, skal kommunerne oprette og være tovholder for lokale vandråd, der skal rådgive kommunerne om vandområdeplanindsatsen. Vandrådene består af lokale repræsentanter

for eksempelvis landbrugsforeninger, naturorganisationer og sportsfiskere. Stort set hele Rødovre Kommune ligger indenfor Køge Bugt Vandopland.

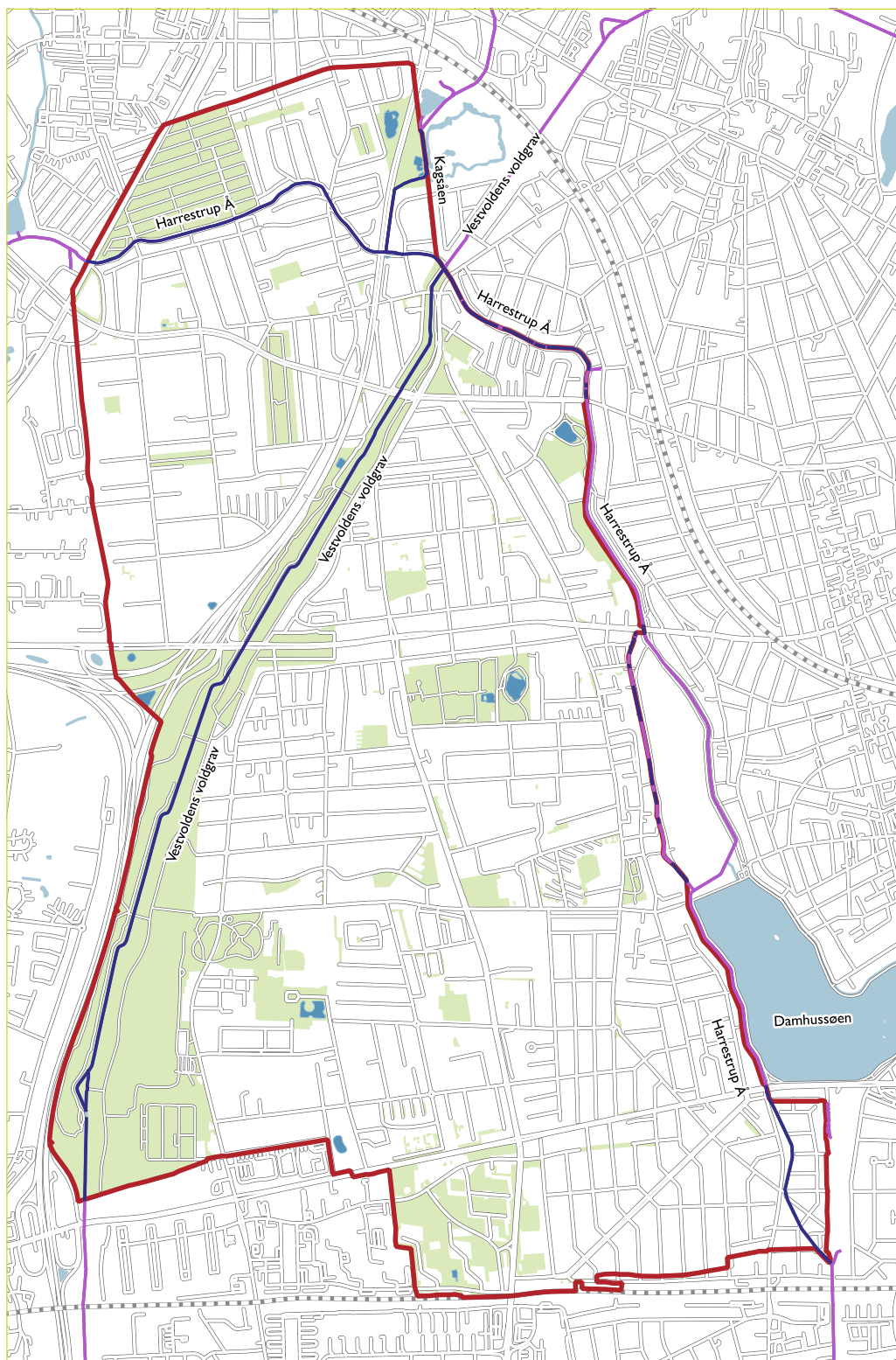
Sideløbende med udarbejdelsen af denne kommuneplan bringes vandrådernes viden i spil i forbindelse med kvalificering af afgrænsning og udpegning af de vandløb, der indgår i vandområdeplanerne 2015-2021.

Harrestrup Å og Kagså

Harrestrup Å er oprindeligt et naturligt vandløb, som udspringer i Harrestrup Mose i Albertslund. Vandløbet går gennem den vestlige del af hovedstadsområdet, løber ind i Rødovre fra nordvest og videre gennem Islev. Ved Kagsmosen drejer vandløbet mod syd. Harrestrup Å munder ud i Kalveboderne, som er et internationalt beskyttet Natura 2000-område. Flere sidevandløb leder til Harrestrup Å, herunder Kagsåen. Kagsåen er ikke målsat i vandområdeplanerne.

Rødovres overfladevand er generelt præget af at ligge i et tæt bymiljø. Bymiljøet påvirker den biologiske kvalitet af vandløb og søer og er for eksempel årsag til, at Harrestrup Å i dag fremstår med flisebelagte skråninger, da vandløbet i en periode frem til 1990 fungerede og var klassificeret som spildevandsteknisk anlæg.

En forbedringsindsats ét sted i Harrestrup Å systemet vil have effekt andre steder i systemet, og det er derfor afgørende, at kommunerne koordinerer og prioriterer deres indsatser. Vandsystemets sammenhæng er en af grundene for initiativet til et fælleskommunalt samarbejde. Siden 2013 har alle kommuner og forsyningsselskaber i oplandet til Harrestrup Å deltaget i et samarbejdsprojekt om kapacitetsudnyttelse af Harrestrup Å. Samarbejdet sigter først og fremmest mod at mindske skaderne som følge af oversvømmelser ved



Retningslinjekort 13

Målsatte vandløb og søer.

Vandløbsstrækninger og søer beliggende i Rødovre. Fæstningskanalen i Rødovre Kommune er klassificeret som sø, da vandføringen i Fæstningskanalen er så lav, at kanalen i forhold til det biologiske miljø minder mere om en sø end et vandløb. Dele af Harrestrup Å langs Rødovre Kommunes østlige grænse er beliggende i Københavns Kommune.

- Vandløb i Rødovre Kommune
- Vandløb udenfor kommunen
- Søer i Rødovre Kommune

skybrud. På sigt kan samarbejdet imidlertid også få positiv betydning for miljøtilstanden i vandløbet. Som et første skridt i den retning har kommuner og forsyningselskaber aftalt altid at høre hinanden, før der meddeles nye udledningstilladelser til vandløbet.

Vestvoldens voldgrav

Voldgraven er en del af det fredede fortidsminde Vestvolden og er omfattet af Pleje- og Anlægsplan for Vestvolden, der senest er revideret i 2017. Voldgraven består af flere sammenhængende bassiner, der samlet fremtræder som et vandløb. Vandskellet ligger ved Roskildevej. Det betyder, at der er en svag vandgenemstrømning mod nord. Bassinerne i Rødovre er klassificeret som sø med et miljømål om godt økologisk potentiale.

Søer

Ingen af Rødovres øvrige søer (udover Vestvoldens voldgrav) er målsatte i henhold til vandområdeplanerne. Søen i Stadionparken fra 1955 er det ældste gravede regnvandsbassin i Rødovre. Både de oprindelige søer og de ældste regnvandsbassiner fremtræder i dag naturlige med et, for bymiljøet, rimeligt alsidigt plante- og dyreliv. Flere af regnvandsbassinerne er blevet oprenset i perioden 2015-2017.

Vision

Vandområderne skal fremtræde så naturlige som muligt, bidrage til den biologiske mangfoldighed og til borgernes rekreation.

Vandområderne skal, når der er mulighed herfor, kunne bidrage til at begrænse effekterne af ændrede nedbørmængder.

16: Retningslinjer for vandløb og søer

1. Eventuelle ændringer/reguleringer mv. af vandløbene herunder klimatilpasningstiltag skal ske under hensyn til natur, landskab og rekreative værdier.
2. Der skal arbejdes mod at skabe en højere biodiversitet i forbindelse med vandområderne i drift og vedligeholdelsen samt ved eventuelle ændringer.

Realisering

Rødovre samarbejder om en kapacitetsplan for Harrestrup Å med de 9 øvrige oplandskommuner samt vandforsyningselskaberne. I planen arbejdes der med en lang række af projekter, der på sigt skal medvirke til at vandløbet og oplandene i bedre grad kan håndtere fremtidens ekstremnedbør.

I 2017-2018 arbejdes der med modning af de projekter, der tænkes igangsat først. Rødovre Kommune deltager i arbejdsgrupper om modning af projekter i og omkring Kagsåen samt i Vigerslevparken syd for Roskildevej.

I projekterne skal der tages hensyn til vandkvalitet, vandområdernes fysik samt for natur, landskab og rekreative værdier.



*Kagså som den opleves
i Kagsmosen.*

Trafik, miljø og forsyning

- 200 Trafik, miljø og forsyning
- 202 Trafik
- 212 Affald
- 214 Jord
- 218 Støj
- 222 Vandindvinding
- 224 Grundvandsbeskyttelse
- 230 Spildevand
- 235 Varmeforsyning
- 238 Øvrige tekniske anlæg



Trafik, miljø og forsyning

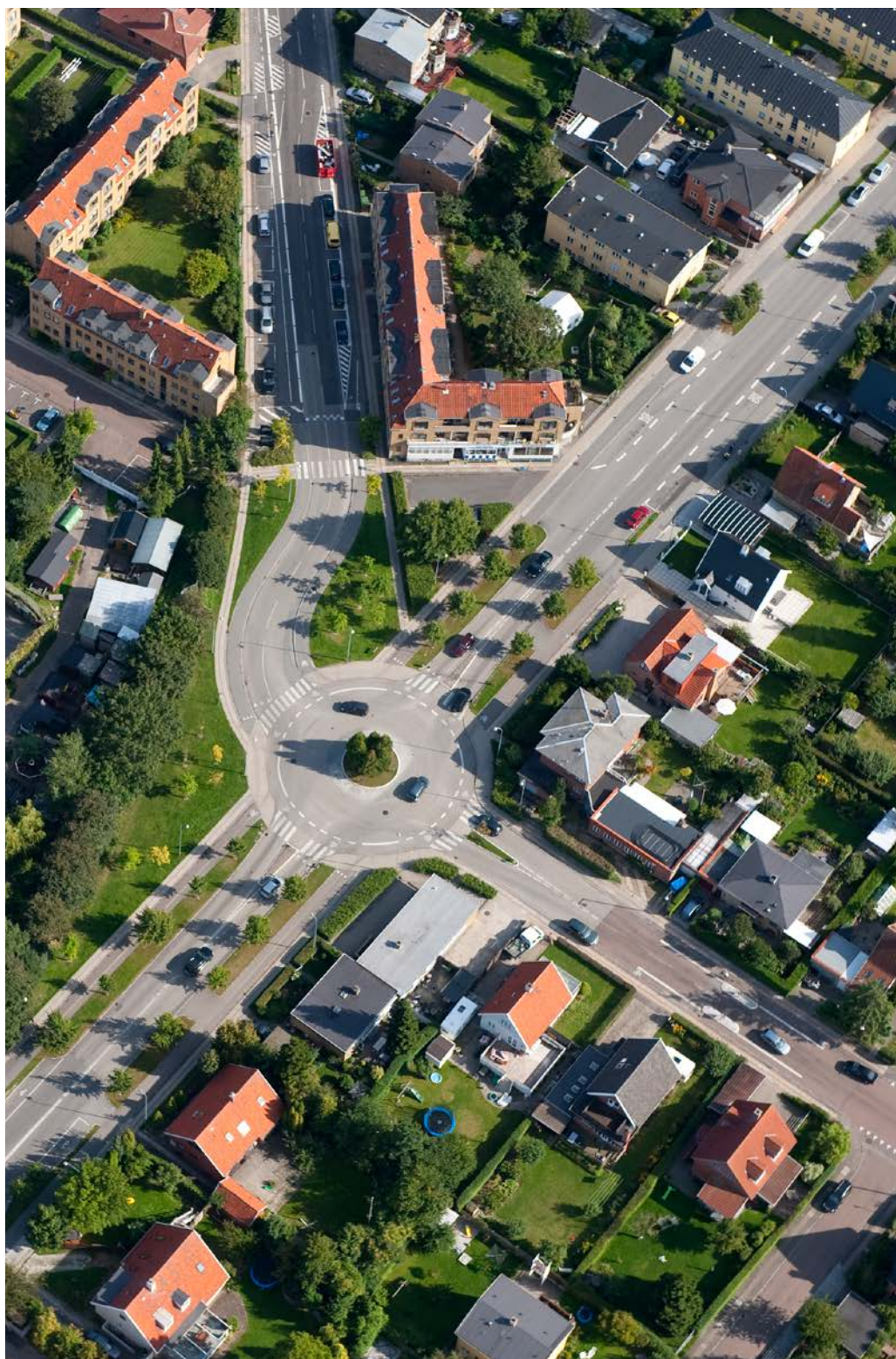
Det er væsentligt for byen, hvordan infrastrukturen fungerer, da dens mange funktioner kræver en konstant flytning af mennesker og varer mellem steder. Trafik skal ledes ind og ud og ikke mindst igennem kommunen. Rødovre er præget af, at de tidligere amtsveje gennemskærer kommunen på langs og på tværs. Det betyder, at infrastrukturen til og fra nabokommunerne opdeler Rødovre og virker som barrierer for de bløde trafikanters mulighed for at krydse kommunen. For den kørende trafik er det vigtigt at sikre en effektiv trafikafvikling, så der ikke opstår kødannelse og forlænget rejsetid. Trafiksikkerheden er også en vigtig faktor i byens udvikling, da den bidrager til, at personer sikkert kan bevæge sig mellem byens områder.

Kommunalbestyrelsen har vedtaget Trafikplan 2016, som danner grundlaget for det fremtidige arbejde på vej- og trafikområdet frem til 2028.

Kommunen varetager den lokale miljøbeskyttelse, som blandt andet omfatter Agenda 21, miljøsamarbejde med borgerne, miljøtilsyn på virksomheder, forureningsundersøgelser og oprensning. Kommunen står også for en væsentlig kontrol med sortering, minimering og genanvendelse af affald - også fra erhvervsvirksomheder.

Kommunen forsyner borgerne med blandt andet vand og varme. Der indvindes vand flere steder i Rødovre, og der er tre lokale vandværker i kommunen. Det er vigtigt, at vi passer på vores vand, så det er rent, men også så der vil være rent vand i jorden mange år fremover.

I Rødovre er der mulighed for at få opvarmet sit hjem eller virksomhed med enten naturgas eller fjernvarme. Hvilken type opvarmning, der er mulighed for, afhænger af i hvilket område, ejendommen ligger.



*Rødovrevej, Rødager
Allé og Veronikavej
mødes i en rundkørsel.*

Trafik

Trafikalt er Rødovre domineret særligt af øst-vestkørende trafik. Det giver kommunen god adgang til det regionale vejnet og til det landsdækkende motorvejsnet. Som storbykommune har Rødovre både på boligområdet og på erhvervsområdet en forholdsvis stor pendlingsandel mellem København, Frederiksberg og nabokommunerne på Vestegnen.

De seneste års udvikling i hovedstadsområdet har derfor kunnet mærkes på trafikafviklingen i Rødovre. Trafikafviklingen er generelt god uden for myldretiderne, men i myldretiderne kan der være kapacitetsproblemer i de store vejkryds i kommunen. Udbygningen af motorvejsnettet har ledt til reduktion af trafikmængderne på kommunens veje, men en yderligere stigning på motorvejsnettet vil kunne flytte trafikken tilbage. Anlægget af en ny letbane langs Ring 3 vil også i anlægsperioden kunne medføre, at der er mere trafik, som overflyttes til andre veje i Rødovre.

Kommunen er ikke centralt betjent af S-tog, men er omgivet af fem S-togsstationer, som ligger under 600 meter fra kommunegrænsen. Det medvirker til at dele af kommunen anses for at være del af stationsnære områder. Stationsnære områder er også beskrevet i afsnittet ”Stationsnærhed” side 80. Den kollektive trafik i Rødovre dækkes hovedsagligt af busstrafik, som består af en S-bus, to A-busser, en intern servicebus (linje 848), samt otte lokale buslinjer. I forbindelse med anlæggelse af en letbane langs Ring 3, vil det nordvestlige Islev blive betjent af en letbanestation (Rødovre Nord) ved Slotsherrensvej.

Rødovre har i dag et omfattende stisystem både langs med vejene og i eget tracé. Stierne i kommunen er beskrevet nærmere i afsnittet ”Stier” side 188.

Kommunen har udarbejdet en trafikplan, Trafikplan 2016, som sammenfatter planerne for

trafikområdet over de næste 12 år. Trafikplanen danner grundlaget for udviklingen af vejnettet og indeholder en kortlægning af trafik-sikkerhed, trafikstruktur, fremkommelighed og kollektiv trafik. Ud fra kortlægningen er der beskrevet en handlingsplan med vejprojekter og indsatser på trafik- og vejområdet, som kan prioriteres i de kommende år. Planen revideres løbende, så den er opdateret i forhold til udviklingen og indsatserne i Rødovre.

Vision for det samlede trafikområde

- Det skal være trygt og sikkert at færdes i trafikken.
- Vejene skal være i en stand, som svarer til trafikens art og mængde.
- Vejene skal være fremkommelige og sikre en tilfredsstillende trafikafvikling.
- Den kollektive trafik skal være et godt alternativ til bilen.
- Vejrummet skal integreres i byrummet og tage hensyn til borgerne.
- Stinet skal have en struktur og standard, der understøtter, at flere vælger at cykle og gå.



Kollektiv trafik

Rødovre indgår i det større kollektive transportnetværk, som omfavner hele Storkøbenhavn. Kommunen ligger imellem S-togsnettet, og er derfor ikke direkte betjent af S-tog. I udkanten af kommunen ligger Rødovre Station, hvor S-toglinje B stopper. Rundt om Rødovre findes andre togstationer. Det drejer sig om Herlev Station, Islev Station, Hvidovre Station og Brøndbyøster Station.

Lokalt betjenes Rødovre af en S-buslinje: 200S, to A-buslinjer; 6A og 9A, en intern servicebus (linje 848), samt lokalbuslinjerne; 12, 13, 21, 22, 132, 142, 161 og 166.

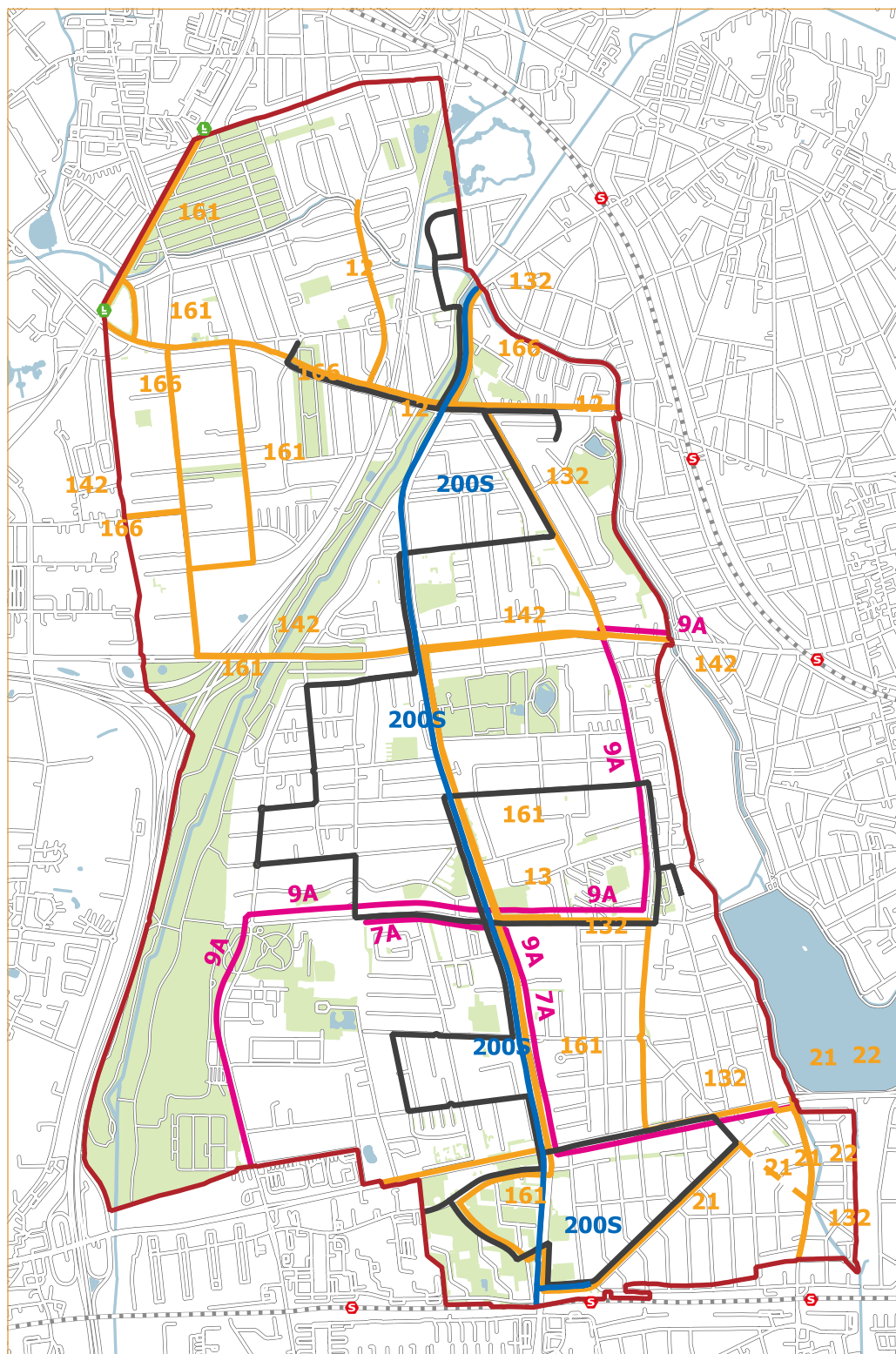
Kommunen indgår i det tværkommunale arbejde om en letbane langs Ring 3. Rødovre vil i forbindelse med en kommende letbane få en station (Rødovre Nord) på Nordre Ringvej ved Slotsherrensvej. Letbanen forventes ibrugtaget i 2024.

Vision for kollektiv trafik i kommunen

- Den kollektive trafik skal fremmes og forholdene forbedres.
- En rutebus skal kunne nås inden for en gangafstand på 500 m fra et hvilket som helst udgangspunkt i Rødovre Kommune.
- Sporkørende kollektiv trafik (S-tog, Letbane og Metro) og busknudepunkter skal kunne nås med en højfrekvens buslinje.
- S-togstationer og busknudepunkter skal kunne nås med en bus uden skift fra et hvilket som helst stoppested i Rødovre Kommune.
- Rødovre Kommune skal betjenes af minimum 2 højfrekvens buslinjer.
- Rødovre Kommune skal betjenes af minimum en metrostation.
- Den direkte information for kollektiv trafik skal forbedres ved på- og afstigningssteder (countdown-moduler, rutevisning o. lign.)



Cykelparkering og busser ved Rødovre Station.



Retningslinjekort 14

Busruter

- S-busser
- A-busser
- Lokalbusser
- Servicebus
- - - Midlertidigt omlagt frem til 2019
- · - · Forventet omlagt til ny rute fra 2019

I forbindelse med ringbanens åbning nedlægges buslinje 13.



Realisering

Kommunen vil arbejde for, at den kollektive trafik har gode rammer og servicen forbedres.

I forbindelse med åbningen af den nye Cityring i København i 2019 skal hele busnetværket for Storkøbenhavn tilpasses det ændrede rejsemønster blandt pendlerne i indre København. Under forudsætning af, at det nuværende serviceniveau på området kan opretholdes, er der ikke planer om væsentlige ændringer af den kollektive trafikbetjening af Rødovre. Kommunerne tager først endelig stilling til det fremtidige busnetværk i 2018.

Rødovre vil arbejde for etablering af fremkommelighedstiltag på vejnettet, så busdriften kan optimere rejsetiden for buspassagerer og gøres til et alternativ til bilen i forhold til rejsetid. Det vil også på sigt medføre, at kommunen kan reducere sine omkostninger til buskørslen uden, at det vil medføre en serviceforringelse for buspassagerne. I nogle tilfælde kan fremkommelighedstiltag for busserne ske på bekostning af rejsetiden og fremkommeligheden for biltrafikken.

Der arbejdes på, at der i forbindelse med en videreførelse af metronettet vestpå kommer en metroforbindelse fra København til Rødovre.

Langs Nordre Ringvej anlægges der frem til 2023-2024 en ny letbaneforbindelse, som vil give det nordlige Rødovre en direkte forbindelse mellem udviklingsområderne langs Ring 3, DTU og Glostrup Station, hvor der forventes at kunne være et stop for regionaltoget til Fyn og Jylland. I forbindelse med letbanens ibrugtagning skal busdriften tilpasses det nye pendlermønster for brugerne af det kollektive transportnetværk.

Ved busstopstederne arbejdes der med at opgradere forholdene, så buspassagerne oplever en bedre komfort og informationsniveau ved stoppesteder.

Busdriften i Rødovre skal gøres mere miljøvenlig, så den ikke er til gene for borgernes sundhed. Kommunen vil arbejde for, at bussernes partikelforurening, CO₂-udledning og støjbidrag reduceres langs vejene.

17: Retningslinjer for kollektiv trafik

1. Bustrafik i kommunen skal tilpasses nye tog-, letbane- og metroforbindelser i Region Hovedstaden.
2. Rødovre Kommune arbejder for en metroforbindelse til kommunen.
3. Ved stoppesteder, hvor der er højfrekvens buslinjer eller flere end 40 daglige påstigninger, skal udføres tiltag, som forbedrer brugeroplevelsen af den kollektive trafik.
4. Ved udbud af buslinjer i Rødovre arbejdes der for, at bussernes partikelforurening, CO₂-udledning og støjbidrag reduceres igennem udbudskravene.



Retningslinjekort 15

Vejklassificering.

- Statsveje
- Større trafikveje
- Mindre trafikveje
- Lokalveje, fordeling
- Private fællesveje
- Private veje
- Planlagte veje



Trafikstruktur

I 2017 er der i Rødovre Kommune 6 km statsveje, 97 km **kommunveje**, 23 km private fællesveje, 3,4 km private veje og 2 km planlagte private fællesveje.

Kommunen drifter, vedligeholder og er vejmyndighed for kommunale vej. Staten (Vejdirektoratet) drifter, vedligeholder og er vejmyndighed for motorvejen inklusive af- og tilkørselskryds i Rødovre. Grundejere ud til **kommuneveje** skal som del af deres grundejerforpligtelser sørge for at renholde fortove og stier ved deres ejendomme. De vejberettede grundejere på private fællesveje står selv for vejvedligehold og renholdelse af vejen og fortov. Kommunen er vejmyndighed for private fællesveje i forbindelse med tvister, manglende drift og vedligehold eller ændringer af vejene.

I Trafikplan 2016 er Rødovres vejnet opdelt i følgende vej kategorier:

- Større trafikveje afvikler de store trafikmængder igennem kommunen.
- Mindre trafikveje sikrer et sammenhængende trafiksystem i Rødovre.
- Lokale fordelingsveje fordeler trafikken fra trafikvejene til bolig- og erhvervsveje. Disse veje er typisk fartdæmpet.
- Lokale boligveje betjener trafikken til ejendommen langs vejen.
- Private fællesveje er private veje, hvor der er flere vedligeholdelsesforpligtede grundejere, og hvor kommunen er vejmyndighed.

Trafikalt er Rødovres vejnet fuldt udbygget, og der planlægges kun nye veje i forbindelse med udvikling af nye boligområder. Indenfor kommuneplanens tidshorizont er der ikke planlagt udvidelse af de eksisterende **kommuneveje**.

Parkeringsmulighederne i Rødovre er under pres. Her ønsker kommunen at opretholde

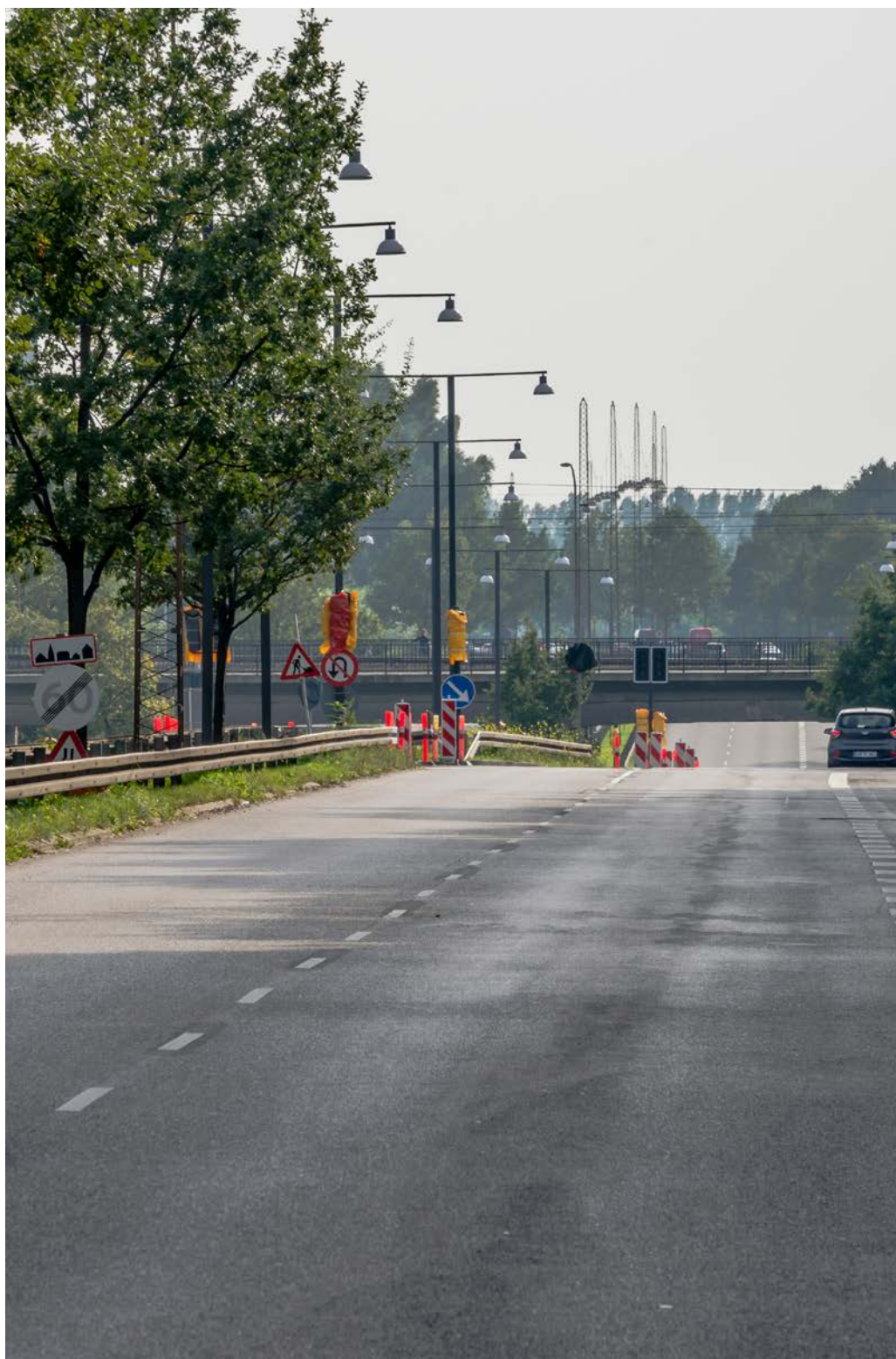
en tilfredsstillende parkeringskapacitet langs vejene. Det kan blandt andet sikres ved, at grundejerne i Rødovre sørger for at anlægge en tilpas mængde privat parkering på deres egne grunde. Parkering langs vejene vil så være primært være åben for gæster og ærindstrafik til vejene. Parkeringsbegrænsninger skal derfor kun indføres, hvis der er behov for det af hensyn til fremkommeligheden, trafikikkerheden og grønne tiltag på vejene, samt i de stationsnære områder.

Langs motorvejen og flere kommunale veje er der deklareret udvidelsesmulighed af kommuneveje (vejbyggelinje), som del af fremtidssikringen af vejnettet. For motorvejen varierer vejbyggelinjen mellem 10-20 m fra vejskel. Langs de større trafikveje er pålagt skiftende vejbyggelinjer afhængig om det tidligere amt har udvidet vejforløbet over årene.

Ved mange mindre boligveje i kommunen er der deklareret vejbyggelinjer til udvidelse af vejene fra 10 m til 12,5 m i forbindelse med anlæggelse af vejene. Enkle lokale fordelingsveje og boligveje har deklareret vejbyggelinjer op til 17 m

18: Retningslinjer for trafikstruktur

1. De eksisterende **vejbyggelinjer** fastholdes.
2. For at undgå overbelastning af parkeringsforholdene skal parkeringsbehovet vurderes generelt i kommunen.
3. **Større og mindre trafikveje** skal have god fremkommelighed og være trafiksikre, kombineret med et pænt udseende.
4. Trafikplan 2016 danner grundlag for det videre arbejde med trafikikkerhed i kommunen.



*I september 2017 blev
anlagt nyt signalanlæg
på Tårnvej*



Trafiksikkerhed

På det trafiksikkerhedsmæssige område følger Rødovre Færdselssikkerhedskommissionens målsætning om at halvere det samlede antal tilskadekomne i kommunen fra udgangsåret 2010 frem til år 2020. Det betyder, at antallet af dræbte i kommunen i 2020 skal være mindre end én per år, mens antallet af tilskadekomne bør være højst 8 i 2020. I 2016 er der registreret 4 dræbte og 15 tilskadekomne i Rødovre.

På det trafiksikkerhedsmæssige område har realiseringen af tidligere udpegede trafiksaneringsprojekter betydet, at de lokale veje stort set ikke er belastede af trafikuheld. Trafiksikkerhedsindsatsen koncentrerer derfor om trafikvejene og krydsene, der er udpeget som sorte pletter i Trafikplan 2016. Yderligere er der også fokus på de vejstrækninger, hvor der måles et højt hastighedsniveau. Det er defineret ud fra 85 % fraktil for de målte hastigheder, som skal ligge 10 % + 3km/t over hastighedsgrænsen eller den skiltet anbefalede hastighed. (jf. Ulykkesbekæmpelse i byer, Vejregler, 2016)

Næsten hele kommunens vejnet indgår potentielt i børnenes skoleveje. Rødovre ønsker særligt at forbedre trafiksikkerheden og trygheden på kommunens veje, så flest muligt vælger en aktiv form for transport som cykling eller gang til skolen. Det er vigtigt, fordi transportvaner grundlægges allerede i skolealderen, det er sundt at bevæge sig, og det øger børnenes indlæringssevner. Ligeledes ønskes det også, at forældrene fravælger bilen, når de følger børnene i skole og selv skal videre på arbejde efterfølgende. Det vil på sigt øge trygheden ved skolerne i morgentimerne.

Realisering

For at imødekomme målene omkring vejenes stand og om trafikafvikling fra visionen for trafikrådet overvåger Rødovre vejnettet løbende for at sikre, at trafikken afvikles tilfredsstillende på veje og stier og med et vedligeholdelsesniveau, der er tilsvarende dens funktion. Kommunen måler trafikmængden og hastigheden på vejnettet løbende. På udpegede veje måles der fast, så trafiktal og hastighedsniveau opdateres hver fjerde år. På de større trafikveje måles der årligt.

Signalanlæggene tilpasses løbende, hvis trafiksituationen over længere tid skulle ændre sig, og der føres tilsyn med kommunens veje for at sikre en god vedligeholdelsesstandard.

De trafiksikkerhedsmæssige mål søges realiseret ved at målrette ressourcerne til de steder, hvor der køres for hurtigt eller sker flere uheld i vejkryds eller på vejstrækninger. I Trafikplan 2016 er udpeget 24 vejkryds, 2 strækninger med flere uheld og 9 strækninger med for højt hastighedsniveau.

Trafiksikkerhedskampagner skal gentages med jævne mellemrum for at have en effekt på trafiksikkerheden. Rødovre deltager derfor årligt i de relevante trafiksikkerhedskampagner.

Vejene omkring skolerne er udstyret med flere forskellige trafiksikkerhedstiltag. Kommunen har fået udført en skolevejsundersøgelse, som indgik i handlingsplanen for Trafikplan 2016. Undersøgelsen viser, at det er få børn som bliver kørt i skole, fordi skolevejen anses for farlig. Mange bliver kørt i skole, fordi det er nemmere for at få familiens morgen til at hænge sammen eller fordi skolen ligger på vejen til arbejde.

STIKK-samarbejdet er en forkortelse af Samarbejdsgruppen for Trafiksikkerhed i Kommunerne i Københavnsområdet.

Samarbejdet omhandler vidensdeling blandt myndighederne med hensyn til trafiksikkerheds tiltag og -løsninger, orientering og erfaringer angående trafik kampagner og politiets indsatser på trafikområdet.

En holdningsændring blandt forældre er nødvendig, hvis man vil bryde den onde cirkel, hvor flere og flere kører deres børn i skole. Det giver kaotiske forhold og øget utryghed ved skolerne om morgen. Ved at børnene bliver kørt i skole, lærer de ikke selv at færdes ude i trafikken. Det vil på sigt øge børnenes uheldsrisiko, da de vil mangle forståelse for et kompleks trafikbillede med flere typer trafikanter. Det er specielt et problem, når børnene bliver teenagere og ikke længere køres i skole. Deres forståelse af trafikbillede og trafikadfærd vil mange gange ikke være bedre end de mindre børn, som er vant til at færdes sammen med forældrene ude i trafikken. Kombineret med den øgede risikobetonede adfærd, som ses i teenageårene, gør dem til en fremtidig risikogruppe i trafikken.

Skolerne opfordres til at udarbejde en trafikpolitik, som kan indeholde regler for blandt andet færdsel på skolens forplads, parkering, forslag til fysiske tiltag, retningslinjer for samarbejde mellem skole, forældre, elever, politi og kommune.

Rødovre har mange rejsemål, som bruges af både ældre og handicappede. Det er kommunens mål, at der gennemføres en målrettet tilgængelighedsplanlægning, ligesom tilgængelighed indarbejdes i alle nyanlæg for veje og den daglige drift.

I forhold til nabokommunerne indgår Rødovre på trafikområdet i flere tværkommunale samarbejder inden for kommuneplanperioden. Det drejer sig om LOOP-City, Movia, Letbane-samarbejdet, Sekretariatet for Supercykelstier, ReVUS og STIKK-samarbejdet.

19: Retningslinjer for trafiksikkerhed

1. Antallet af dræbte og personskader i trafikken skal komme under 1 dræbt pr. år og under 8 person-skader pr. år.
2. Antallet af vejkryds, hvor der sker mere end 3 uheld indenfor en 5 årige periode, skal reduceres fra de 24 kryds udpeget i 2016.
3. Rødovre Kommune deltager i de relevante trafiksikkerhedskampagner.
4. På vejstrækninger, hvor der måles et for højt hastighedsniveau, skal der udføres tiltag, så hastighederne reduceres.
5. Trygheden ved kommunens skoler skal sikres, så børnene vælger at gå eller tage cyklen i skole.



ID-linjen som forbinder Vestvolden med den kommende letbanestation i Islev. Ses her med gang- og cykel-forbindelse ved Islev Skole.



Fodgængerovergang til Islev Skole.

Affald

Affaldsordning

Bortskaffelsen af affald fra borgerne sker gennem en affaldsordning med kildesortering af husstandsindsamlet dagrenovation (papir, pap, plast, glas, metal samt mad- og restaffald), farligt affald, storskrald og haveaffald. Derudover kan husstande aflevere affald på Rødovre Kommunes genbrugsstation.

Bortskaffelsen af affald fra erhverv foregår gennem aftaler mellem virksomhederne og indsamlingsvirksomheder/affaldstransportører. Erhverv har adgang til Rødovre Kommunes genbrugsstation mod betaling.

Affaldsanlæg

Affaldsanlæg er en fællesbetegnelse for anlæg til behandling af affald. På anlæggene foregår der sortering, genanvendelse, forbrænding og deponering af affald.

I Rødovre Kommune udfører to private virksomheder omlastning og sortering af affald. De er beliggende i Islevdal erhvervskvarter, og er begge omfattet af godkendelsespligt efter Miljøbeskyttelsesloven.

Kommunens egen genbrugsstation, beliggende i det sydvestlige hjørne af kommunen, modtager hvert år ca. 15.000 tons affald fra private og virksomheder.

Rødovre Kommune er gennem det fælleskommunale affaldsselskab I/S Vestforbrænding leverandør af affald til genanvendelse og forbrænding på Vestforbrændings anlæg i Glostrup. Farligt affald sendes til behandling hos SMOKA på Prøvestenen i København og affald til deponi sendes til den kontrollerede losseplads AV Miljø på Avedøre Holme. SMOKA og AV Miljø ejes af I/S Vestforbrænding og I/S Amager Ressourcecenter i fællesskab.

De fælleskommunale anlæg hører til en kategori, der vanskeligt kan placeres i Rødovre Kommune, alene på grund af de opstillede af-

standskrav til miljøfølsom anvendelse. For at sikre, at placeringen af affaldsanlæg ikke får uacceptable miljømæssige konsekvenser, skal der for de fleste typer anlæg udarbejdes en miljøvurdering, inden anlægget etableres. Da der ikke findes store affaldsanlæg i Rødovre Kommune, og da det vurderes, at de ikke vil kunne placeres inden for kommunegrænsen, er der ikke opsat retningslinjer for dette område.

Gennem samarbejdet med Vestforbrænding sikres det, at Rødovre Kommune har adgang til tilstrækkelig kapacitet til behandling og deponering af de forventede affaldsmængder. Der kan ikke sikres arealer i Rødovre, men via samarbejde og planlægning kan Rødovre Kommune være med til at tilgodese arealbehovet for behandlingsanlæg på en måde, som i videst muligt omfang tager hensyn til de miljømæssige aspekter.

I Vestforbrændings, SMOKAs og AV Miljø miljøgodkendelser er der stillet vilkår til driften af anlæggene. Vilkårene skal sikre, at anlæggene ikke påvirker miljøet i en uacceptabel grad, samt at de omkringboende har færrest mulige gener af anlæggene. Rødovre Kommune ser det som sin opgave som medejer af anlæggene at sikre, at behandlingen af affald foregår på den miljømæssigt mest hensigtsmæssige måde og under overholdelse af anlæggenes miljøgodkendelser.

Affaldsplan

Rødovre Kommune har udarbejdet Affaldsplan 2014-2024, der beskriver status og målsætninger for affaldshåndteringen i kommunen. Affaldsplanen revideres i 2018. Affaldsplan 2014-2024 indeholder 17 initiativer til opfyldelse af nedenstående målsætninger:

- Ressourcerne skal ud af affaldet.
- Problemstofferne skal ud af affaldet.
- Kommunikation og samarbejde som skaber handling.



Genbrugsstationen på Valhøjs allé



Affaldssortering med forskellige fraktioner.

Jord

Ren jord er jord, som i tidens løb ikke er blevet påvirket af forurenende aktiviteter, og hvis indhold af forurenende stoffer ikke overstiger Miljøstyrelsens kvalitetskriterier for ren jord. I de fleste byområder er jorden ikke ren, da driften af virksomheder og værksteder har medført forurening. For at få overblik over jordforurening i Danmark skal forureninger, der udgør en trussel for miljøet, kortlægges. Det betyder, at når der er konstateret en forurening på en ejendom, eller når der er mistanke om forurening på en ejendom, skal denne kortlægges. Region Hovedstaden står for kortlægning af forurenede og muligt forurenede grunde. Arealerne kortlægges på to niveauer, alt efter hvor præcist kendskabet til forureningen er.

En ejendom kortlægges på vidensniveau 1 (V1), når man ved, at der har været aktiviteter på arealet, som gør, at jorden kan være forurenede. Et eksempel er en fabrik, der har brugt kemikalier, som er skadelige for mennesker og grundvand.

En ejendom kortlægges på vidensniveau 2 (V2), når man på baggrund af en teknisk undersøgelse ved, at jorden er forurenede. Viser undersøgelsen, at kun en del af grunden er forurenede, er det kun den forurenede del, der kortlægges.

Oplysninger om registreret forurening på en ejendom kan findes på Danmarks Miljøportal.

Lettere forurenede områder skal ikke kortlægges. I stedet for kortlægning af lettere forurenede arealer er der foretaget en såkaldt områdeklassificering. En områdeklassificering er en udpegning af større sammenhængende områder, som forventes at være lettere forure-

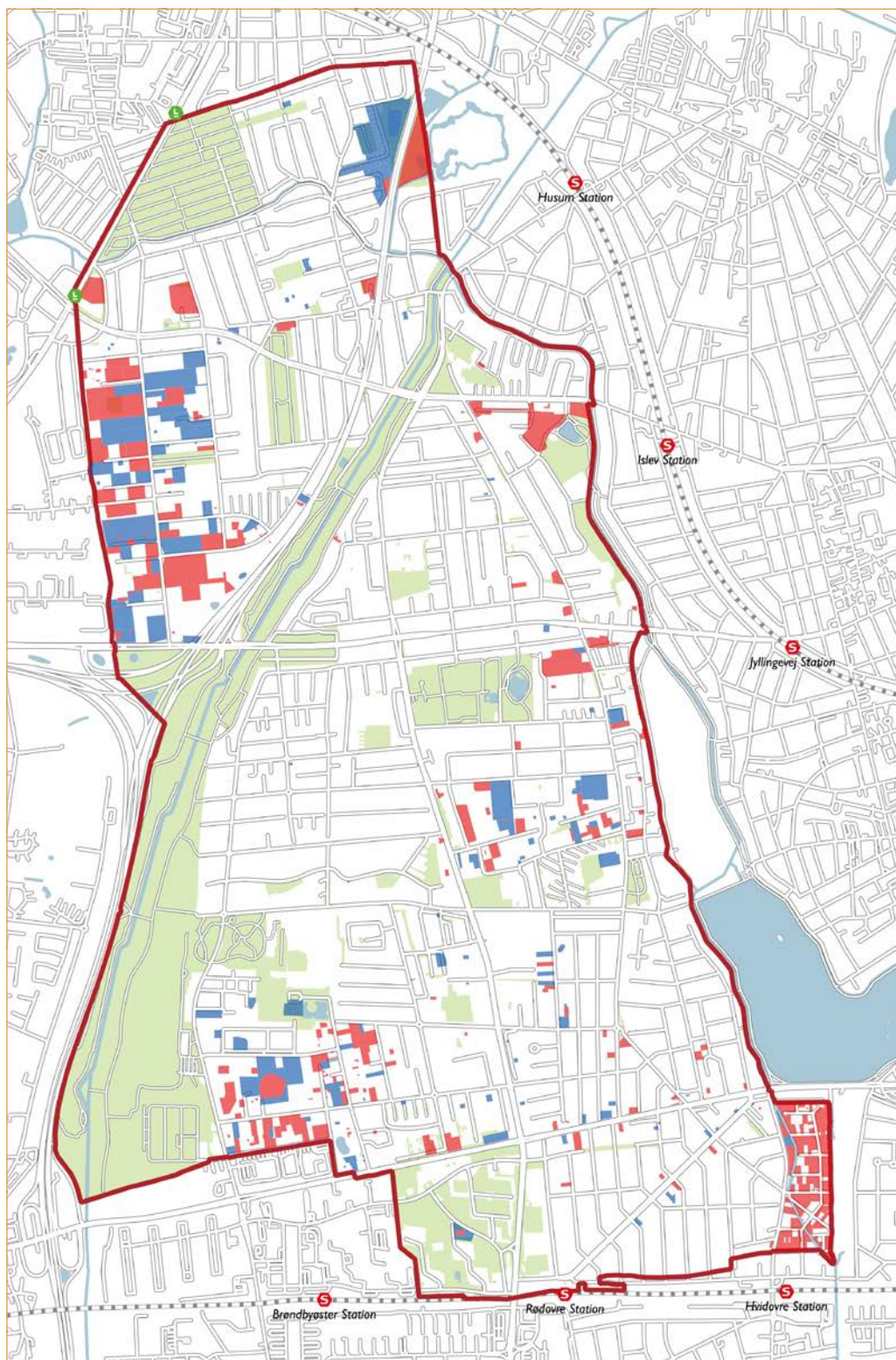
nede. Lettere forurenede jord er defineret som jord, der er forurenede med et eller flere af stofferne bly, cadmium, chrom, kobber, kviksølv, zink, olie og tjærestoffer (PAH) i et angivet forureningsinterval.

Lettere forurening findes i de fleste byområder, typisk de ældre. Den lettere forurenede jord er ofte et resultat af diffus forurening. Den diffuse jordforurening er opstået gennem længere tids spredning, opblanding eller fortynding af forureningsbidrag, som stammer fra flere forureningskilder såsom bilers udstødning, industriens røg- og støv-emissioner mv. Hele Rødovre Kommune er områdeklassificeret, da der er viden om, at overfladejorden i kommunen er lettere forurenede.

For at sikre, at den lettere forurenede overfladejord på sigt bliver udskiftet, er der krav om, at den øverste halve meter jord ved nybyggeri af en- og tofamilies huse og børneinstitutioner skal være ren. Dette gøres ved at udskifte jorden eller ved at dokumentere, at jorden er ren ved at udtage prøver ved nybyggeri.

Forurenede jord bør ikke blandes med ren jord eller placeres i nærheden af følsomme naturområder, ovenpå værdifuldt grundvand eller på andre steder, hvor den kan udgøre en miljømæssig risiko. Kommunen har til opgave at sikre, at jorden ikke bliver flyttet hen, hvor den kan være til skade for mennesker og natur. Derfor skal borgere og professionelle anmelde flytning af jord til kommunen med det formål, at jorden placeres et hensigtsmæssigt sted.

Rødovre Kommune har opstillet mål for at sikre, at forurenede jord ikke blandes med anden jord eller placeres steder, hvor den kan udgøre en miljømæssig risiko.



Kortlægning af V1- og V2-forurening ultimo 2017.

- V1-kortlagte ejendomme
- V2-kortlagte ejendomme

Målene er:

- At sikre tilstrækkelig kapacitet til deponering af lettere forurenede og forurenede jord på landsplan i samarbejde med andre kommuner.
- At tab af ressourcer og miljøbelastning fra forurenede jord forebygges i Region Hovedstaden.
- At mængden af ren overskudsjord begrænses ved at genbruge det på samme grund.

Der findes ikke store anlæg, der modtager eller behandler forurenede jord i Rødovre Kommune. Det vurderes, at disse anlæg heller ikke fremover vil kunne placeres indenfor kommunegrænsen, da de er pladskrævende og kun kan anlægges med stor afstand (mere end 500 m) til forureningsfølsom arealanvendelse. Rødovre Kommune har derfor ikke opstillet retningslinjer for placering af anlæg, der modtager eller behandler forurenede jord.



Det er ofte i erhvervsområder, at der findes V1 og V2 kortlagte ejendomme.

Støj

Støjkortlægning

Støj fra veje er kortlagt, jf. bek. nr. 1065 af 12. september 2017 om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner. Denne kortlægning af Rødovre Kommune er gennemført og indberettet til Miljøstyrelsen.

Støjbelastede arealer, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for trafikstøj er overskredet, må ikke udlægges til støjfølsom anvendelse, medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgenerne. De gældende vejledende grænseværdier findes i vejledningerne udarbejdet af Miljøstyrelsen.

Rødovre Kommune har gennemført en støjkortlægning, så der er skabt overblik over de støjbelastede arealer i kommunen. Støjhandlingsplanen opstiller samtidig mulige tiltag for nedbringelse af støjgenerne i de mest støjbelastede områder. På baggrund af kortlægningen er der udarbejdet en støjhandlingsplan 2013-2018.

Rødovre Kommunes støjhandlingsplan 2018-2023 er under udarbejdelse og forventes offentliggjort medio 2018.

De væsentligste tiltag for at nedbringe støjbelastningen i eksisterende byområder er trafikale virkemidler, som for eksempel hastighedsnedsættelser, regulering af kørsel med tung trafik eller trafiksaneringer. På strækninger af det overordnede vejnet, hvor det ikke er muligt at nedbringe støjen med trafikale løsninger, er brug af støjreducerende asfalt et virkemiddel, ligesom støjværn kan være en mulighed.

Det er et mål at undgå konflikter mellem støjfølsom anvendelse, for eksempel boliger og støjende anlæg, ved at sikre:

- At støjbelastede arealer ikke udlægges til støjfølsom anvendelse.
- At nye støjende anlæg ikke belaster eksisterende eller planlagt støjfølsom anvendelse.
- At der er det nødvendige datagrundlag for en effektiv administration af retningslinjerne.

I eksisterende støjbelastede boligområder skal der, i forbindelse med beslutning om byforny-

else og boligforbedring samt i den evt. tilhørende lokalplanlægning, indgå bestemmelser om støjisolering af bebyggelsen.

Ved omdannelse af byområder og inddragelse af nye arealer til bymæssig bebyggelse må der som udgangspunkt ikke fastlægges støjfølsom arealanvendelse (boliger, institutioner, rekreative formål mv.) i områder, der er - eller kan forventes at blive belastet med et støjniveau på mere end 58 dB fra vejtrafik og 64 dB fra jernbanetrafik.

I områder med nybyggeri, hvor den udendørs støjbelastning vil overstige ovennævnte grænseværdier, skal det ved placering af byggeriet på grunden samt ved støjisolering, lejlighedsindretning mv. sikres, at det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer ikke overstiger 46 dB fra vejtrafik og 52 dB fra jernbanetrafik i sove- og opholdsrum.

Virksomheder og aktiviteter i øvrigt, skal som udgangspunkt overholde Miljøstyrelsens til enhver tid gældende grænseværdier for ekstern støj, se tabel "Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser" side 219.

20: Retningslinjer for støj

1. Støjbelastede arealer må ikke udlægges til støjfølsom anvendelse (for eksempel boliger, institutioner, rekreative områder og lign.), medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener.
2. Hvis der i Rødovre Kommunes Støjhandlingsplan udpeges stilleområder, skal det sikres, at disse ikke bliver tilført en øget støjbelastning.



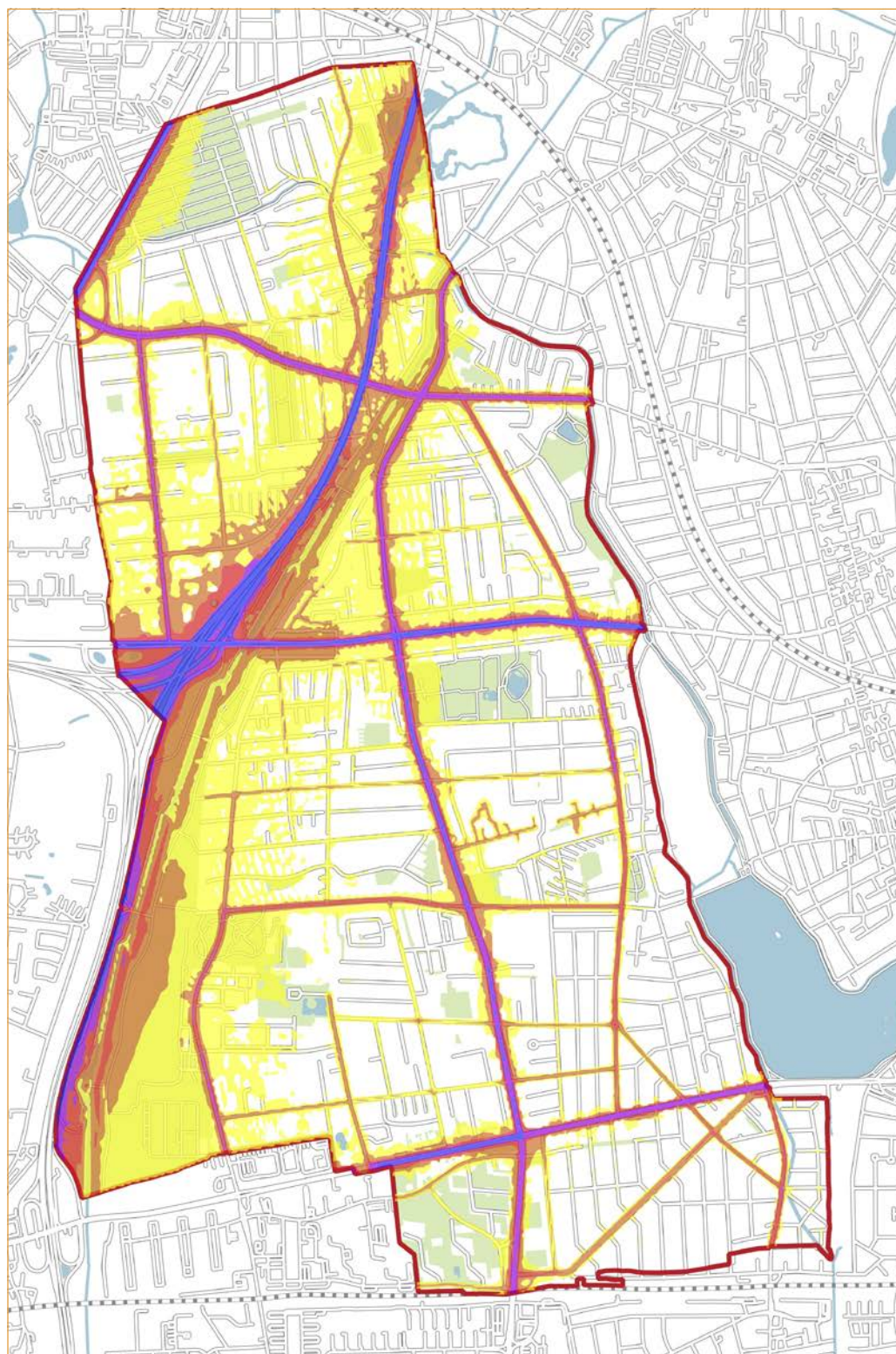
Ekstern støj			
tidsrum	mandag-fredag kl. 07-18 lørdag kl. 07-14	mandag-fredag kl. 18-22 lørdag kl. 14-22 søn- og helligdage kl. 07-22	alle dage kl. 22-07
områdetype (faktisk anvendelse)	dB(A) ¹⁾	dB(A) ²⁾	dB(A) ³⁾
Erhvervs- og industriområder	70	70	70
Erhvervs- og industriområder med forbud mod generende virksomheder	60	60	60
Områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, centerområder	55	45	40
Etageboligområder	50	45	40
Boligområder for åben og lav boligbebyggelse	45	40	35
Offentligt tilgængelige rekreative områder	40	35	35
Kolonihaveområder	55/45	45/40	40/35

Note 1): Midlet over 8 timer Note 2): Midlet over 1 time Note 3): Midlet over ½ time

Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser (som angivet på deres hjemmeside).

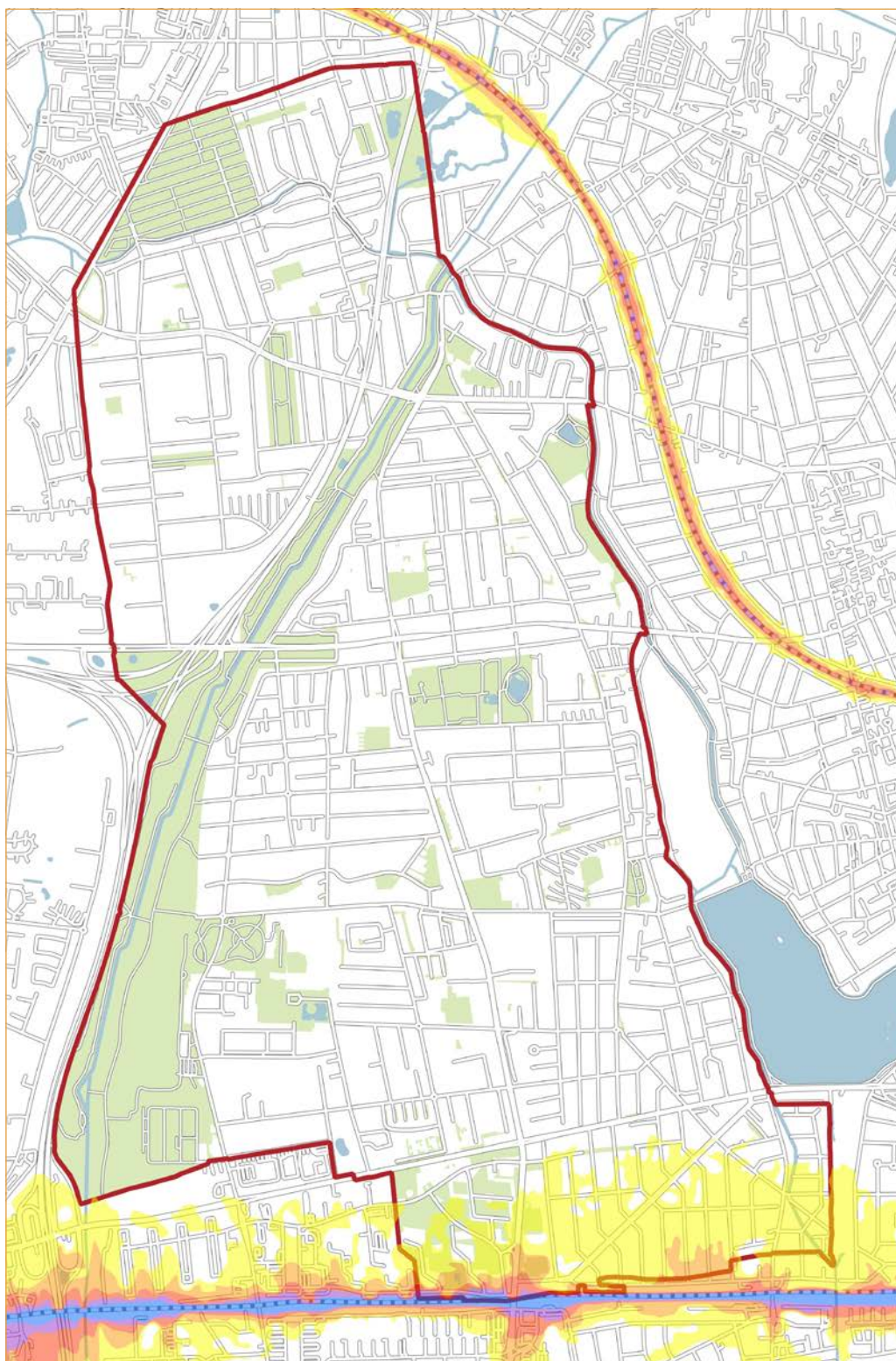
De vejlede støjgrænser er angivet i vejledning nr. 5 "Ekstern støj fra virksomheder" fra 1984.

Bygningstransmitteret støj		
tidsrum	dag og aften kl. 07-22	nat kl. 22- 07
anvendelse	dB(A)	dB(A)
Virksomheder (bortset fra kontorer)	50	50
Kontorer	40	40
Beboelsesrum	30	25



Støjkortlægning 2017,
Lden 1,5 m
Rødovre Kommune.

- 55 <= ■ < 60 dB
- 60 <= ■ < 65 dB
- 65 <= ■ < 70 dB
- 70 <= ■ < 65 dB
- 75 <= ■



Støjkortlægning 2017,
Lden 1,5 m
Banedanmark

- 55 <= ■ < 60 dB
- 60 <= ■ < 65 dB
- 65 <= ■ < 70 dB
- 70 <= ■ < 65 dB
- 75 <= ■

Vandindvinding

Vandforsyningen i Rødovre drives af HOFOR. HOFOR blev dannet i 2012 ved fusion af de kommunale vand- og spildevandsselskaber i Rødovre, København, Herlev, Brøndby, Hvidovre, Dragør, Vallensbæk og Albertslund kommuner. De 8 kommuner ejer HOFOR i fællesskab.

HOFOR har 3 vandværker og 7 indvindingsboringer i Rødovre. Rødovre Vandværk og Espevang Vandværk er lokale vandværker, som HOFOR har overtaget fra Rødovres kommunale vandforsyning. De lokale vandværker producerer i et normalt år cirka 30 % af det vand, der forbruges i Rødovre. I 2016 var produktionen dog mindre pga. driftsproblemer på værkerne.

HOFOR planlægger at samle den lokale indvinding på Espevang Vandværk, da Rødovre Vandværk er af ældre dato og trænger til renovering. Det betyder, at kapaciteten på Espevang Vandværk skal udvides. HOFOR fik i 2017 tilladelse til at udføre en ny indvindingsboring til supplement af de 3, der allerede findes på kildepladsen. Omlægningen af vandindvindingen forventes gennemført i 2019-2020.

Resten af vandet kommer fra de regionale vandværker, som HOFOR har overtaget fra Københavns Energi, primært fra værkerne ved henholdsvis Thorsbro og Islevbro. Værket ved Islevbro ligger i Rødovre og en mindre del af det vand, der behandles på Værket ved Islevbro, indvindes på Kilde X, som ligger i Rødovre. Dermed dækker vandindvindingen i kommunen samlet set cirka 40 % af forbruget i et normalt år.

Distributionsnettet er fuldt udbygget og anlagt i 1920'erne - 1970'erne. Det vand, der pumpes ud til forbrugerne, kontrolleres løbende, og det opfylder drikkevandsbekendtgørelsens kvalitetskrav. I 2016 udførte HOFOR 19 begrænsede kontroller og 19 supplerende mikro-

biologiske kontroller på ledningsnettet.

I 2016 udgjorde det totale vandforbrug i Rødovre 1.981.500 m³. Vandforbruget pr. indbygger er faldet fra lige under 140 liter pr. person pr. døgn i 1998 til 107 liter pr. person pr. døgn i 2016. I de kommende år forventes et fortsat fald i forbruget pr. indbygger, men en stigning i indbyggertallet som følge af byudvikling. Det samlede resultat bliver formentlig, at vandforbruget i Rødovre for første gang i flere årtier kommer til at stige.

Lækager på ledningsnettet forårsagede et gennemsnitligt vandspild på ca. 8,5 % af den udpumpede mængde fra 2013-2015. Rødovre Kommunes ønsker, at vandspildet på sigt skal nedbringes til 5 %.

En anden måde at minimere forbruget af rent grundvand er ved at udnytte vand, der ikke har drikkevandskvalitet, til formål, hvor en ringere vandkvalitet kan accepteres.



21: Retningslinjer for vandforsyning

1. Den vandmængde, der benyttes til vanding af idrætsanlæg og udvalgte seværdigheder, skal søges minimeret for at spare på grundvandet.
2. Vandspild fra ledninger skal nedbringes til 5 % på sigt.
3. Vand fra afværgepumpning, grundvandssænkninger, saltholdigt vand o.l., der er uegnet til drikkevandsformål, skal under afvejning af de lokale forhold søges udnyttet til natur-/erhvervsmæssige formål e.l., hvor en ringere vandkvalitet kan accepteres.

Grundvandsbeskyttelse

Grundvandstruende aktiviteter kan være særlige forhold på virksomheder, der øger risikoen for at grundvandet forurenes: Opbevaring af kemikalier, nedgravede olietanke m.m. Andre forhold kan være brug af drikkevand til havevanding eller brug af sprøjtegifte i haver og på grønne områder.

Hele Rødovre er udpeget som område med drikkevandsinteresser, og der findes 3 kildepladser i kommunen, hvor der indvindes drikkevand. Grundvandets kvalitet skal derfor opretholdes, så det fortsat er egnet til drikkevand, og forurening af grundvandsressourcen skal forebygges og afværges.

Naturstyrelsen har foretaget en grundvandskortlægning i hele Danmark. Rødovre indgår i det område, som Naturstyrelsen kalder Herlev-Glostrup kortlægningsområde. Kortlægningen har fastlagt udbredelsen af grundvandsmagasiner i området, hvor velbeskyttede de er mod forurening samt de kendte forureningskilder.

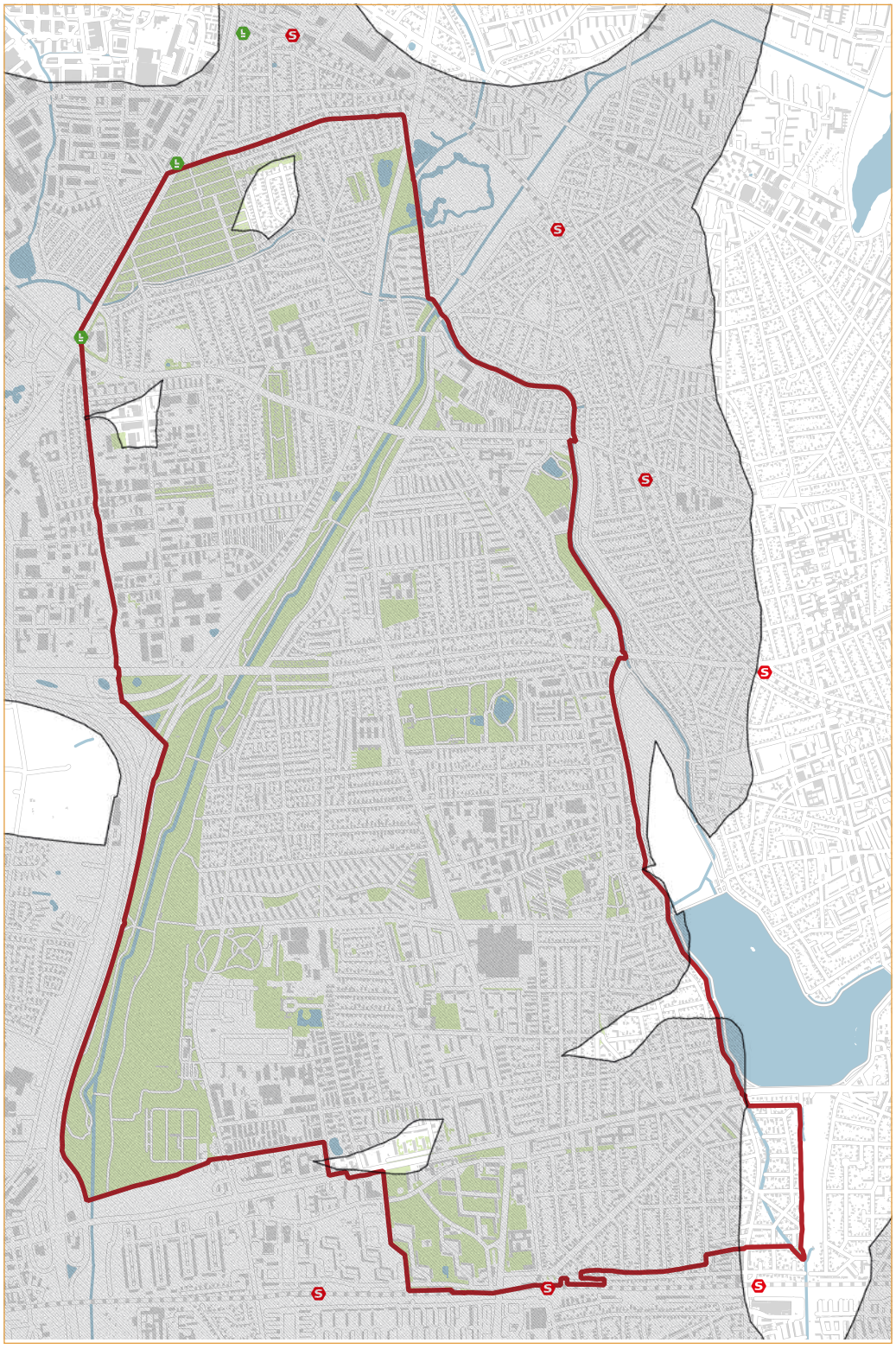
På baggrund af kortlægningen har Naturstyrelsen udpeget indvindingsoplande til almene vandværker, følsomme indvindingsområder og indsatsområder for grundvandsbeskyttelse i bekendtgørelse om udpegning af drikkevandsressourcer. Udpegningen af områderne i Rødovre skete i den udgave af bekendtgørelsen, der trådte i kraft 19. marts 2018. Det betyder, at Rødovre Kommune senest 19. marts 2020 skal lave en indsatsplan for grundvandsbeskyttelse, der dækker indsatsområderne. De udpegede indsatsområder er vist på kortet på side 225.

I indsatsplanen opstilles de nødvendige initiativer for at sikre grundvandskvaliteten. Som en del af arbejdet med at lave indsatsplan, vil der blive nedsat et koordinationsforum for grundvandsbeskyttelse med repræsentanter for landbrug, industri, vandforsyninger, nabokommuner og lokale miljøorganisationer.

Selvom Rødovre Kommune endnu ikke har lavet en indsatsplan for grundvandsbeskyttelse, er der blevet arbejdet med grundvandsbeskyttelse i mange år. Som medlem af Vestegnens Vandsamarbejde I/S samarbejdede Rødovre Kommune og Rødovre Forsyning i en årrække med andre kommuner og forsyninger i området om at sikre en bæredygtig udvikling.

Det skete bla. ved systematisk overvågning af grundvandet samt ved styring af indvindingen på de lokale vandværker, da det i Vestegnensområdet primært er kvaliteten, der er afgørende for den mængde grundvand, der kan indvindes. Arbejdet med overvågning af grundvandet fortsættes nu af HOFOR.

Rødovre Kommune gik i 2001 over til giftfri ukrudtsbekæmpelse på de offentlige arealer.



Indsatsområder

 *Indsatsområder*

Rødovre Kommune har fået beregnet de boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) omkring de tre kildepladser til almene vandværker i kommunen. Et BNBO er det område, hvor vand i grundvandsmagasinet kan strømme til indvindingsboringer på under 12 måneder.

Det er særlig vigtigt, at grundvandet beskyttes i BNBO, fordi en forurening tæt på et indvindingssted kan få alvorlige konsekvenser for vandforsyningen. BNBO for kildepladserne i Rødovre er vist i figur på side 222. BNBO erstatter de kildepladszoner på 500 meter, der var udpeget i regionplanerne fra 2005.

Grundvandet i BNBO kan beskyttes ved at udvise særlig forsigtighed med aktiviteter, der kan give anledning til spild og uheld. Ud fra dette forsigtighedsprincip har Rødovre Kommune vedtaget, at der som udgangspunkt ikke gives tilladelse til nye grundvandstruende aktiviteter i BNBO. Desuden skal det tilstræbes at afvikle særligt grundvandstruende aktiviteter.

I de udpegede indvindingsoplande til de almene vandværker gælder der nogle særlige statslige krav til kommuneplanlægningen. Indvindingsoplandene er vist på kortet på side 227.

Rødovre Kommune skal friholde indvindingsoplandene for virksomhedstyper og anlæg, der medfører en væsentlig fare for forurening af grundvandet. Forbuddet gælder dog ikke arealer, der allerede er udlagt i kommuneplanen for disse virksomhedstyper og anlæg.

En tilsvarende bestemmelse gælder for Områder med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD), men dem er der ingen af i Rødovre. Endelig skal Rødovre Kommune friholde BNBO for udlæg af nye arealer til en arealanvendelse, der medfører øget fare for grundvandet.

Rødovre Kommune havde ved udarbejdelse af kommuneplanen taget højde for den statslige udpegningsoplande, som skete 19. marts 2018. Udpegningsoplandene medfører derfor ikke behov for ændringer i kommuneplanen.

Rødovre er allerede fuldt udbygget, og da indvindingsoplande til almene vandværker forventes at komme til at dække hovedparten af kommunens areal, er det ikke muligt at friholde indvindingsoplandene for byudvikling. Det er imidlertid Rødovre Kommunes vurdering, at byudvikling ikke indebærer en væsentlig risiko for forurening af grundvandet, så længe det undgås at etablere virksomhedstyper og anlæg, der medfører en væsentlig fare for forurening af grundvandet.

Som virksomhedstyper og anlæg, der medfører en væsentlig fare for forurening af grundvandet, anses f.eks. virksomheder, hvor der forekommer oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter, herunder organiske opløsningsmidler, pesticider og olieprodukter. Denne vurdering er baseret på resultatet



Indvindingsplande

 *Indvindingsplande*

af vandværkernes boringskontrol, som viser, at det hovedsagelig er organiske opløsningsmidler, der har givet anledning til forringelse af grundvandskvaliteten i Rødovre.

Den byudvikling, der planlægges i Rødovre, består i opførelse af helårsboliger og lettere erhverv herunder kontorvirksomheder. Denne form for byudvikling medfører ikke en øget anvendelse eller oplagring af organiske opløsningsmidler eller andre mobile forureningsskomponenter.

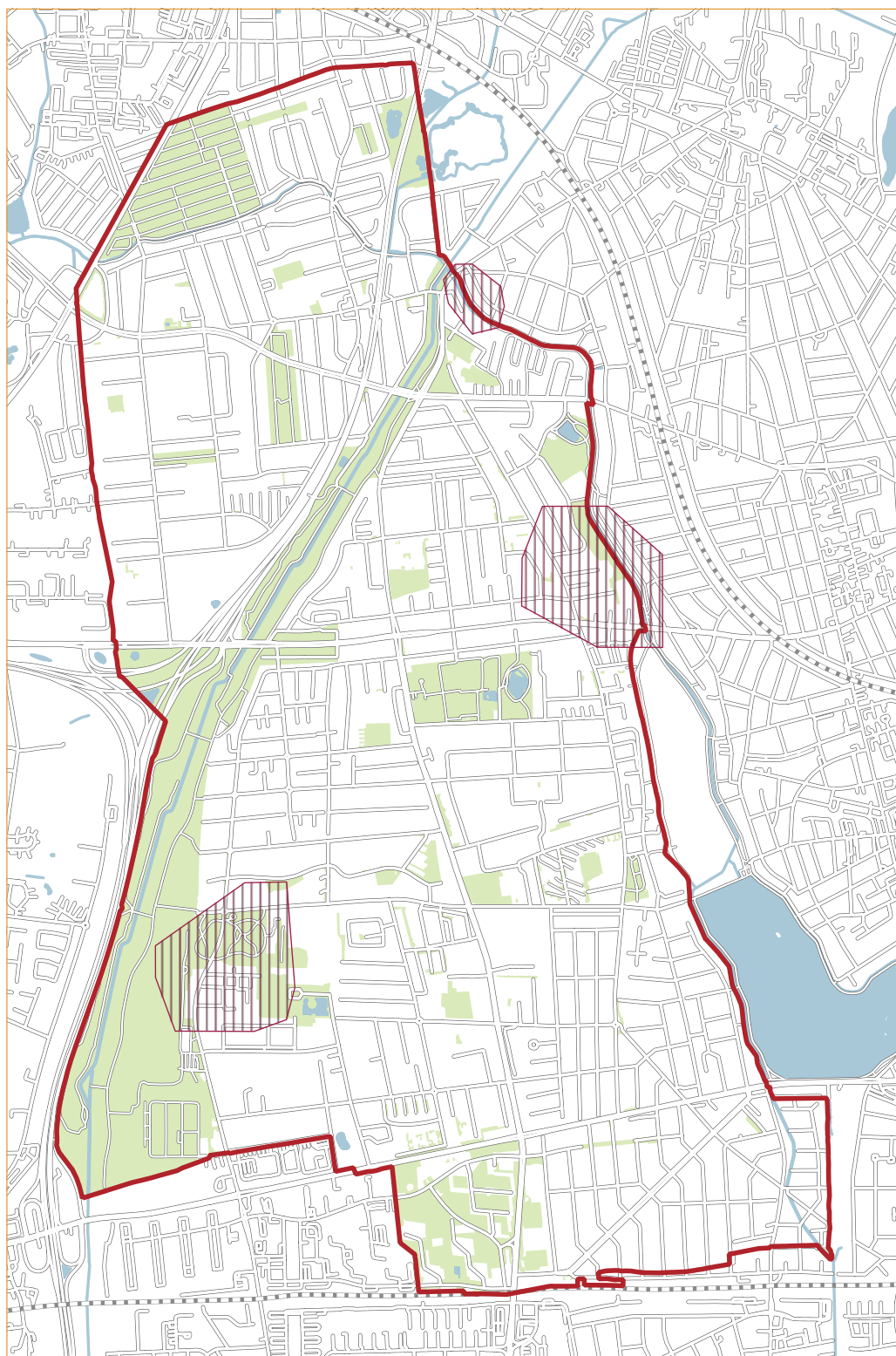
Ved udarbejdelse af nye lokalplaner inden for indvindingsoplande til de almene vandværker, vil Rødovre Kommune vedtage bestemmelser, som beskriver, hvordan grundvandsinteresserne beskyttes. En af disse bestemmelser vil være, at der ikke må etableres virksomhedstyper og anlæg, der medfører en væsentlig fare for forurening af grundvandet.

Hvis HOFOR som planlagt samler den lokale indvinding på Espevang Vandværk, vil BNBO blive genberegnet. De indvindingsoplande og indsatsområder, som Naturstyrelsen udpeger, vil ligeledes skulle revideres, hvis der sker væsentlige ændringer i vandindvindingen.

22: Retningslinjer for grundvandsbeskyttelse


Rødovre Kommune har i Vandhandleplan 2015 vedtaget retningslinjer for BNBO. Vandhandleplanen er udløbet sammen med de statslige vandplaner for perioden 2009-2015, og nedenstående retningslinjer overføres hermed til kommuneplanen:

1. Der må som hovedregel ikke gives tilladelse til nye grundvandstruende aktiviteter eller anlæg, herunder grundvandskøleanlæg, vertikale jordvarmeanlæg og anlæg til nedsivning af vejvand.
2. Det skal tilstræbes at afvikle særligt grundvandstruende aktiviteter og anlæg i relation til eksisterende virksomheder, institutioner, boligbebyggelse mv. I det omfang afvikling ikke er mulig, skal det tilstræbes at mindske risikoen for grundvandsforurening.
3. Det er et generelt mål for Rødovre Kommune, at drikkevandsforsyningen baseres på uforurenet grundvand ved forebyggelse og beskyttelse mod yderligere forringelse af grundvandsressourcen.



Retningslinjekort 16

Boringsnære beskyttelsesområder

 Boringsnært beskyttelsesområde (BNBO)

Spildevand

Kloakforsyningen i Rødovre drives af HOFOR. HOFOR blev dannet i 2012 ved fusion af de kommunale vand- og spildevandsselskaber i Rødovre, København, Herlev, Brøndby, Hvidovre, Dragør, Vallensbæk og Albertslund. De 8 kommuner ejer HOFOR i fællesskab.

I Rødovre er der to kloakeringsformer: fælleskloakering og separatkloakering. Ved fælleskloakering er der en fælles kloakledning til både regn- og spildevand, mens der ved separatkloakering er én ledning til regnvand og én ledning til spildevand. I Islev og den sydvestlige del af kommunen er der separatkloakeret. I de øvrige dele af kommunen er der overvejende fælleskloakeret. Kloakeringsformerne er vist på retningslinjekortet på side 233.

Afløbssystemet består ud over ledningsnettet af Hvissingegrøften, Viemosegrøften, pumpestationer og bassiner. Tre af bassinerne indgår i en naturmæssig sammenhæng, og disse skal fremtræde som naturlige søer med et så naturligt dyre- og planteliv, som muligt. Yderligere tilledning af vand til disse bassiner kræver en udledningstilladelse.

Spildevandet fra Rødovre Kommune bliver afledt til Renseanlæg Damhusåen og Spildevandscenter Avedøre, der begge drives af rensekoncernen BIOFOS. BIOFOS blev dannet i 2014 ved fusion af Spildevandscenter Avedøre og Lynette-fællesskabet, som Rødovre Kommune begge har været medejer af. BIOFOS ejes af de 17 kommuner som koncernens 3 renseanlæg modtager spildevand fra eller af deres forsyningsselskab. Rødovre Kommune har indirekte ejerskab af BIOFOS via HOFOR. Renseanlæg Damhusåen modtager 2/3 af spildevandet fra Rødovre, primært fra fælleskloakerede områder. Spildevandscenter Avedøre modtager 1/3 af Rødovres spildevand primært fra separatkloakerede områder. Det rensede spildevand ledes herefter ud til Kalveboderne og Køge Bugt. BIOFOS driver

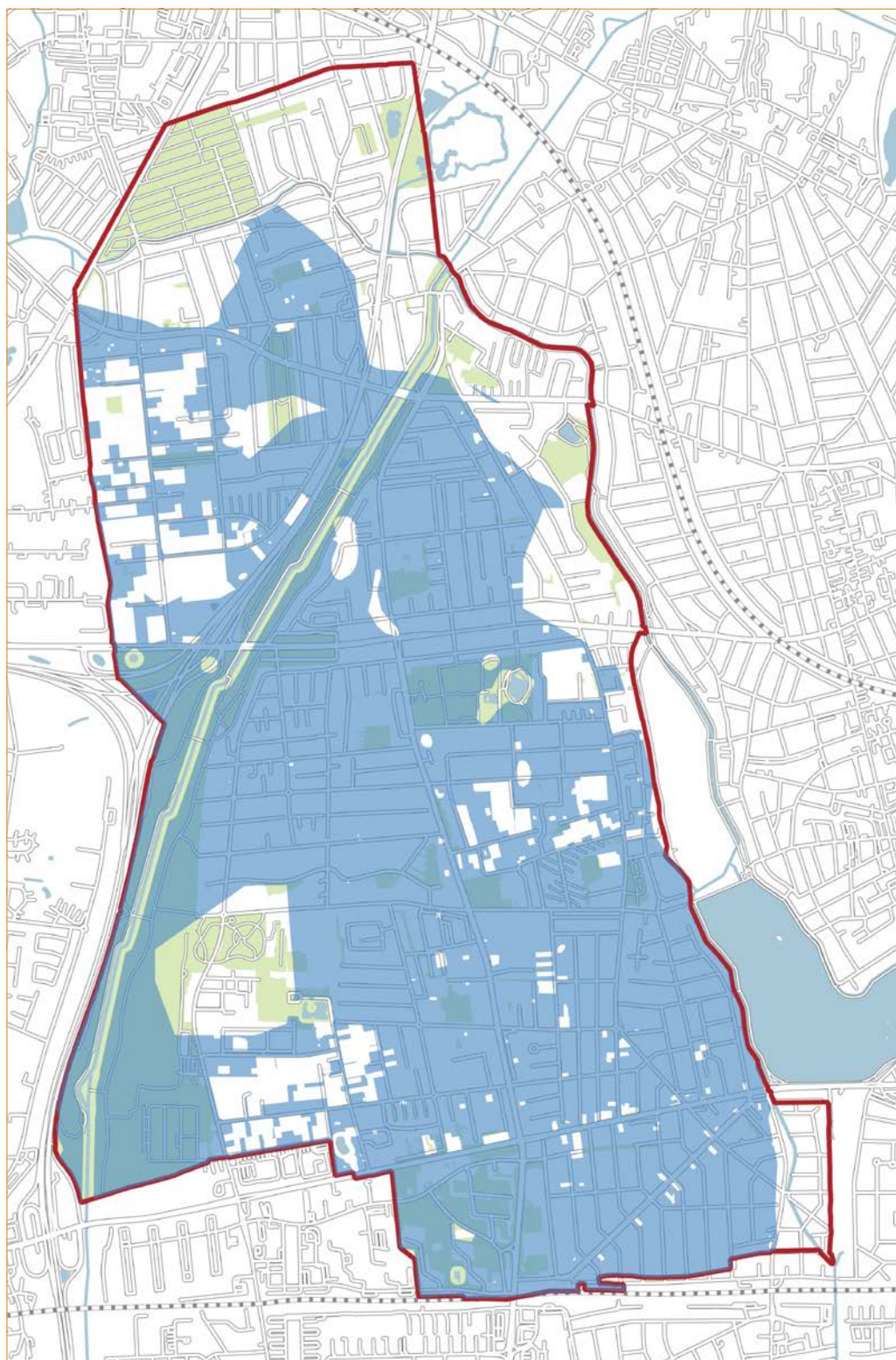
også Renseanlæg Lynetten, som modtager spildevand fra bla. København, men ikke fra Rødovre.

Rødovre er fuldt kloakeret. Dog findes der enkelte kolonihaveområder, der ikke er kloakeret. Disse har i 2016 modtaget påbud fra kommunen om at blive kloakeret for spildevand senest 31. december 2018. Herefter vil der ikke være ukloakerede områder tilbage i Rødovre bortset fra grønne områder mv. uden bebyggelse. De øvrige kolonihaveforeninger i Rødovre Kommune er allerede kloakeret for spildevand.

Der findes i Rødovre 3 overløb fra fælleskloak til Harrestrup Å. Overløbene betyder, at fortyndet husspildevand under kraftig regn bliver ledt urensset ud i Harrestrup Å. I Rødovre Kommunes Spildevandsplan 2013-2020 er det fastlagt, at der senest i 2020 skal der ske en indsats over for de 3 overløb. Indsatsen skal medføre, at overløbene reduceres til en årlig udledning på cirka 250 m³/reduceret ha oplandsareal.

I Spildevandsplan 2013-2020 er det fastlagt, at private grundejere i dele af Rødovre efter ansøgning kan udtræde delvist af kloakforsyningen, hvis de håndterer deres regnvand på egen grund typisk ved nedsivning. Når Rødovre Kommune har meddelt tilladelse til nedsivning og til delvis udtræden, kan grundejer ansøge HOFOR om at få tilbagebetalt en del af sit tilslutningsbidrag. De områder, hvor det er muligt at udtræde delvist af kloakforsyningen for regnvand er vist på "Retningslinjekort 17" side 231.

I Spildevandsplan 2013-2020 fastsatte Rødovre Kommune en række målsætninger om bl.a. serviceniveau, miljøhensyn og fornyelse af afløbssystemet. Nogle af disse målsætninger overføres til Kommuneplanen som nye retningslinjer for at sikre en yderligere forankring af principperne i kommunens planlægning.



Retningslinjekort 17

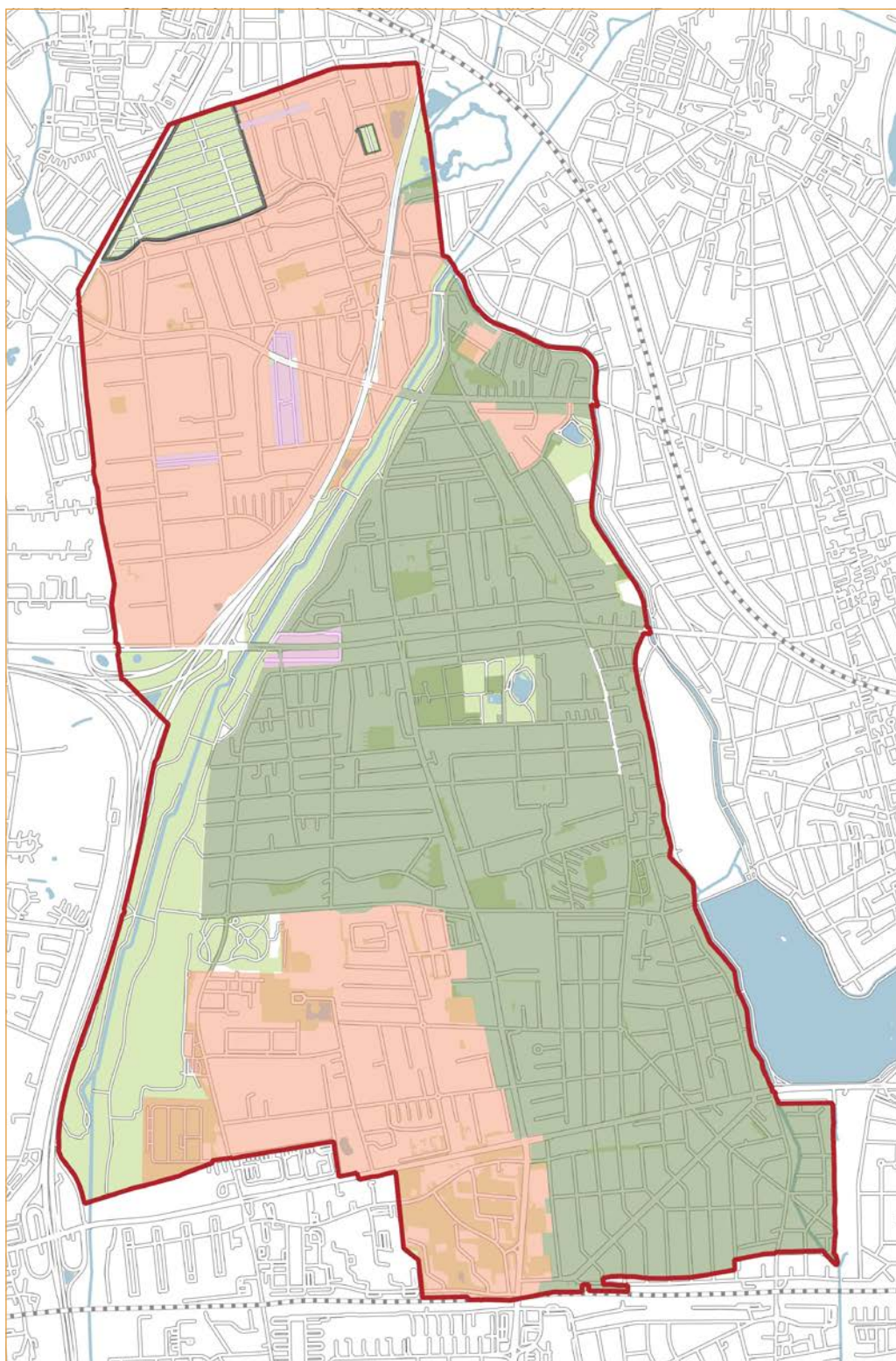
Udtræden af kloakforsyning.

■ Delvis udtræden af kloakforsyning mulig

23: Retningslinjer for Spildevand

1. Afledning af vand fra befæstede arealer skal ske via passage af sandfang og olieudskiller eller lignende, med mindre det kan dokumenteres ikke at være nødvendigt.
2. Spildevandsafledningen skal foregå, så kommunens/områdets vandområder og grundvandet beskyttes.
3. Spildevandsafledningen skal ske på en sådan måde, så de rekreative interesser tilgodeses.
4. Ved en fornuftig planlægning og prioritering af projekter skal det sikres, at de miljømæssige gevinster ved gennemførelse af de planlagte tiltag bliver så store som muligt.
5. For fælleskloakerede områder må der ikke ske stuvning til terræn oftere end 1 gang hvert 10. år.
6. For separatkloakerede områder må der ikke ske stuvning til terræn oftere end 1 gang hvert 5. år.

7. Fornyelserne af afløbssystemet skal som minimum resultere i en indsats, der sikrer afløbssystemets funktion og fastholder dets værdi og gennemsnitlige restlevetid.
8. Ved udbygning og renovering af kloaksystemet samt ved lokal afledning af regnvand skal der tages hensyn til beskyttelse af grundvandsressourcen og opnåelse af en bæredygtig vandbalance.



Retningslinjekort 18

Spildevand.

- Fælleskloakeret
- Separatkloakeret
- Ukloakeret område
- Spildevandskloakeret område (kolonihaver)



*Regnvandsbassin ved
Nyholms Allé.*



Varmeforsyning

Rødovre Kommune har vedtaget en Varmeplan 2010 der fastlægger, hvilke områder i kommunen der er udlagt til kollektiv forsyning med henholdsvis fjernvarme eller naturgas. I Varmeplan 2010 er områder med enfamiliehuse som hovedregel udlagt til naturgas, mens områder med tæt bebyggelse er udlagt til fjernvarme.

Bortset fra området omkring Vestvolden samt kolonihaver er hele kommunen omfattet af kollektiv varmforsyning.

Fjernvarmen til Rødovre leveres af Vestegnens Kraftvarmeselskab (VEKS) via et transmissionsnet, der forbinder de store kraftværker og affaldsforbrændingsanlæg. Transmissionsystemet giver mulighed for en optimal varme- og el-produktion i hovedstadsområdet. Fjernvarmedistributionen i Rødovre varetages af Rødovre Kommunale Fjernvarmforsyning (RKF).

Naturgassen til Danmark er gennem mange år kommet fra den danske del af Nordsøen. Indtil 2035 forventes Danmark at være nettoeksportør af naturgas. Der er bygget nye transmissionsledninger mellem Danmark og Tyskland, så forsynings sikkerheden fortsat fastholdes.

På grund af de begrænsede energiresourcer og de menneskeskabte klimaforandringer har skiftende regeringer fremlagt klima- og energipolitikker for de kommende år, der blandt andet sigter på at reducere CO₂-udledningen og gøre Danmark uafhængig af fossile brændsler til rumopvarmning.

Fjernvarmen har betydning for opnåelse af disse mål, fordi fjernvarmen giver en stor fleksibilitet ved valg af brændsel, og den giver mulighed for at udnytte varmen fra affaldsværker og anden spildvarme. Anvendelse af biobrændsler på værkerne vil endvidere bidrage positivt i CO₂-regnskabet.

I forhold til vedvarende energi spiller fjernvarmen også en rolle, i det fjernvarmen kan være en buffer for de produktionsvariationer, der naturligt er på sol- og vindenergi.

Alle disse fordele ved fjernvarmen betyder, at man i hovedstadsområdet undersøger mulighederne for at fortrænge naturgassen til fordel for fjernvarmen.

For Rødovre betyder det, at områdeafgrænsningen i Varmeplan 2010 med jævne mellemrum bliver genovervejet. Som grundlag for denne planlægning har RKF udarbejdet Udbygningsplan 2010, der belyser de miljømæssige og økonomiske konsekvenser for udbygning af de eksisterende fjernvarmeområder. I udbygningsplanen vurderes både bruger-, selskabs- og samfundsøkonomi.

Udbygningsplan 2010 opdeler kommunen i mindre områder, som hver for sig vurderes med henblik på udbygning af fjernvarmen. De områder, der er mest egnede, prioriteres med hensyn til tidspunkt for udførelse.

Udbygningsplan 2010 er godkendt af Rødovre Kommunalbestyrelse, i det den skal betragtes som en ”forretningsplan” for RKF. Godkendelse af Udbygningsplan 2010 ændrer således ikke områdeafgrænsningen i kommunens Varmeplan 2010.

For at et naturgasforsynet område kan skifte til forsyning med fjernvarme, skal der udarbejdes et projektforslag. Projektforslaget er det myndighedsprojekt, der skal ligge til grund for beslutning om det pågældende område kan skifte status i varmeplanen fra naturgas til fjernvarme. Projektforslaget skal beregne de miljømæssige, samt de bruger-, selskabs- og samfundsøkonomiske konsekvenser ved at skifte til fjernvarme.

Projektforslag udarbejdes i henhold til Lov om varmforsyning (lovbekendtgørelse nr. 523) med tilhørende bekendtgørelse nr. 825 om godkendelse af projekter for kollektive varmforsyningsanlæg.

Rødovre Kommunalbestyrelse skal koordinere projektbehandlingen med anden planlægning i kommunen og i regionen. Godkendte projektforslag skal indarbejdes ved revision af kommune- og lokalplaner. Projektforslag skal også sendes til høring hos berørte selskaber, myndigheder og grundejere. Beslutning om godkendelse sker ud fra en konkret vurdering af, om konverteringen er samfundsøkonomisk fordelagtig.

Fjernvarmen er næsten helt udbygget inden for den gældende Varmeplan 2010, og stort set alle potentielle forbrugere er tilsluttet. Med de gældende forudsætninger for beregninger til brug for projektforslag, er der ikke aktuelle planer om at konvertere større sammenhængende områder fra naturgas til fjernvarme. Udbygningen forventes at ske som knopskydninger i form af konverteringer af mindre områder og enkelstående bebyggelser.

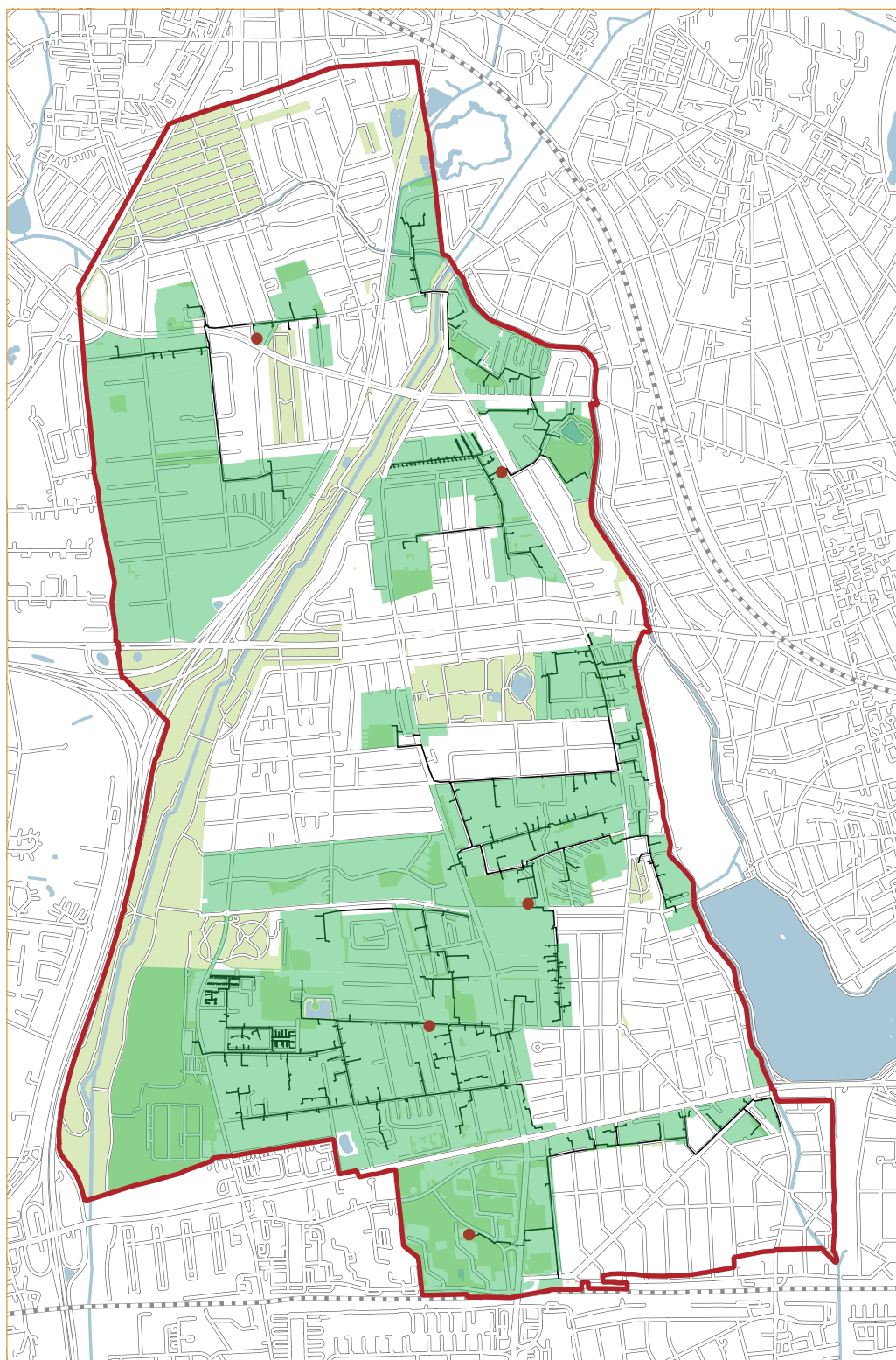
Den største del af fjernvarmenettet i Rødovre er etableret i 1986 - 1989. Fjernvarmenettet er i god stand, så der forventes ikke igangsat større renoveringsarbejder med ledningsudskiftninger. Punktvisse renoveringer vil forekomme.

Blokvarmecentraler har tilslutningspligt til kollektiv varmforsyning. Småforbrugere har som udgangspunkt ikke tilslutningspligt. Kommunalbestyrelsen kan dog ved godkendelse af et projektforslag pålægge både eksisterende og ny bebyggelse tilslutningspligt.

24: Retningslinjer for varmforsyning

1. Den til enhver tid gældende varmeplan bestemmer den mulighed for kollektiv varmforsyning (naturgas eller fjernvarme), som kan tilbydes en ejendom.
2. Den videre varmeplanlægning baseres på arbejde med projektforslag for mindre energidistrikter i kommunen. Projektforslag skal belyse bruger-, selskabs- og samfundsøkonomi samt miljøforhold.

Vekslerstation	Adresse
Madumvej	Islevbrovej 45
Broparken	Rødovrevej 347
Rødovre Centrum	Rødovre Parkvej 140
Bybjerget	Brandholms Allé 34
Agerkær	Agerkær 37



Retningslinjekort 19
Kort over varmeforsyning.

Store dele af Rødovre er forsynet med fjernvarme.

- Fjernvarmeområde
- Fjernvarmeledning
- Vekselstation

Øvrige tekniske anlæg

Højspændings- og naturgasnet

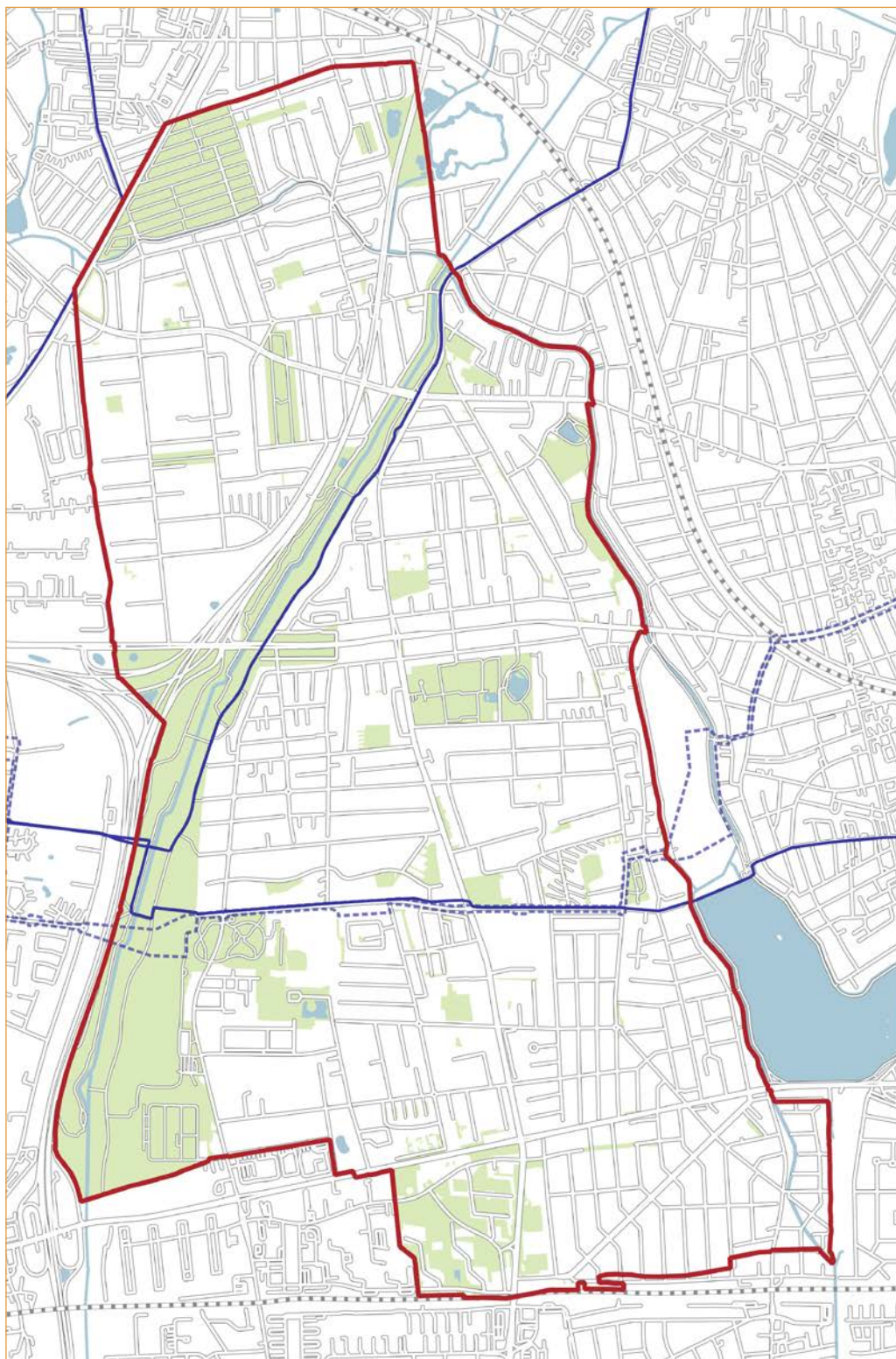
I dag er der et højspændingskabel, der går gennem Rødovre Kommune. Kablet er et 132 kW højspændingsjordkabel, der løber langs Rødovre Parkvej midt i kommunen.

Der er ikke en naturgashovedtransmissionsledning i Rødovre Kommune. Inden for kommunen har vi en lang række mindre naturgasledninger, der forsyner en del af kommunens borgere med naturgas.

Energinet har projekteret for et højspændingskabel. Det forventede tracé kan ses på kortet med eksisterende og projekterede højspændingskabler på side 229.

25: Retningslinjer for øvrige tekniske anlæg

1. Der må ikke planlægges anlæg, byggeri eller andre dispositioner, der hindrer etablering af de på ”Retningslinjekort 20” side 239 angivne anlæg.
2. Høje genstande som f.eks. vindmøller, antenner, lysmaster nær Energinets jordkabelanlæg bør som minimum placeres i en afstand på 50 m fra respektafstanden langs jordkabelanlæg.



Retningslinjekort 20

Kort over eksisterende og projekterede højspændingskabler.

- Eksisterende højspændingsjordkabel på 132 kW*
- Projekteret højspændingskabel på 132 kW*



Placering og indpasning af antennemaster

Særligt antennemaster men også antenner placeret på eksisterende bygninger har en stor betydning for kommunens visuelle miljø, hvilket stiller krav til placering og indpasning i forhold til eksisterende bebyggelse og landskab. Udviklingen af mobiltelefoni og brugen af trådløs telekommunikation har krævet flere master med tilhørende antenner, teknikkabiner mv. Det er vigtigt, at udbygningen sker så anlæggene samles på færrest mulige lokaliteter eller "sites". Afstanden mellem disse "sites" er afgørende for dækningen. Formålet er, at der samtidig med, at der etableres en optimal dækning for borgerne, også tages videst muligt hensyn til antennernes påvirkning af det visuelle miljø.

Efter masteloven skal alle udbydere have mulighed for at benytte opsatte antenner, men de enkelte udbydere har hver deres teknikkabine. Anlæggene kræver byggetilladelse.

Ansøgninger om nye "sites" til antennemaster vil blive godkendt efter en nøje og konkret afvejning af behovet for den pågældende konstruktion, sammenholdt med det æstetiske udtryk på den ansøgte placering.

Private antenneanlæg

Private antenneanlæg/paraboler og fællesantennemaster der bliver brugt til at modtage TV- og radiosignaler i boligerne, er ikke omfattet af masteloven. Reguleringen af private anlæg er beskrevet i afsnittet "Generelle rammebestemmelser" på side 294.



26: Retningslinjer for indpasning og placering af antenner og master

1. Nye sendemaster og antenner skal primært søges opsat på eksisterende master, konstruktioner, tekniske anlæg eller eksisterende bygninger på mere end 2 etager og med en højde på mindst 8,5 m over terræn.
2. Nye master skal så vidt det er muligt, udformes således, at der er plads til, at flere teleoperatører kan etablere antenner på masten.
3. Antenner skal placeres, så de syner mindst muligt fra gadeplan.
4. På og omkring fredede bygninger må der ikke etableres antenner.
5. På bygninger med høj bevaringsværdi må der ikke etableres antenner.
6. I kommunens fredede områder, bevaringsværdige bymiljøer og udpegede kulturmiljøer, er der som udgangspunkt ikke mulighed for at etablere antenner. Kun hvis der ikke findes alternative placeringsmuligheder, og sendemasten enten kan bygges ind i eksisterende bygningsanlæg eller placeres og udformes, så den ikke påvirker de bærende bevaringsværdier.
7. Master og antenner ønskes ikke camoufleret som andre typer objekter, men skal udformes og farvesættes i harmoni med omgivelserne. Masterne kan dog tillades udformet kunstnerisk, skulpturelt, enten ved overfladebehandling eller udformning. Valg af mastetype sker i samarbejde mellem kommune og ansøger med henblik på at vælge den mest hensigtsmæssige mastetype, farve osv. i forhold til funktion og omgivelser.
8. Tekniske installationer i forbindelse med antenneanlæg skal så vidt muligt indbygges i den eksisterende bebyggelse. Hvor

dette ikke er muligt, skal teknikbygninger placeres, evt. udformes, farvesættes og omgives med beplantning således, at de ikke virker dominerende i nærmiljøet.

9. Ved placering af antenner og antennemaster tilstræbes en placering indenfor følgende typer af områder, i prioriteret rækkefølge:
 - Erhvervsområder.
 - Områder til offentlige formål af teknisk karakter som fx. brandstationer, vandtårne og varmecentraler.
 - Områder udlagt til andre offentlige formål, primært sportspladser med høje lysmaster, ved eller på tekniske anlæg i tilknytning til stationer eller motorvejs-traceer.
 - Bycentre, hvor der er mange skilte, ventilationskanaler, skorstene og master
 - Boligområde.
 - Byparker, grønne områder og i de åbne landskaber.
10. Antennemaster, sendeanlæg, teknikbygninger og fundamenter skal være fjernet senest 12 måneder efter at de er taget ud af drift.

Klimatilpasning

- 244 Baggrund for klimatilpasning
- 246 Vision og mål for klimatilpasning
- 250 Risikobillede
- 257 Prioriteret indsats for klimatilpasning



Baggrund for klimatilpasning

Regeringen og Kommunernes Landsforening indgik som en del af økonomiaftalen for 2013 en aftale om klimatilpasning, som forpligter alle kommuner til at gennemføre risikokortlægning og udarbejde klimatilpasningsplaner. Planen indeholder en risikokortlægning for oversvømmelser på terræn, og skaber samtidig et overblik over kommunens indsats og en prioriteret indsats.

Baggrunden for aftalen mellem Regeringen og Kommunernes Landsforening er de seneste års usædvanligt voldsomme skybrud, der er tegn på et presserende behov for klimatilpasning.

Konkret indeholder dette afsnit kommunens mål og vision, status på klimatilpasning, risikokortlægning samt retningslinjer og rammer.

I overensstemmelse med Naturstyrelsens vejledning ”Klimatilpasningsplaner og klimalokalplaner” er fokusområdet oversvømmelser på terræn. Det er grundejernes eget ansvar at sikre sig imod kælderoversvømmelser som følge af opstigende kloakvand.

Det forventes, at Erhvervsstyrelsen udarbejder en vejledning om klimatilpasning i forbindelse med planlovsændringen, der trådte i kraft 1. februar 2018. Rødovre Kommune skal forholde sig til den kommende vejledning.



FØR: Klimatilpasningsprojekt på Lørenskogvej



EFTER: Klimatilpasningsprojekt på Lørenskogvej

Vision og mål for klimatilpasning

Rødovre Kommunes vision er, at klimatilpasning skal styrke Rødovre som en attraktiv, grøn og klimarobust forstad. Gennem en langsigtet planlægning vil vi gøre byen mindre sårbar over for klimaændringerne, således at Rødovre tilpasses til fremtidens klima. Klimatilpasningstiltagene skal indgå som en naturlig del af bybilledet, og regnvandet anvendes som en ressource til at fremme grønne og blå elementer i byen.

Rødovre Kommune vil gennemføre klimatiltag, der kan inspirere borgere og virksomheder til også at gøre en indsats. Rødovre Kommune vil i samarbejde med de øvrige kommuner, forsyningsvirksomheder og andre interessenter i hovedstadsområdet arbejde for at gøre hovedstadsområdet klimarobust med fokus på samfundsmæssig omkostningseffektivitet, bæredygtighed og synergieffekter.

Fremtidens klima

Danmark får i fremtiden et varmere og generelt vådere vejr med øget hyppighed, intensitet og varighed af ekstreme vejrbegebenheder.

Temperaturen vil stige, vintrene vil blive mildere, og somrene vil blive varmere. Der vil blive flere og længerevarende varme- og hede-bølger. Som gennemsnit frem mod 2050 forventes temperaturen at stige med 1,2 °C sammenlignet med perioden 1961–1990. I år 2100 forventes en stigning i temperaturen på 2,9 °C.

I en bykommune som Rødovre kan de forventede temperaturstigninger som følge af klimaændringerne betyde, at den såkaldte varme-ø-effekt forstærkes. Varme-ø-effekten opstår, fordi bygninger og faste belægninger har en høj varmelagringssevne, mens planternes temperatursænkende virkning til gengæld slår mindre igennem i den tætte by, fordi der er færre af dem. I byen er der på årsbasis 0,5-1 °C varmere end i det omkringliggende åbne

landskab. På de varmeste sommerdage kan denne forskel stige til 3-10 °C.

En grøn by kan gøre varme-ø-effekten mindre, da varme-ø-effekten er mindre i områder med grønne flader, som træer, græs, grønne hegn og grønne tage. De negative konsekvenser ved en varmere by er, at varmen kan medføre ubehag for borgerne. Ekstreme vejr-situationer, som hede-bølger, kan få konsekvenser for borgerne's sundhed og helbred. De varmere temperaturer udløser derfor behov for energiforbrug til nedkøling og ventilation af bygninger. En anden konsekvens er, at luftkvaliteten forringes, hvilket også har betydning for borgernes sundhed og helbred.

Der kan forventes mere nedbør – især om vinteren. Somrene er vanskeligere at forudsige, men de vil sandsynligvis blive præget af længere tørre perioder samtidig med, at der vil blive kraftigere skybrud. Som gennemsnit forventes årsmiddelnedbøren at stige med ca. 7 % frem mod år 2050. I år 2100 forventes årsmiddelnedbøren at være vokset med ca. 14 %.

Flere og kraftige storme er også en konsekvens som følge af klimaændringerne. I en bykommune som Rødovre kan dette medføre flere skader på bygninger i form af nedblæste tagsten m.m.

Endelig kan der forventes stigende havvandstand som følge af afsmeltning af gletchere og udvidelse af havvand, når temperaturen i verdenshavene stiger. Havvandstanden forventes dog ikke at stige så meget, at det vil kunne mærkes i Rødovre Kommune. Frem til år 2100 forventes en stigning i vandstanden på cirka 0,94 meter, og hele Rødovre Kommune ligger mindst 4 meter over det nuværende havniveau.



Klimaudfordringerne

Der er både positive og negative konsekvenser af klimaændringerne i Danmark. De positive effekter er primært knyttet til stigende temperaturer, som f.eks. giver længere vækstsæson og øget produktivitet i land- og skovbrug samt mindre energiforbrug til opvarmning. De negative konsekvenser er især knyttet til ekstremregn, højere havvandstand og kraftigere storme, der kan medføre omfattende skader på f.eks. bygninger og infrastruktur samt tab af landbrugsafgrøder. I tætbebyggede områder kan stigninger i grundvandsstanden også blive et problem, især i forhold til bygninger med kældre.

De planlægningsmæssige udfordringer, som klimaændringerne indebærer, skaber behov for at udvikle løsninger, der kan afhjælpe eller minimere skader på eksisterende værdier, og for at planlægge, så byerne og det åbne land vil kunne indrettes til at kunne klare og måske endda få en fordel ud af det ændrede klima.

Udfordringerne kan eksemplificeres med, at den øgede hyppighed af skybrud er kommet i en periode, hvor byerne har fået flere befæstede arealer, er blevet tættere og har fået flere vandfølsomme installationer og infrastruktur. Dette betyder, at både sandsynligheden for oversvømmelser og omfanget af de værdier, der kan gå tabt, er vokset. Da der er store værdier på spil, er behovet for at sikre samfundet mod oversvømmelser steget.

Status på klimatilpasning i Rødovre

Rødovre Kommune blev som andre kommuner i hovedstadsområdet ramt af kraftige skybrud i 2010 og 2011, hvilket satte fokus på behovet for klimatilpasning. Rødovre Kommune har fået oplysninger fra Forsikring og Pension, som viser, at de otte største forsikringsselskaber i Danmark i 2010 udbetalte 11 mio. kr. i skadeserstatninger som følge af vandskader i



Eksempel på et grønt tag.

Rødovre, og i 2011 udbetalte de 153 mio. kr. De otte selskaber dækker cirka 85 % af markedet i Danmark, og tallene giver dermed et godt fingerpeg om de totale skaders omfang.

Klimatilpasning af en by er en proces, som det tager mange år at gennemføre, og som kræver store investeringer. På kort sigt kan skaderne og generne som følge af ekstreme vejrbegebenheder som kraftige skybrud imidlertid begrænses ved indsatser, der kan gennemføres ”her og nu”, og som kun kræver mindre investeringer.

Rødovre Kommune fik i 2011 kortlagt risikoen for oversvømmelser fra kloak og vandløb som følge af skybrud. På baggrund af denne kortlægning har Rødovre Kommune identificeret de tekniske anlæg, hvor der risikeres oversvømmelser under skybrud, og hvor driften af anlægget har samfundsmæssig betydning, eller hvor oversvømmelser kan medføre risiko for forurening.

Ejerne af de pågældende anlæg er blevet orienteret om kortlægningens resultat, således at de kan træffe de nødvendige foranstaltninger til at beskytte det pågældende anlæg. Det drejer sig blandt andet om VEKS, der leverer fjernvarme til Rødovre Kommune og HOFOR, der driver vandforsyningen. Det er vigtigt, at forsyning, som fjernvarmeforsyning og vandforsyning også kan fungere under og efter et kraftigt skybrud.

Rødovre Kommune har også identificeret de kommunale bygninger, hvor der er risiko for oversvømmelse, og er i gang med at sikre disse ved eksempelvis installation af højt vandslukker, afblænding af lysskakter m.m. På den måde sikres borgerne, at kraftige skybrud ikke medfører lukning af skoler eller institutioner, og at Rødovre Kommunes udgifter til forsikring ikke øges.

Rødovre Kommune har i ”Plan for fortsat drift” beskrevet kommunens egen indsats under og efter et skybrud. På den måde sikres en hurtig og effektiv indsats, for at genskabe fremkommelighed i kommunen ved eksempelvis at fjerne væltede vejtræer fra kørebanen og få pumpet vand væk fra offentlige veje og stier, så snart det kan lade sig gøre. Rødovre Kommune har indkøbt pumper til sit skybrudsberedskab, og anvender herudover udstyr, som kommunen har i forvejen, og som anvendes i den daglige drift til vedligeholdelse af veje og parker m.m. Rødovre Kommune har også etableret et varslingsystem, der giver de ansvarlige for skybrudsberedskabet besked, så snart et skybrud er i gang, således at indsatsen kan igangsættes hurtigt.

Da Rødovre Kommune indgår i Hovedstadens Beredskab, kan vi derigennem trække på deres og andre kommuners udstyr og erfaring.

Hvad angår den langsigtede klimatilpasning, er Rødovre Kommune gået i gang med at indtænke skybrudssikring og lokal afledning af regnvand (LAR), når en vej alligevel står over for at skulle renoveres. Erfaringer viser, at afkobling af regnvand oftest er en billigere løsning end udbygning af kloakken. Samtidig gives vejene, i det omfang trafikale og andre hensyn tillader det, en mere ”grøn” profil, der medvirker til større livskvalitet i området.

I 2013 igangsatte Rødovre Kommune renovering af Lørenskogvej, hvor regnvand fra vejen frakobles den offentlige kloak og nedsives via regnbede. Projektet gennemføres i samarbejde med HOFOR A/S, som via vandafledningsaftigten finansierer de udgifter, der relaterer sig til LAR-løsningen.

I 2015 fik Rødovre Kommune undersøgt, hvordan det er muligt at klimatilpasse 5 af de 8 udpegede risikoområder. 3 områder indgik ikke i undersøgelsen, fordi nogle særlige for-



hold gør sig gældende i de områder. Undersøgelsen mandede ud i, at Kommunalbestyrelsen vedtog, at de udpegede risikoområder skal klimatilpasses i perioden 2016-2025. Når de udpegede risikoområder er klimatilpasset, skal der tages stilling til, hvad der skal ske i resten af Rødovre.

Klimatilpasningen skal ske ved en kombination af traditionelle kloaktekniske løsninger i form af rør og bassiner, samt ved håndtering og forsinkelse af regnvand på overfladen. Nogle af projekterne vil bestå i terrænregulering på offentlige veje for at styre vandets strømningsretning. Rødovre Kommune indgik i 2015 aftale med HOFOR om medfinansiering af disse projekter, og i 2016 blev aftalerne godkendt af Forsyningssekretariatet. Rødovre Kommune er nu i gang med at planlægge arbejdet, som forventes at gå i gang i 2018. Der er vigtigt, at der planlægges ud fra et helhedsorienteret perspektiv, således at trafikssikkerhed, tilgængelighed, beskyttelsesinteresser mv. ikke forringes, og der skabes synergieffekt med bymiljøet og rekreative arealer.

HOFOR har også indgået aftaler med private grundejere i form af boligselskaber om projekter, der skal håndtere og forsinke regnvand på overfladen på deres fællesarealer. De første

af disse aftaler blev også godkendt af Forsyningssekretariatet i 2016.

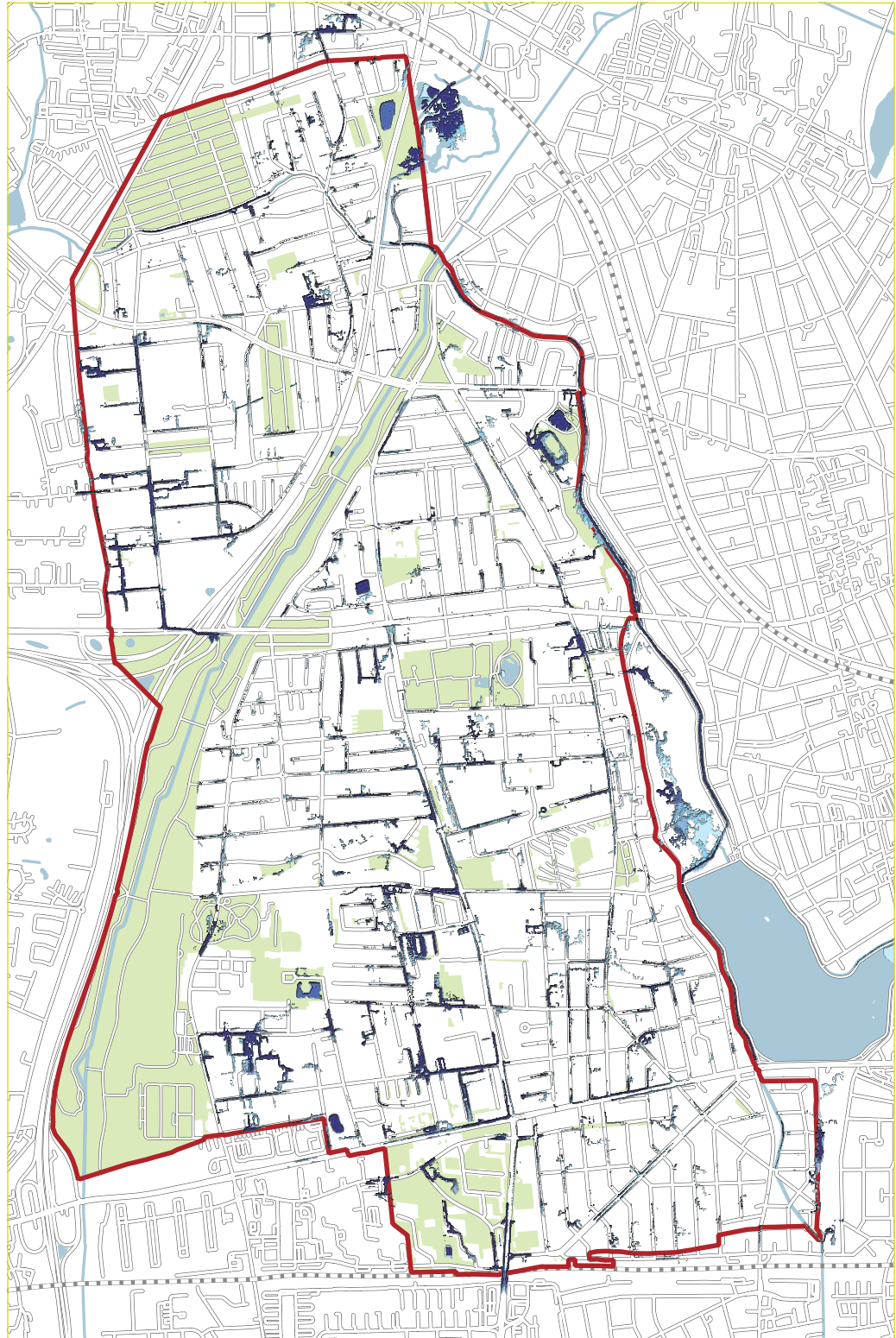
Klimatilpasning indtænkes også i byudviklingen i Rødovre. I den nye bydel IrmaByen bliver regnvand tilbageholdt lokalt, så det ikke gør skade, og afledt forsinket til det offentlige regnvandssystem. I Damhusparken bliver regnvandet også tilbageholdt lokalt og herefter afledt direkte til Harrestrup Å, så det ikke belaster den offentlige kloak.

Her og nu ser Rødovre Kommune især udfordringer på klimatilpasningsområdet i form af de skader, der sker, når der forekommer et kraftigt skybrud. På længere sigt kan også varme-ø-effekten blive et problem i en tætbygget bykommune som Rødovre. Plantning af træer er en særlig effektiv måde at begrænse temperaturstigninger i den tætte by, derfor er det vigtigt at plante træer og bevare eksisterende værdifulde træer. I den nordlige del af Rødovre Kommune kan stigning i grundvandsspejlet lokalt blive et problem i forhold til bygninger med kældre, idet grundvandet allerede er steget en del som følge af reduceret vandindvinding. I disse områder søges nedsivning af regnvand ikke fremmet af hensyn til de hydrogeologiske forhold.



Projekt for Damhusparken, hvor regnvandet bliver tilbageholdt og afledt til Harrestrup Å.

Risikobillede



Oversvømmelseskort

Kortet illustrerer, hvor der vil stå mindst 10 cm vand på terræn ved 5-100 års regnhændelser. På kortet ses også, hvor der vil være vand på terræn i de områder, der støder op til kommunegrænsen. Dette er taget med for at give et mere fyldestgørende billede.

- 5 års hændelse
- 10 års hændelse
- 25 års hændelse
- 50 års hændelse
- 100 års hændelse



Grundlaget for at beslutte, hvor indsatsen for klimatilpasning skal ske, er en kortlægning af risikoen for oversvømmelse. Risikokortet er udarbejdet på baggrund af et oversvømmelseskort og et værdikort.

Oversvømmelseskortlægning

Rødovre Kommune har udarbejdet en numerisk hydraulisk model, som beregner vandstande og flow i kloakker og vandløb. Ved at kombinere resultatet af disse beregninger med en digital højdemodel kan det forudses, hvor i kommunen der vil ske oversvømmelser fra kloak eller vandløb under et skybrud.

Modellen er anvendt til at beregne, hvor der vil ske oversvømmelser som følge af skybrud, der i gennemsnit forventes at forekomme med 5, 10, 25, 50 og 100 års mellemrum. I beregningerne er der taget højde for de forventede klimaændringer frem til år 2100. Det bety-

der, at der er ganget en faktor 1,3-1,4 på de regnmængder, man kunne forvente at opleve i Rødovre Kommune, før klimaforandringerne begyndte. Disse faktorer er valgt ud fra anbefalingerne i Spildevandskomiteens Skrift 27. Modellen anvender kunstige regnhændelser af to timers varighed, som er genereret ud fra historiske regndata. Regnhændelserne er taget fra Spildevandskomiteens Skrift 28.

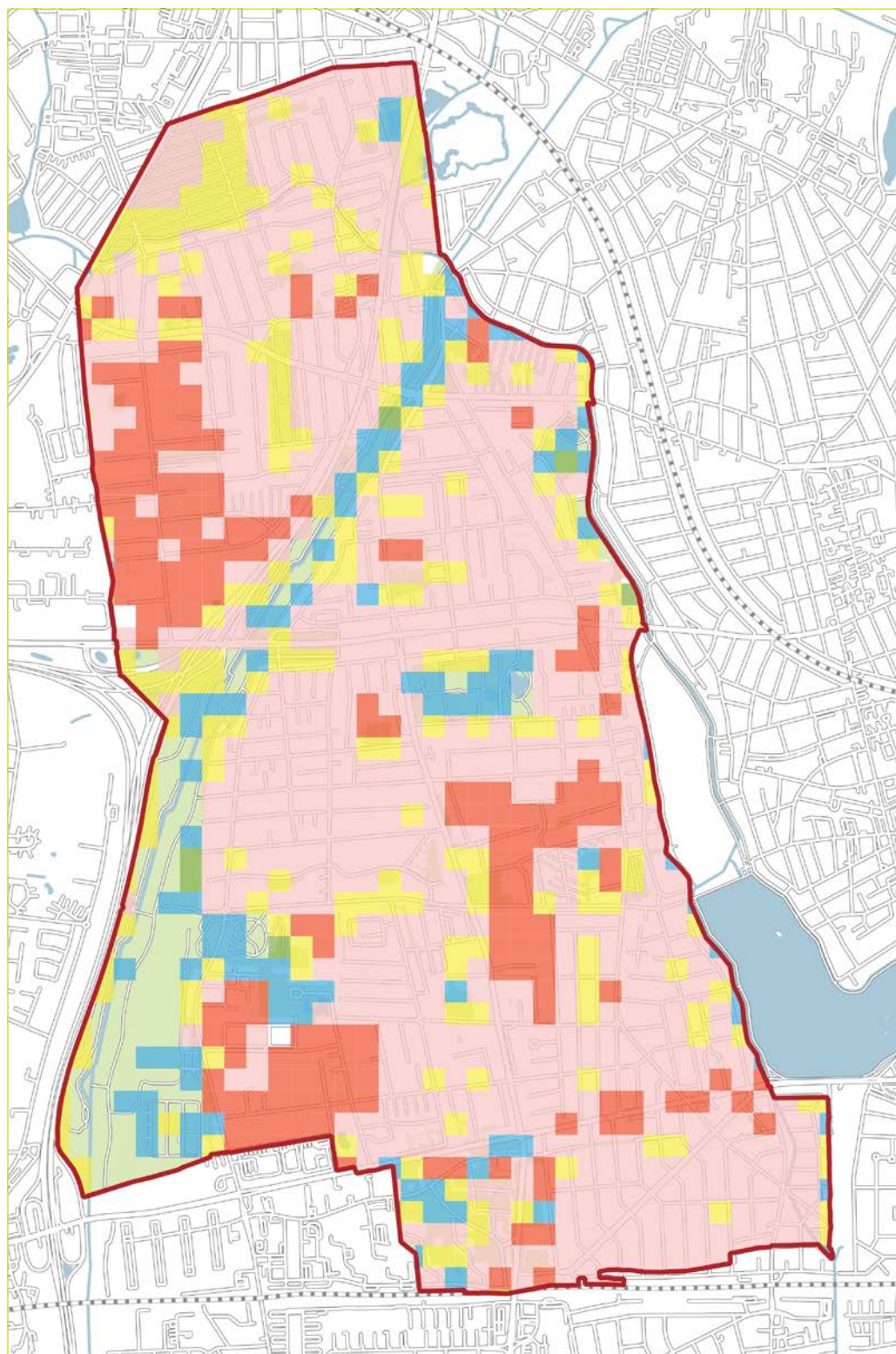
På Oversvømmelseskortet, på modstående side, er vist de områder, hvor modellen forudser, at der under eller efter skybrud med en forventet gentagelsesperiode på 5-100 år vil komme til at stå mindst 10 cm vand på terræn. De 10 cm er valgt, fordi mindre vanddybder på terræn erfaringsmæssigt kun sjældent giver anledning til alvorlige vandskader.



Oversvømmet vej.

Skadesomkostning (kr)

- 100-9.999
- 10.000-999.999
- 1.000.000-1.999.999
- 2.000.000-4.999.999
- 5.000.000-65.000.000



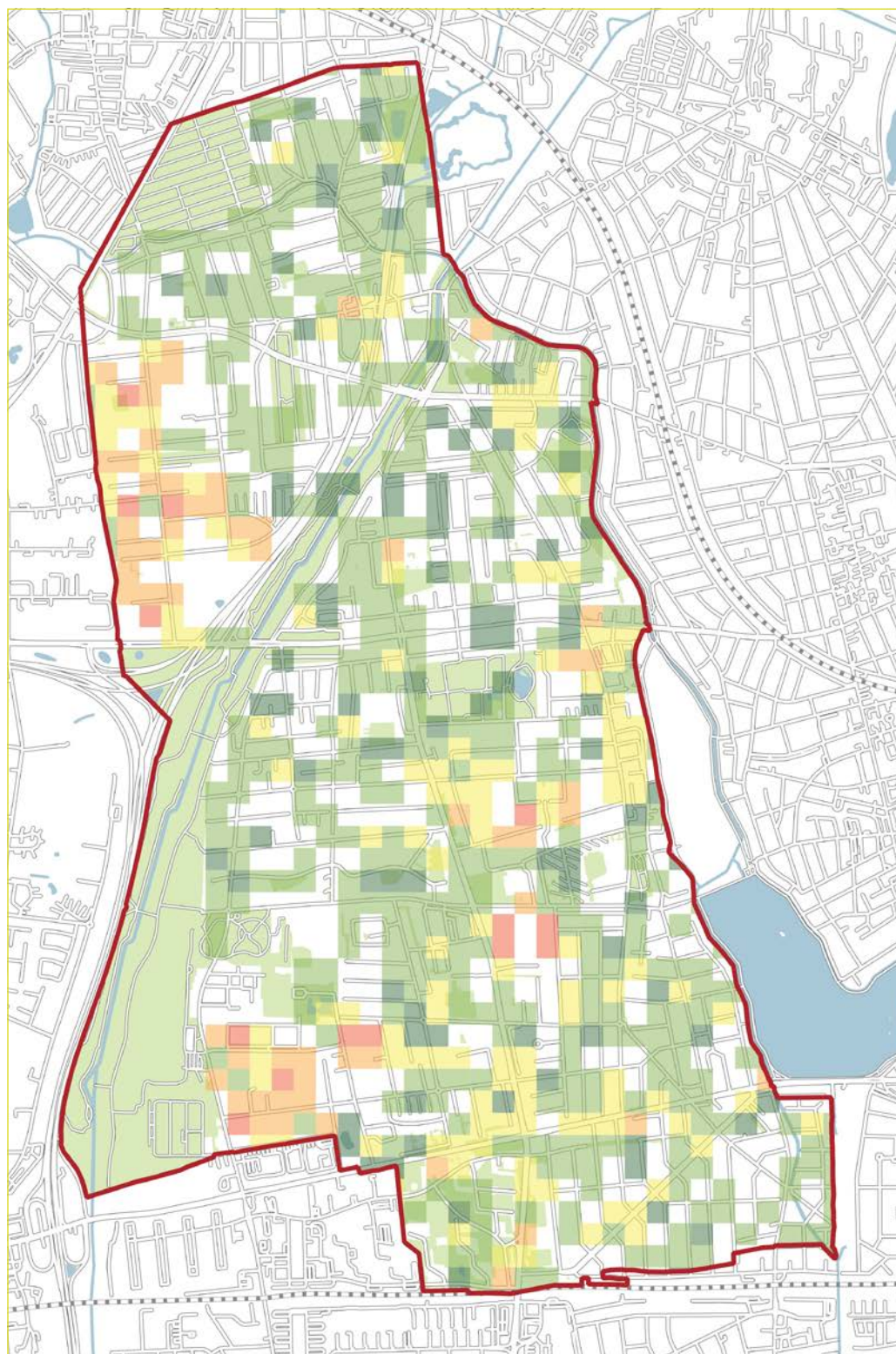


Værdikortlægning

Værdikortet for Rødovre Kommune er et ud-snit af et værdikort for hele hovedstadsområ-det. Kortet viser de potentielle omkostninger ved skader som følge af oversvømmelser på terræn og er baseret på erfaringstal for, hvor store værdier der går tabt, når tekniske instal-lationer og bygninger af forskellig type bliver vandskadet. Kortet viser således ikke den to-tale værdi af tekniske installationer og bygnin-ger i Rødovre Kommune men alene de udgif-ter, der kan forventes at blive tale om, hvis der sker en oversvømmelse.

Skaderne værdisættes med afsæt i markeds-priser for udbedring af skader på ejendomme, veje, transformerstationer og elskabe. Afgø-rende for de estimerede udgifter er således bygningens anvendelse, idet vandskader i ek-sempelvis erhvervsbygninger erfaringsmæs-sigt koster mere at udbedre end vandskader i beboelsesejendomme. Af ikke-markedsværdi-er inkluderet tab af tid, eksempelvis længere rejsetid grundet oversvømmelser af en vej. Værdikortlægningen tager ikke højde for for-hold som eksempelvis sociale omkostninger, når borgerne oplever at få kloakvand ind i de-res bolig og have eller produktionstab i virk-somheder.

Værdikortlægningen er foretaget i celler på 100 x 100 meter for blandt andet at undgå, at man kan identificere enkeltejendomme i kort-lægningen. Værdikortet ses på modstående side.



Risikokort

Kortet er baseret på sandsynligheden for oversvømmelse ganget med skadesværdien af en eventuel oversvømmelse.

*Sandsynlighed * værdi (kr. pr. år)*

- 0-49.999
- 50.000-999.999
- 1.000.000-1.999.999
- 2.000.000-3.999.999
- 4.000.000-10.000.000



Risikokortlægning

Ved at gange sandsynligheden for oversvømmelse med skadesværdien af en eventuel oversvømmelse er risikoen for oversvømmelser beregnet. Risikoen er kortlagt i de samme 100 x 100 meter celler, som skadesværdien er kortlagt i. Risikoen for oversvømmelse af bygninger, infrastruktur og tekniske anlæg summeres op i cellerne. Der fremkommer derved et kort, som illustrerer områder, hvor oversvømmelser har store økonomiske konsekvenser og områder med mindre konsekvenser. Se Risikokortet på modstående side.

Risikokortet er dannet på den måde, at hvis værdikortet eksempelvis viser en potentiel skade på 2,5 mio. kroner i en 100 x 100 meter celle, såfremt der sker oversvømmelse i cellen, og oversvømmelseskortet viser, at der vil ske oversvømmelse af cellen hvert 25. år i gennemsnit, så er den gennemsnitlige årlige skade opgjort til 2,5 mio. kroner x 1/25, hvilket svarer til 100.000 kroner.

Ofte er det ikke en hel 100 x 100 meter celle, der oversvømmes, men kun en del af den. Derfor vil det i praksis ikke være alle bygninger og tekniske installationer i cellen, der bliver vandskadet hver gang, der forekommer et skybrud, der medfører oversvømmelse i en del af cellen. Risikokortet overvurderer derfor systematisk omfanget af materiale skader, og kan på den baggrund ikke anvendes til at give et realistisk estimat af de totale skadesværdier. Kortet kan derimod anvendes til at sammenligne omfanget af skader i forskellige dele af kommunen og identificere de områder, hvor skaderne er størst.

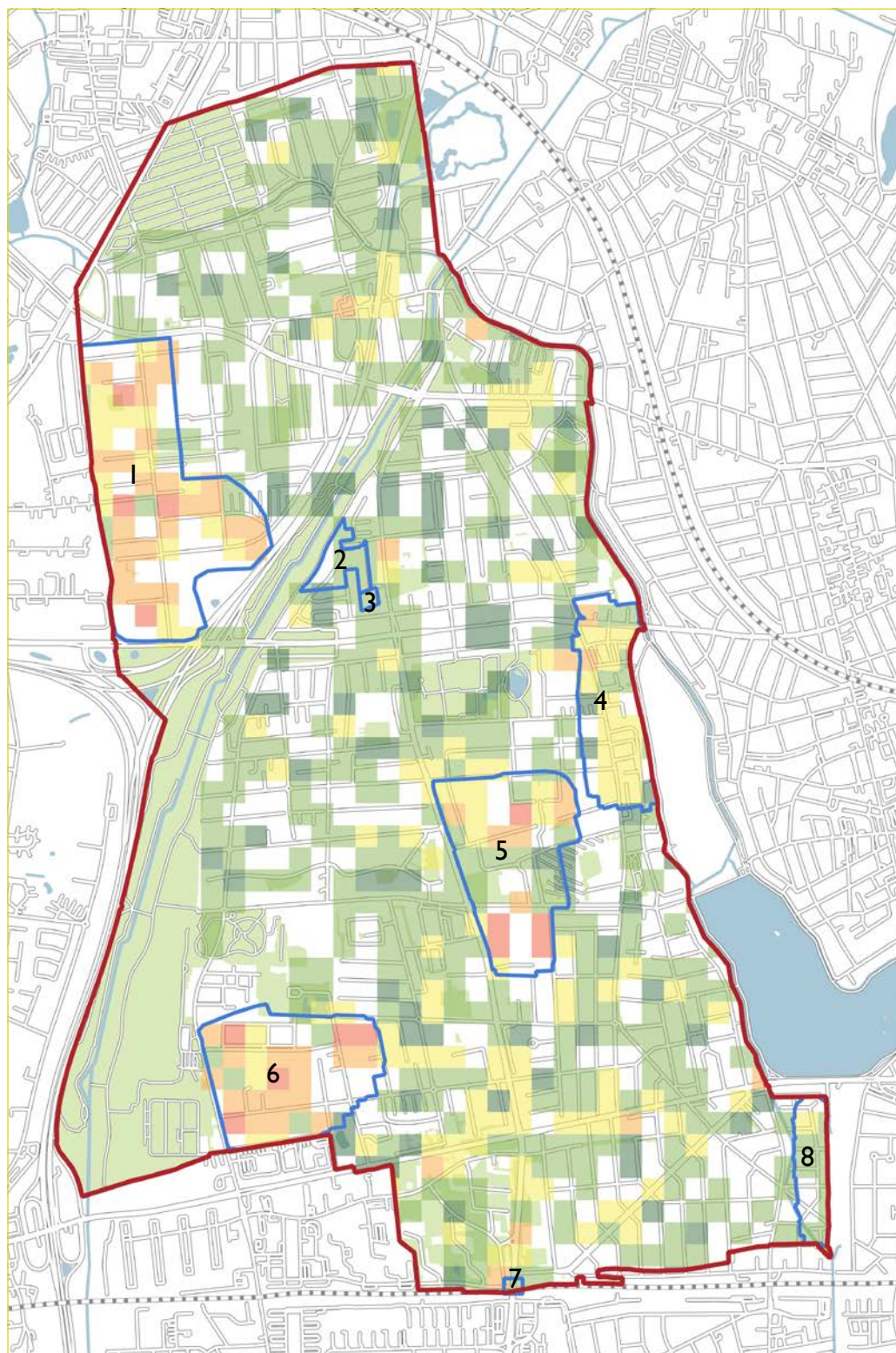
Risikoen er en beregnet risiko, og er ikke nødvendigvis et udtryk for, at der har været oversvømmelse det pågældende sted.

Udpegede risiko-
områder:

- 1 Område omkring Islevdalvej
- 2 Område ved Fæstningskanalen
- 3 Tårnvejsbassinet
- 4 Område langs Harrestrup Å
- 5 Bykernen
- 6 Område omkring Valhøjs Allé
- 7 Avedøre Havnevej (viadukten)
- 8 Damhusdalen

Sandsynlighed * værdi
(kr. pr. år)

- 0-49.999
- 50.000-999.999
- 1.000.000-1.999.999
- 2.000.000-3.999.999
- 4.000.000-10.000.000





Prioriteret indsats for klimatilpasning

Skulle vi som samfund helt undgå oversvømmelser ville det betyde massive investeringer. Derfor er Rødovre Kommune nødt til at lave en prioriteret indsats.

Der skal investeres i løsninger, så der skabes mest effekt for pengene, og det skal sikres, at de største værdier i kommunen prioriteres højest, og at områder, hvor der allerede i dag er problemer, prioriteres først.

Prioriteringen af klimatilpasningen er gennemført på baggrund af risikokortet og oplysninger om oversvømmelser fra de regnhændelser, der har været i kommunen. Kriterier som naturværdier og infrastruktur er også vurderet i forbindelse med prioriteringen. Endvidere er det undersøgt, om beredskabet har udlagt eskorteruter gennem Rødovre, som bør prioriteres. Dette er ikke tilfældet. Oplysninger om oversvømmelser fra regnhændelser er baseret på indberetninger til forsikringselskaber og til kommunen. Desuden er der foretaget observationer i forbindelse med de kraftige regnhændelser.

På modstående side ses, at otte områder er udpeget. På baggrund af risikokortlægningen er to områder omkring erhvervskvarterne i Islevdalvej og Valhøjs Allé samt et område omkring bykernen udpeget. På baggrund af oplysninger om oversvømmelser fra de regnhændelser, der har været i kommunen, er seks andre områder udpeget. Numrene er ikke udtryk for en prioritering. Afgrænsningen af områderne følger matrikelgrænser i det omfang, det er hensigtsmæssigt.

I både 2010 og 2011 forekom der store oversvømmelser i området nær forsinkelsesbassinet på Tårnvej, idet bassinet gik over sine bredder. Ligeledes forekom der store oversvømmelser langs en del af Harrestrup Å, og viadukten på Avedøre Havnevej nær Rødovre Station.

I 2011 forekom der også store oversvømmelser i Damhusdalen som følge af, at Harrestrup Å gik over sine bredder kombineret med overløb fra den fælleskommunale kloakledning, der løber i nærheden af Harrestrup Å. Endvidere har et område omkring den vestligste del af Fortvej og Tinderhøj Vænge haft problemer med vand på terræn efter kraftige regnskyl.

Derfor er Damshusdalen, områderne omkring forsinkelsesbassinet på Tårnvej og viadukten på Avedøre Havnevej, et område langs Harrestrup Å samt et område ved Fæstningskanalen udpeget som prioriterede risikoområder. På figur 1 ses, at risikoområde 2 og 3 er udpeget som to separate områder, selvom de støder op til hinanden. Det skyldes, at der er forskellige problemstillinger i de to områder. I område 2 er problemstillingen især koncentreret om hyppige oversvømmelser på terræn, mens den i område 3 er koncentreret om, at Tårnvejsbassinet går over sine bredder ved kraftige skybrud.

For at opnå de størst mulige synergieffekter skal klimatilpasning også prioriteres uden for de otte udpegede områder i forbindelse med den fysiske planlægning og i konkrete projekter, som for eksempel byomdannelseprojekter, vejprojekter og ledningsarbejder.

I overensstemmelse med visionen prioriterer Rødovre Kommune, at regnvand anvendes som en lokal ressource med mindre lokale forhold (som f.eks. pladskrav, forurening mv.) forhindrer det. Anvendelse af regnvand som lokal ressource omfatter for eksempel genbrug, nedsivning, fordampning og overfladisk magasinering.

På modstående side ses kortet med de otte udpegede risikoområder med risikokortet som baggrundskort.



Vand i byrummet.



Retningslinjer for klimatilpasning

For at realisere visionen er der med baggrund i risikobilledet og de klimaudfordringer, der er i Rødovre, opstillet 11 retningslinjer med fokus på helhedsorienteret klimatilpasning.

Planlægning

Regnvandet skal anvendes som en ressource i byen, og klimatilpasning skal indtænkes i den videre udvikling af byen. Ved at indtænke lokal håndtering af regnvand i forbindelse med byudviklingsprojekter og bygge- og anlægsprojekter opnås en omkostningseffektiv klimatilpasning, og behovet for udbyggelse af kloakkerne i kommunen begrænses. Ikke mindst kan den lokale håndtering af regnvand fremme grønnere og mere attraktive byrum.

En konsekvens af klimaændringerne er som tidligere skrevet, at temperaturen stiger. Temperaturen er i forvejen højere i byerne end i det åbne land, hvilket kaldes den urbane varme-ø-effekt. Når temperaturen stiger globalt, så forstærkes varme-ø-effekten. Ved at reducere mængden af befæstede flader i Rødovre og i stedet have flere grønne flader og træer kan varme-ø-effekten reduceres. Samtidig medvirker grønne flader, som græs og grønne tage, til at mindre regnvand ledes til kloak.

Der er meget usikkerhed om, hvordan klimaet ændrer sig. Derfor er det vigtigt, at klimatilpasningstiltagene er robuste i forhold til, at klimaet kan ændre sig anderledes end forventet. Eksempelvis har ganske små temperaturændringer konsekvenser for, om en art kan leve et givet sted. At klimaet ændres skal indtænkes i den fysiske planlægning af de grønne områder. Valg af plantearter skal tilpasses det skiftende klima. Dette kan baseres på erfaring og undersøgelser om de rette arter, men også på artsdiversitet, således at de mindre klimarobuste arter ikke ændrer karakteren af landskabet for dramatisk ved klimaændringerne.

Beskyttelse af natur og grundvand

De grønne områder i Rødovre har stor betydning for at bevare kommunen som en grøn og attraktiv by. Samtidig fungerer de grønne områder som vigtige spredningskorridorer, og der er beskyttet natur i områderne. Når der skal planlægges klimatilpasning, er det derfor essentielt, at der ikke blokeres for fremtidig udvikling af de grønne områder. Klimatilpasning skal gennemføres på en måde, så de rekreative og naturmæssige værdier sikres og kan videreudvikles.

Ved lokal håndtering af regnvand skal der tages hensyn til beskyttelse af blandt andet grundvandsressourcen. Derfor vurderes de geologiske, hydrogeologiske og miljømæssige forhold i forbindelse med tilladelser til nedsivning af regnvand.

Grundejere

Størstedelen af arealerne i Rødovre er ejet af private grundejere. For at klimatilpasse Rødovre er det nødvendigt, at både kommunen og private grundejere gør en indsats. Som private grundejere har man indflydelse på, hvor stor en del af sin ejendom, der er befæstet og hvor meget regnvand, der håndteres på egen grund. For fremadrettet at sikre at klimatilpasning indtænkes både på offentlige og private arealer, vil der i lokalplaner blive fastlagt bestemmelser om klimatilpasning.

Samarbejde med oplandskommuner

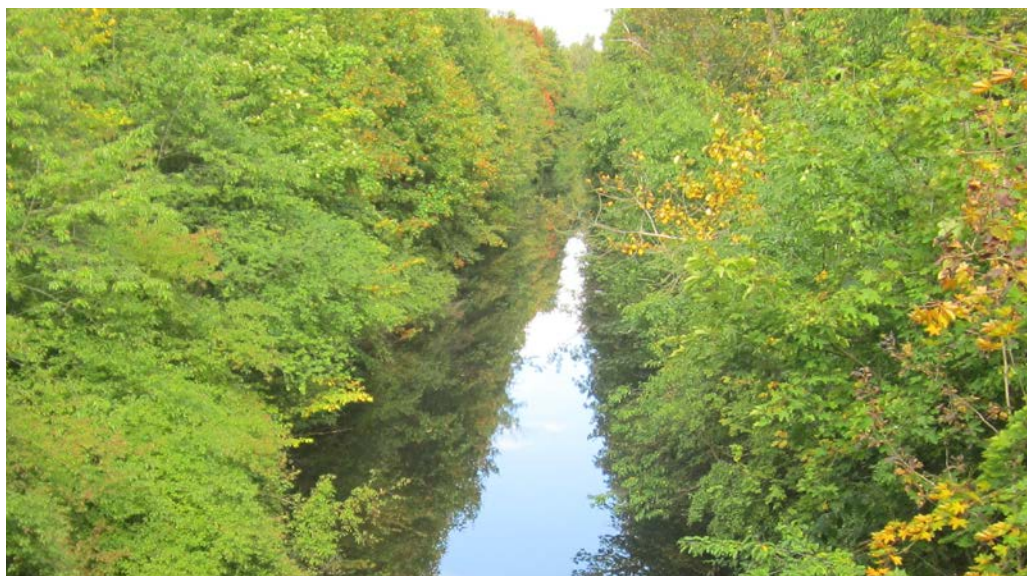
Det er vigtigt, at alle oplandskommuner samarbejder om en fælles planlægning for vandløbene, og at alle parter baggrund og behov tages med i regulering af vandløbene. Ændringer i vandløb i en kommune kan have stor effekt i nedstrømskommunerne. Derfor skal planlægning ske i samhörighed. De to vandveje, der findes i Rødovre, er Harrestrup Å

og Fæstningskanalen. De er af vigtig karakter for landskabet, og de er forbundet med stor biologisk, rekreativ og kulturhistorisk værdi. Herudover er de betydningsfulde for vandafledning af både vand, der kommer fra Rødovre Kommune, men også vand der kommer fra øvrige oplandskommuner.

27: Retningslinjer for klimatilpasning - Spildevand

I Tillæg 1 til Spildevandsplan 2013-2020 er fastlagt følgende målsætninger for klimatilpasning:

1. Der må efter gennemført klimatilpasning af et område højst stå 10 cm vand ved sokkel af bygning under og efter en 100-års regn.
2. Der må efter gennemført klimatilpasning af et område højst stå 20 cm vand på veje under og efter en 100-års regn.
3. På særligt udpegede skybrudsveje kan der tillades en større vanddybde end 20 cm under og efter en 100-års regn.



Fæstningskanalen



28: Retningslinjer for klimatilpasning - Planlægning

1. Klimatilpasning skal indarbejdes i planlægningen i hele kommunen med øget fokus på de otte områder, der er udpeget i risikokortlægningen.
2. Klimatilpasning skal ske ud fra en helhedsorienteret tilgang og medvirke til at fremme en attraktiv by, som kan skabe bedre livskvalitet for borgerne.
3. Regnvand skal så vidt muligt anvendes som en ressource i byen, når der anlægges og udvikles.
4. I forbindelse med større bygge- og anlægsprojekter skal der tages højde for klimaforandringer.
5. Udbygningen af det offentlige afløbssystem skal ske under hensyntagen til følgerne af klimaforandringer.
6. Klimatilpasningstiltag skal være robuste i forhold til, at klimaet kan ændre sig anderledes end forventet.
7. De grønne områder skal i videst muligt omfang planlægges til at være klimarobuste.

29: Retningslinjer for klimatilpasning - Beskyttelse af natur og grundvand

1. I eksisterende grønne områder skal klimatilpasning ske under hensyntagen til bevaring og mulighed for videreudvikling af naturværdier og rekreative værdier.
2. Ved lokal håndtering af regnvand skal der tages hensyn til beskyttelse af grundvandsressourcen, miljøtilstanden i recipienter og opnåelse af en bæredygtig vandbalance. I de boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) omkring de almene vandværker i kommunen må anlæg til nedsivning af regnvand kun etableres, hvis særlige forhold taler for det. I den øvrige del af kommunen skal nedsivning af regnvand søges fremmet, hvor de geologiske, hydrogeologiske og miljømæssige forhold giver mulighed for nedsivning.

30: Retningslinje for klimatilpasning - Grundejere

1. Nye lokalplaner skal indeholde bestemmelser om klimatilpasning. Ligeledes skal de indeholde bestemmelser om, at der ikke tilledes mere regnvand til det offentlige afløbssystem end tilladt i følge spildevandsplanen.

31: Retningslinje for klimatilpasning - Samarbejde med oplandskommuner

1. Der skal samarbejdes mellem oplandskommunerne vedrørende reguleringsniveau for vandløbene.