



UDVIKLINGSPLAN FOR RØDVIK BY
Med Stevns Klint som afsæt

Udviklingsplan for Rødvig by er udarbejdet af ZoffmannHolm Landskabsarkitekter for Stevns Kommune i 2015.

For yderligere oplysninger kontakt:

Stevns Kommune

Postboks 83

4660 Store Heddinge

eller e-mail: plan@stevns.dk

Yderligere oplysninger kan fås hos:

Kommuneplanlægger Lilian Schmidt, PLAN, tlf: 56 57 51 61



stevns kommune

zoffmannholm
landskabsarkitekter



REKORD FISKEANGIVNING 2016
LØRDAG 27. JUNI
LØRDAG 27. JUNI 2016
LØRDAG 27. JUNI 2016
LØRDAG 27. JUNI 2016

ND 3

FORORD

FORORD

Hvorfor udviklingsplan for Rødvig by?

Stevns Klint blev i 2014 udnævnt til UNESCO verdensarv og i foråret 2015 blev det besluttet at placere et fremtidigt besøgscenter i Boesdal Kalkbrud nordøst for Rødvig by. Det betyder, at byen har en vigtig rolle både som turistby og som bosætningsby. Omdrejningspunktet for Stevns Kommunes satsning på oplevelsesøkonomi og turisme vil naturligt ligge i forbindelse med Klinten, Boesdal besøgscenter med Rødvig by som den lokale forankring. Antallet af turister forventes at stige og som turistattraktion vil Stevns Klint og byen i højere grad skulle rette sig mod et stigende antal internationale turister.

Rødvig by ligger smukt med Stevns Klints skarpe profil mod nordøst og havet mod øst. Det er naturgrundlaget, der er den helt store kvalitet og det er derfor helt oplagt, at naturgrundlaget spiller en afgørende rolle i byens udvikling.

Rødvig udviklingsplan er én af fire planer i rækken af udviklingsplaner i Stevns Kommune. Der er udarbejdet udviklingsplan for Strøby Egede og udviklingsplanerne for Hårlev og Store Heddinge er under udarbejdelse.

Formålet med byudviklingsplanen er at beskrive en samlet retning for byens udvikling. Det er også målet at opkvalificere kommuneplanrammerne, som er grundlag for den fremtidige planlægning.

Helhedsorienteret og langsigtet planlægning

Udviklingsplanen er et helhedsorienteret og langsigtet planværktøj. Helhedsorienteret fordi den inddrager størstedelen af byen og helhedsorienteret, fordi den baseres på et tværfagligt fundament. Udviklingsplanen forholder sig til en række plandokumenter, politikker og undersøgelser herunder Stevns Kommuneplan 2013, Den Turismepolitiske Redegørelse, Arkitekturpolitik - Arkitektur og bykvalitet, Landskabssanalyse 2011, Dynamisk Kulturarv i Rødvig, Befolkningsprognose 2015-2025 m.fl.

På trods af dette tværfaglige grundlag er udviklingsplanen hovedsagelig en arkitektonisk plan, hvilket betyder, at fokus er på byens bygninger, strukturer, rumligheder, materialer, landskab, naturgrundlag, historie og mennesker herunder bevægelsesmønstre, brug, forestillinger, værdier osv. Kort opsummeret er det alt det, der tilsammen udgør byens arkitektoniske særegenhed.

Udviklingsplanen er et langsigtet planværktøj. I praksis betyder det, at den peger 10, 20 og 30 år frem i tiden. Nogle dele af planen kan umiddelbart realiseres inden for en kort tidshorisont, hvorimod andre dele af planen skal modnes over tid, viderudvikles og der skal søges midler til enkelte formål.

Hvad indeholder udviklingsplanen?

Mere jordnært handler udviklingsplanen om, hvordan Rødvig by kan udvikles. Hvor i byen kan der findes plads til fremtidige byudvidelser? Kan der etableres flere grønne områder og flere stier? Og hvor kan der placeres ny detailhandel? Kort sagt handler udviklingsplanen om, hvad der er vigtigt at holde sig for øje, når der skal bygges mere by og bedre by. Udviklingsplanen indeholder en række analyser og konkrete samt visionære forslag til en fremtidig udvikling af byen. Den indeholder også en række kommentarer, der kan virke umiddelbart simple, men som er vigtige dele af en samlet fortælling om, hvordan byen bør fremstå og udvikles til gavn for både borgere og turister.

Stevns Kommunes udviklingsplan for Rødvig henvender sig til alle med interesse for byens udvikling herudover - turister, borgere, foreninger, virksomheder og erhvervslivet.

Udviklingsplanen danner et fælles vidensgrundlag når der skal udvikles nye projekter, bygges ny detailhandel eller anlægges nye grønne områder.

Det er derfor håbet, at der vil blive taget godt imod planen.

INDHOLDSFORTEGNELSE

INDLEDNING	6
PLANEN IVÆRKSAT	8
BYEN I HOVEDTRÆK	10
BYENS GRAMMATIK	14
RØDVIG BYMIDTE	18
BORGERNES VISIONER	22
HOVEDGREB	26
TRAFIKALE LØSNINGER OG GADERUM	32
DET GRØNNE STRØG - BYENS RYGRAD	35
STATIONSOMRÅDET - BYENS PARK	39
HAVNEN - BYENS TORV	42
BYUDVIKLING - SKOVHUSENE, BYHUSENE, SØHUSENE	46
BILAG BILLEDER	51



INDLEDNING

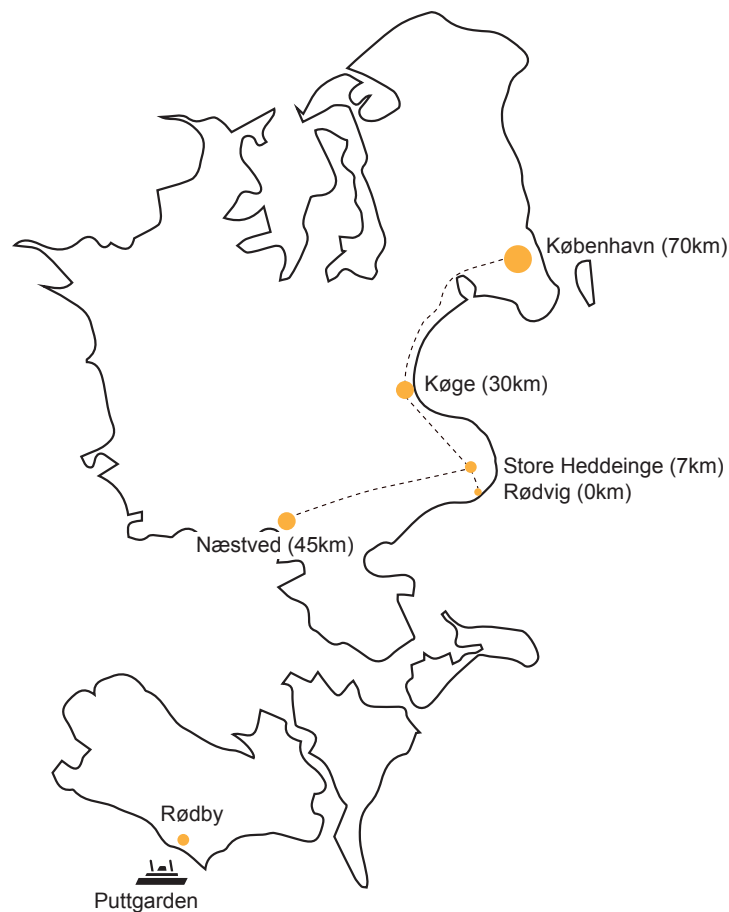
En fiskeriby under forandring

Rødvig er en lille fiskeri- og stationsby i Stevns Kommune beliggende syd for Stevns Klint. Byen har en lang tradition som fiskeriby med en meget aktiv havn og dertil driftigt fiskerierhverv. Men som mange andre danske byer, lokaliseret i behørig afstand fra de større vækstcentre, er der sket mange forandringer indenfor de seneste årtier.



Andelen af aktive erhvervsfolkere er faldet kraftigt og havnen er under forandring. I nyere tid er byen udvidet med parcelhuskvartere og større sommerhusområder der, i geografisk udbredelse, langt overgår det man kan kalde for "det gamle Rødvig"

Befolkningsudviklingen i Stevns kommune afspejler tendenserne i mange andre landkommune, hvor der generelt sker en affolkning. Prognoserne frem mod 2025 peger på en svag afvækst på 412 borger fra 21.766 i 2015 til 21.354 i 2025. I forhold til andelen af ældre borgere over 67 år afspejler Stevns kommunen resten af landet med en stigende andel af ældre borgere og et fald i de øvrige aldersgrupper, undtaget en svag stigning i fødsler.

Samme typiske udvikling kan ses i forholdet mellem erhvervsaktive og ikke-erhvervsaktive borger, hvor sidst nævnte kategori stiger.



Rødvig St - København H

		
2015	1t20m	1t15m
2018	1t05m	1t15m

Rødvigs placering på Sjælland
Grafikken viser Rødvigs placering i forhold til vigtige byer, samt nuværende, fremtidige og potentielle transporttider.

På trods af disse kommunale tendenser forventes der en lidt anderledes udvikling i Rødvig by. Kommunens udviklingsbyer, herunder Rødvig by, vil frem mod 2020 vokse, hvor Rødvig tegner sig for en lille vækst på 69 borgere fra 1.692 i 2015 til 1.761 i 2020. Væksten afspejler en generel tendens i Stevns kommune, hvor landområderne affolkes og udviklingsbyerne vokser. Overført til byggeri fremskrives forventningerne til nyopførte boliger til ca. 50 nye parcelhuse frem mod 2025.

Mere Rødvig

Ovennævnte forventninger og prognoser for fremtiden er et godt udgangspunkt for at prioritere vægtningen i forholdet mellem at bygge mere by og bedre by. Der kan med stor sandsynlighed findes plads til de nye borgere, der vil tilflytte byen i de kommende år. Pladsen kan findes på allerede byggemodnede og udmatrikulerede arealer, som in-fill byggeri i den eksisterende bygningsmasse eller i Damgårdskvarteret. Udviklingsplanen bør tage højde for eventuelle behov for byudvidelse, men fokus skal ligge på at bygge bedre by.

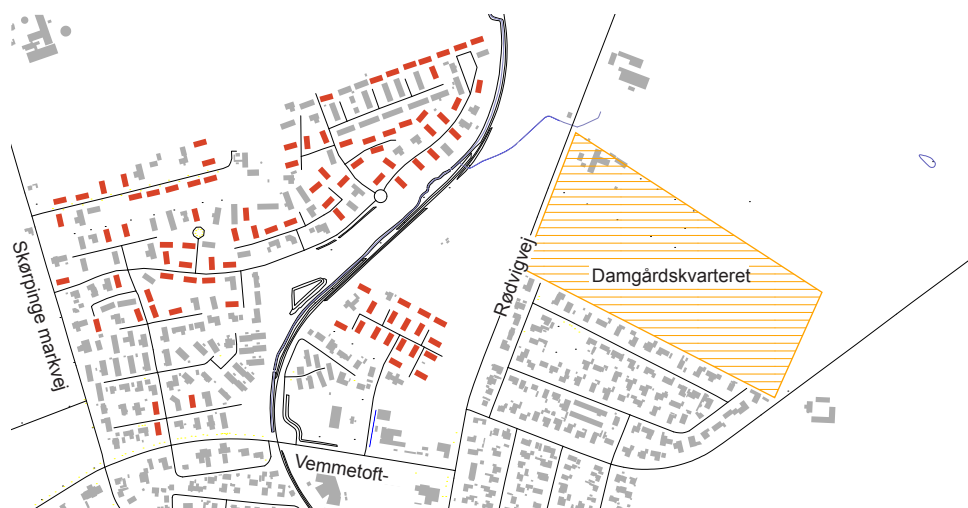
Bedre Rødvig

Behovet for at bygge bedre by kommer i naturlig forlængelse af Stevns Klints optagelse på UNESCO's verdensarvsliste. Det har skabt rammerne for at både vækst og befolkningstallet vil øges. Det store spørgsmål er imidlertid, hvordan dette åbenlyse potentiale udløses med respekt for Rødvigs identitet og byens borgere.

Med en fremtidig placering af besøgscenter Stevns Klint i Boesdal bliver Rødvig by et naturligt centrum for turister og andre besøgende til Klinten. Det vil stille

større krav til de oplevelser, faciliteter og den infrastruktur, som byen kan tilbyde de fremtidige gæster. Men udviklingen af en bedre by skal også være for byens borgere. Uden en havn, hvor hverdagslivet trives og uden en by med oplevelser og faciliteter som, er til for byens indbyggere, vil et fremtidigt Rødvig blive en fattigere by.

Målet må være at skabe et lokalt fundament, som byen kan stå på, når borgere i Stevns kommune, erhverslivet, turister og andre besøgene inviteres indenfor i Rødvig.



Planlagt byggeri

Kortet viser placeringen af 77 ubebyggede grunde på Kirsebærvænget (på den anden side af jernbanen). Der er i alt ti usolgte grunde i disse 2 udstykninger tilsammen (tallene er opdateret med de nyeste tal den 23. februar 2016). Området skraveret med orange viser beboelsesområdet Damgårdskvarteret, som er under lokalplanlægning.



| PLANEN IVÆRKSAT

PLANEN IVÆRSAT

Økonomi og partnerskaber

Udviklingsplanen for Rødvig by beskæftiger sig med de helt overordnede linjer i et langsigtet perspektiv. Der er mange interesser på spil og planen berører rigtig mange mennesker i Rødvig by og mange aktører med relation til og interesse for byen.

Det er også en plan, der ikke forholder sig detaljeret til økonomien i forbindelse med realisering af planens indhold. Det er dog åbenlyst, at en realisering af udviklingsplanen vil kræve massive investeringer. Investeringer der langt overgår Stevns Kommunes formåen. Derfor skal udviklingsplanen også ses i et langsigtet perspektiv. Det betyder, at der skal etableres samarbejder mellem mange forskellige aktører herunder Stevns Kommune, foreninger, private investorer, virksomheder, fonde, statslige styrelser og EU, hvis udviklingsplanen skal føres ud i livet.

Mange af de spændende byudviklingsprojekter, der er gennemført de seneste årtier, hvoraf nogle er refereret i denne udviklingsplan, er kommet til verden gennem solide samarbejder mellem Kommuner og lokale kræfter. Typisk med én eller flere fonde på sidelinjen. Det kræver et stort engagement og vedholdenhed fra alle parter, hvis så ambitiøse projekter skal gennemføres.

Projektudvikling

Dele af byudviklingsplanen kan realiseres som enkelte isolerede projekter eksempelvis etablering af et havnebad. Derimod bør andre dele af udviklingsplanen ses i et større projektperspektiv. Eksempelvis kan stationsflytningen integreres i et større projekt

omhandlende Det Grønne Strøg og åbningen af Løjdebækken. Det gør ikke nødvendigvis investeringen mindre, men det kan være nemmere at skabe partnerskaber og finansiering hvis enkeltedelene ses som en del af et større helhedsorienteret projekt.

Prioritering

Udviklingsplanen udstikker en retning for byens udvikling. Det betyder, at ikke alt nødvendigvis bliver realiseret. Og det der realiseres antager måske en anden form end skitseret i planen. Derfor er det nødvendigt at prioritere, hvor man gerne vil sætte ind. Ofte skal byudvikling ses som en udvikling hvor initiativer og investeringer smitter, inspirerer og efterfølges af yderligere investeringer og initiativer. Kort sagt kan byudviklingen igangsættes med den rette strategiske satsning.

Ruhr distriktet er et mønstereksempel på strategisk planlægning. Ruhr distriktet er et kæmpe industri- og beboelsesområde, som ligger i det vestlige Tyskland langs Rhinen.

Områdets samfundsmæssige udfordringer herunder arbejdsløshed, forurening og manglende udvikling var for stor til at offentlige aktører kunne behandle problemstillingen.

Derfor investerede man i udvalgte projekter som siden har inspireret til partnerskaber og igangsættelse af flere hundrede omdannelsesprojekter. Der er i dag skabt en positiv stemning og stolthed omkring Ruhrdistriktet med lyst til at investere og udvikle området. I dag tiltrækker Ruhr mange turister.



Energilandsby Holtug

Energilandsbyer på Stevns er et lokalt forankret projekt hvor blandt andre Holtug landsby er involveret. Projektet sigter mod at gøre landsbyen mere klimavenlig og projektet styres i dag af en kontakt- og planlægningsgruppe der har dialogen med Stevns Kommune. Bag projektet står et lokalt samarbejdesforum, der består af borgerforening, forsamlingshuset, lodsejere, strandlauget, vandværket, meningsrådet og bøgeskovens sejklub.



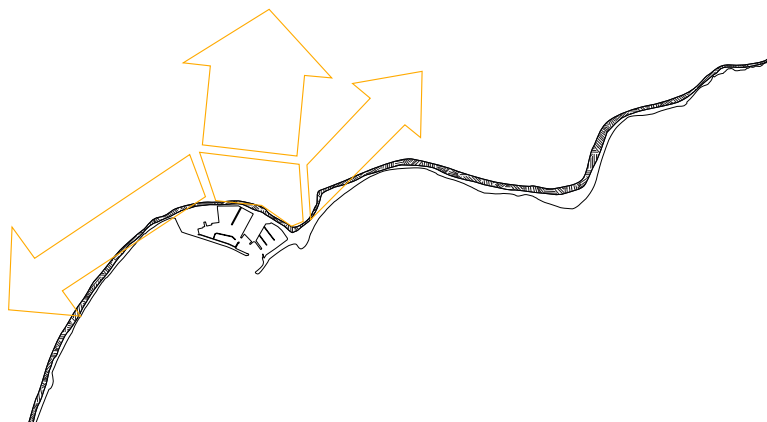
I BYEN I HOVEDTRÆK

BYEN I HOVEDTRÆK

Det store billede

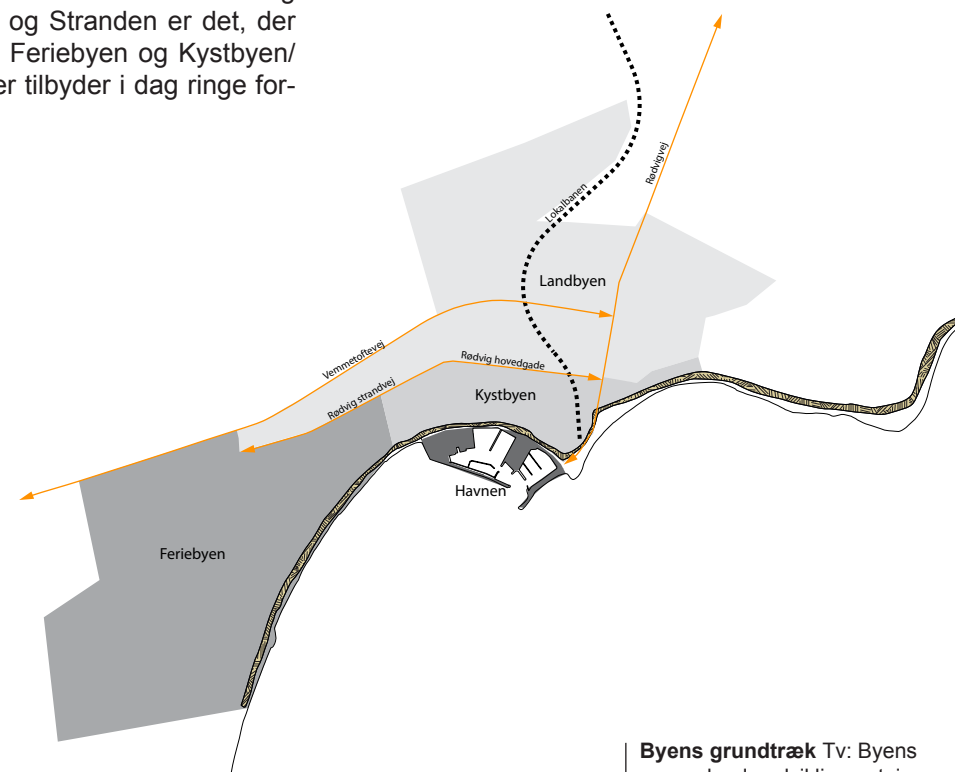
Rødvig by en gammel fiskerby lokaliseret syd for Stevns Klint. Byen er bygget op omkring havnen og jernbanen, hvor byen ligger sig på kanten af klintens terrænmæssige udløber. *Havnen* ligger nedefor mellem vand og by. Byen har over tid udviklet sig i tre retninger. *Kystbyen* er den ældste del beliggende mellem Rødvig Hovedgade og havnen og i nordøstlig retning ad Klintevej. I *Kystbyen* er havet og havnen nærværende. *Landbyen* strækker sig ind i landet nord for Rødvig Hovedgade og består af ældre villaer og nyere parcelhuse. I landbyen er landbrugslandskabet karaktergivende og den fysiske og visuelle kontakt til havet og havnen er væk. *Feriebyen* strækker sig mod syd langs kysten og består af en stor del sommerhuse.

Den primære adgang til byen sker fra nord ad Rødvigvej og jernbanen fra Køge over Store Heddinge. Vemmetoftevej forbinder byen mod syd og Rødvig Hovedgade er den færdselsåre, der forbinder de enkelte bydele.



Landbyen og kystbyen opleves adskilt. Landbyen ligger sig på Store Heddinge Moræneflade til forskel fra Kystbyen der orienterer sig mod vandet på skrånningen mod havnen. Rødvigvej og Thors Allé er de to veje som binder Landbyen og Kystbyen sammen i hver sin ende.

På tværs opdeles Kystbyen og Landbyen af jernbanen, der skær sig igennem områderne. Rødvig Hovedgade, Vemmetoftevej og Stranden er det, der skaber forbindelsen mellem Feriebyen og Kystbyen/Landbyen. Disse forbindelser tilbyder i dag ringe forhold for de bløde trafikanter.



Byens grundtræk Tv: Byens overordnede udviklingsretninger. Ovenfor: Byens delområder og infrastruktur.

Byens landskaber

Rødvig by er omkranset af 3 landskabskarakterområder, der hver især bidrager med landskabelige kvaliteter til de bynære landskaber.

Stevns Klint

Stevns Klint bidrager med spektakulære naturscenerier, hvor den svagt stigende moræneflade afbrydes brat i den stejle og høje kystklint som blotlægger de geologiske kridt- og kalklag. Forstranden er smal og sammensat af flintesten. Kulturgeografien på morænefladen har en tæt tilknytning til Stevns Klint. Morænefladen dækkes af et åbent landbrugslandskab, som nogle steder afløses af dels militære anlæg og dels råstofgrave.

Store Heddinge moræneflade

Store Heddinge moræneflade danner en idyllisk ramme når man kører mod byen fra nord. En let bølgende moræneflade udgør grundlaget for et dyrkningslandskab med marker, levende hegn, skove og spredt bebyggelse. Landskabets strukturer er komplekse, men har en vis orientering eller samling ind mod de mange landsbyer. Store Heddinge ligger midt i området og er en gammel købstad. I dette område findes små og store produktionsvirksomheder og flere tekniske anlæg.

Højstrup kystnære landskab

Højstrup kystnære landskab udgør sommerhusområdet 'baghave' med en flade til bølgende moræneflade mod kysten. To små ådale løber ned mod havet i syd. I en lille tunneldal ligger Lund, en lille landsby/fiskerby, og putter sig. Fladen opdeles i store rektangulære marker med levende hegn.

Bebyggelsen består af enkeltliggende gårde og Hø-

jstrup Hovedgård. En mindre skov ligger helt ned til stranden og afslutter vigens kystforløb.

Byens rekreative stisystemer

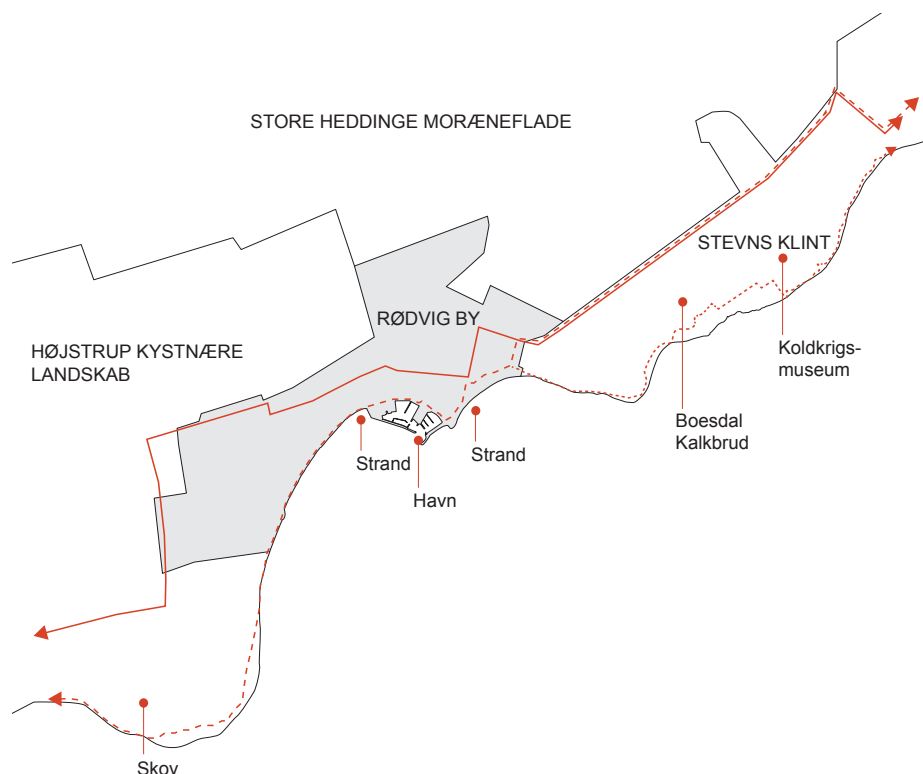
3 rekreative stisystemer gennemskærer området omkring havnen og stationen. Det centrale Rødvig bliver derved et naturligt knudepunkt for rekreative aktiviteter som knytter sig til byens natur- og kulturkvaliteter.

Landskabskarakterkort

Kortet illustrerer udbredelsen og afgrænsningen af de landskabskarakterområder, der udgør byens kontekst

Stisystemer

Cykelrute Berlin - København
Sjællandsleden
Trampestien

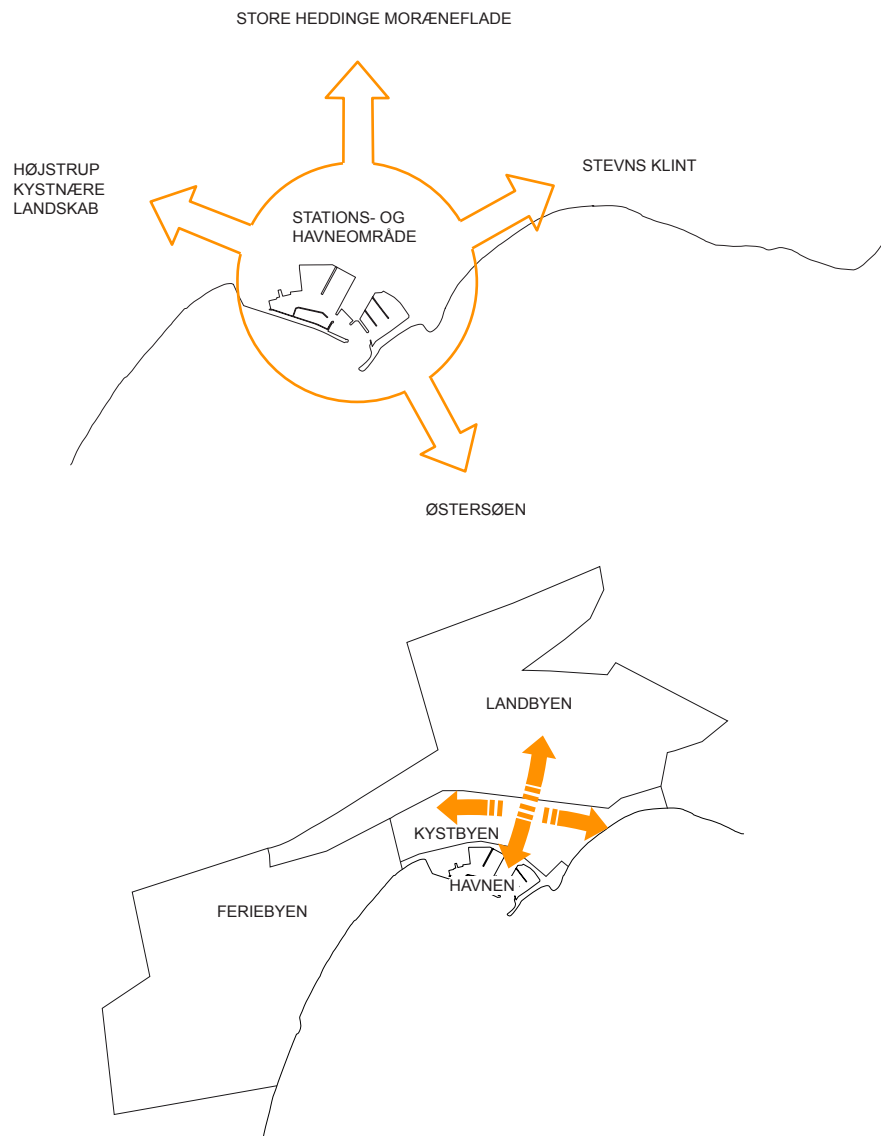


Delkonklusion - Det store billede

Byen er opdelt i en række forskellige bydele med hver sin karakter og struktur. Landbyen og Feriebyen er typiske byområder karakteriseret af henholdsvis parcelhuse og sommerhuse. Byens særegenhed findes i Kystbyen og Havneområdet, hvor de oplevelsesmæssige og stedbundne værdier for både lokale, turister og besøgende er størst. En bedre sammenhæng mellem de enkelte bydele vil derfor være af værdi for byen. Især mellem Kystbyen/Havnen og Landbyen/Feriebyen. Skrænten, jernbanen, Rødvig Hovedgade og Vemtoftevej udgør både barrierer og potentialer, der skal indgå i en udvikling af byen med henblik på at skabe bedre sammenhæng.

Jernbanen gennemskærer både Landbyen og Kystbyen og begrænser sammenhæng på tværs af byen. Stevns Klints terrænmæssige udløber er en barriere, der begrænser adgangen til Havnen fra Kystbyen. Samtidig udgør Stevns Klints terrænmæssige udløber en kvalitet, der styrker oplevelsen af en by der ligger på "kanten" af Stevns Klint.

De rekreative stier, der løber gennem byen, er med til at binde by og landskab sammen. De rummer et stort potentiale for både turister og lokale, hvis de blev gjort synlige i bybilledet. For turister skal det være nemt at runde bymidte, uanset om man ankommer ad Trampstien, Sjællandsleden eller København-Berlin ruten. Udvikling af stierne vil også betyde at orienteringen i byen styrkes.



By og landskab

Øverst: Diagrammet viser, at stations- og havneområdet har et stort potentiale som bindeled mellem byen og landskaberne.

Byområderne

Nederst: Diagrammet illustrerer den svage sammenhæng mellem byområderne.

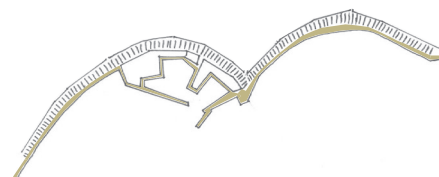


| BYENS GRAMMATIK

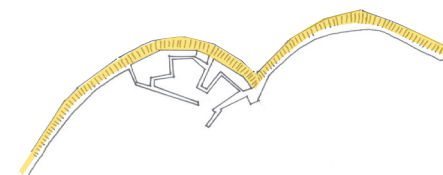
BYENS GRAMMATIK

Indledning

Byens grammatik beskriver byen som en række delementer og delområder, der tilsammen udgør Rødvig by. Opdelingen baseres på en række faktorer som naturgrundlag, bystruktur, morfologi, anvendelse, infrastruktur, mm. De enkelte delområder og delementer opleves og forstås bedst i grænserne mellem forskellige delområder/delementer, fordi det er her forskellene træder frem.

**2 "Kanten"**

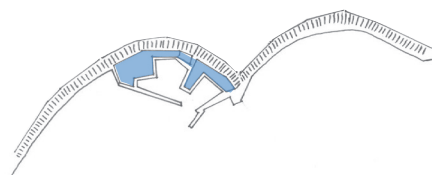
Kanten er et smalt stykke friareal mellem by og vand og udgøres af både strandkanter og kajkanter.

**4 Skrænten**

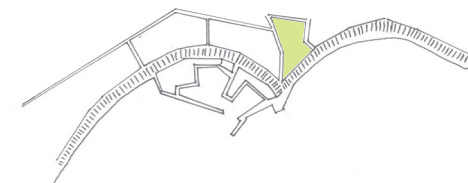
Skrænten er en landskabelig udløber af Stevns Klint, som adskiller byen fra havnen og vandet. Byen ligger ovenfor skrænten. Havnen og havet nedenfor.

**1 Kystlinjen**

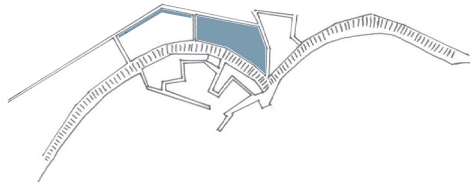
Kystlinjen danner en klart defineret grænse mod vandet.

**3 Havnen**

Havnen er et sammenhængende og sammensat byområde der topografisk placerer sig lavere end resten af Rødvig by. Havnen kan opdeles i en fiskerihavn med større industribygninger og -strukturer samt mindre skure, og en lystbådehavn med mindre bygninger.

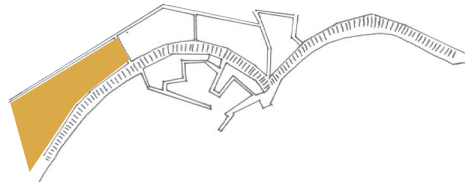
**5 Stationsområdet**

Området omkring stationen er ankomst område. Området er sammensat af stationen, byparken, parkeringsplads, legeplads, restauranter og hotel. Her ankommer man med toget, ad Rødvigvej og fra Stevns Klint ad trampestien.



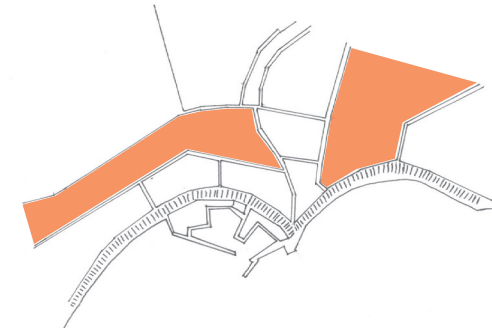
6 Den gamle by

Området mellem havnen og Rødvig Hovedgade kan beskrives som den gamle by. Området fremstår homogent med villaer på mindre grunde. Historisk og arkitektonisk knytter denne bydel sig til havnen.



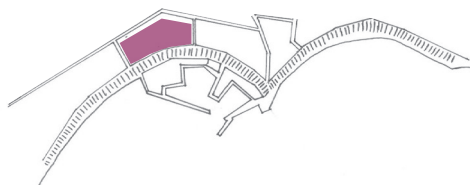
8 Sommerbyen

Vest for det centrale Rødvig ligger et større sommerhusområde udbygget omkring en række gamle gårde.



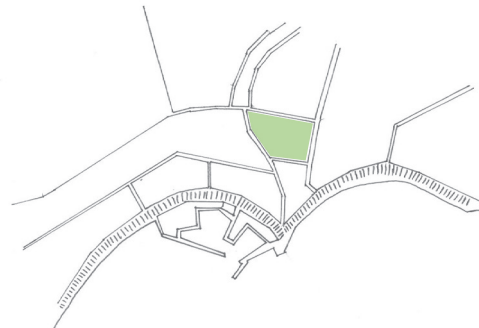
10 Rødvig villaer

Områderne er defineret af en bred vifte af villaer fra en række historiske perioder. Omkring Rødvig Hovedgade og i kvarteret langs Skrænten findes mange bevaringsværdige bygninger og hvoraf flere er bygget af kridtsten. Karakteristik for de ældre dele af området er smalle vejprofiler med villaerne placeret tæt på vejen, ingen fortorve og forhaver med små stakitter eller lave hække.



7 Servicebyen

Byområdet dominerer den fine skala og struktur i den gamle by. Her findes plejecenter Plushøj og Konference og hotel Klinten som begge er store bygningskomplekser



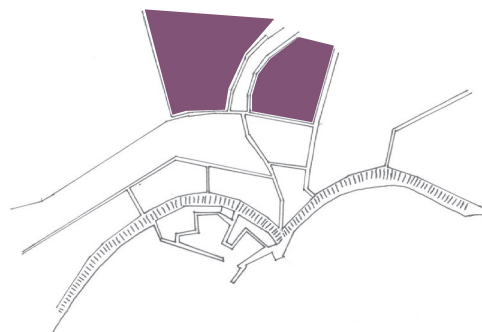
9 Aktivitetsparken

Aktivitetsparken er en blanding af offentlige institutioner og fritidstilbud herunder idræt. Rødvig Børnecenter er et stort moderne byggeri, der indeholder vuggestue, børnehave og klubfaciliteter med tilhørende boldbaner.



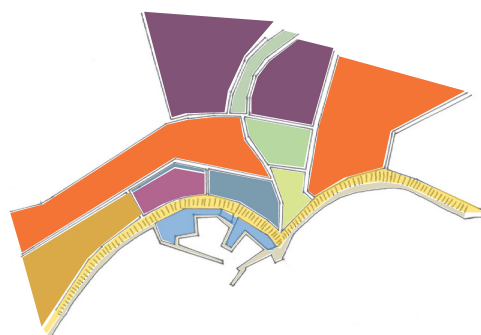
11 Landskabskilen

Landskabskilen er et grønt strøg, der følger jernbanens bugtede forløb og afsluttes ved Aktivitetsparken.



12 Parcelhusbyen

Området er et meget homogent parcelhusområde, som man kender det fra mange andre byer. 1 plans huse med større fodaftryk og på større grunde end de villaområder, der traditionelt har karakteriseret Rødvig. I parcelhusbyen er vejprofilen bredere med tilhørende fortorve flere steder.



1-12. Byens grammatik



Det grønne strøg

Grafikken viser, hvordan udvalgte delområder skaber en grøn korridor gennem byen.

Delkonklusion - Byens grammatik

Der er en tydelig sammenhæng mellem Rødvigs periodevise udvikling og skalaen af de enkelte delområder. Kystbyen og Havnen er Rødvigs ældste byområde, der udgøres af Kystlinjen, Kanten, Havnen, Skrænten, Stationsområdet og Den gamle by. Kystbyen og Havnen er væsentligt mere finmasket end resten af byen der udgøres af større områder som eksempelvis Sommerbyen, Rødvig villaer og Parcelhusbyen mv.

Rødvig karakteriseres også af forskellige tætheder. Der er forskellig tæthed i de enkelte delområder. Eksempelvis karakteriseres Den gamle by af tætte gaderum med mindre huse og mange skure til forskel fra Parcelhusbyen, der fremstår mere luftig med større grunde og brede gader.

Hvis perspektivet løftes, løber der et grønt strøg gennem byen, der udgør et mellemrum med meget lille bebyggelsestæthed. Mellemrummet forbinder baglandet Store Heddinge Moræneflade med Skrænten og havet og udgøres af Landskabskilen, Aktivitetsparken og Stationsområdet.



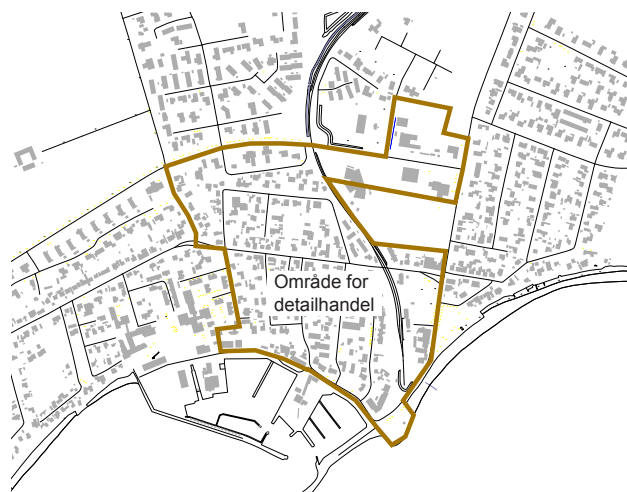
RØD VIG BYMIDTE

RØDVIG BYMIDTE

Introduktion

Rødvig by har umiddelbart ingen klar og tydelig bymidte. Hovedgaden har en gang fungeret som rygrad i byen, men fraværet af handelsliv har efterladt Rødvig hovedgade som en funktionstømt gade, uden det liv man forventer at opleve. Derimod er de elementer, som udgør potentialet til at skabe en velfungerende bymidte lokaliseret og koncentreret andre steder i byen. Følgende kortlægning udpeger det område i byen, hvor flest bymidte kvaliteter overlapper og derved skaber det største potentialekoncentrat for en velfungerende bymidte. Bymidte kvaliteterne kortlægges indenfor 3 forskellige kategorier; Den kulturelle bymidte, Den rumlige bymidte og Den funktionelle bymidte. Den administrative bymidte udgør en planlægningsramme for detailhandel.

Den administrative bymidte



Den administrative bymidte er det område som er udpeget i kommuneplanen til område for detailhandel. Denne bymidteafgrænsning fungerer som en administrativ planlægningsramme, der ikke er direkte visuel i bybilledet, men bestemmer, hvor der kan placeres detailhandel.

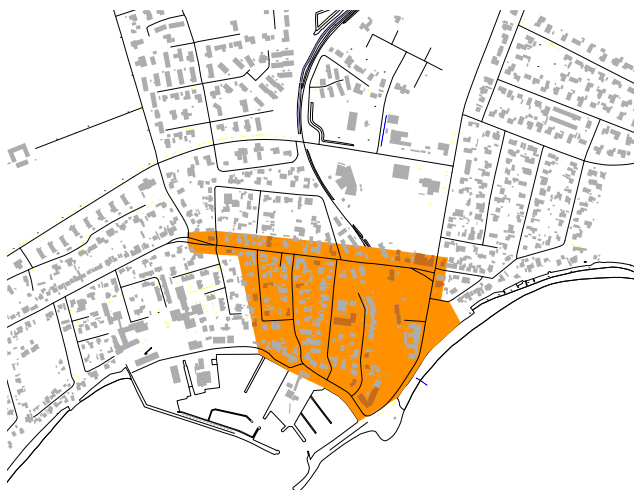
Den kulturelle bymidte



Den kulturelle bymidte tegnes af kulturelle og sociale steder i byen. Det er både offentlige og private, åbne og lukkede, formelle og uformelle, permanente og midlertidige steder mm. Den kulturelle bymidte er vigtig for byen, fordi den faciliterer møder mellem mennesker, meningsudvekslinger og bidrager til den dynamik, der får byer til at udvikle sig.

Vigtige steder i Rødvig er eksempelvis Børsen, Harmonien, Fiskerhusene, Havne galleriet, Café Marina, Skibsmotormuseet, Lystbådehavnen m.fl. Den kulturelle bymidte strækker sig fra Restaurant Lanterna på Vemmetoftevej over Harmonien og Stationsområdet samt Havneområdet og Stevns Klint.

Den rumlige bymidte



Den rumlige bymidte består af tydeligt definerede gaderum, pladser og bygninger. Det er typisk en ældre del af byen, mindre i skala og tættere. Karakteren af materialer og detaljer bidrager ofte til at vise, at denne del af byen er et vigtig omdrejningspunkt.

I Rødvig kan den rumlige bymidte siges at bestå af Rødvig Hovedgade, byen omkring Søvej, Lodsvej og Havnevej, samt Stationsområdet med Harmonien og Rødvig Kro og Badehotel.

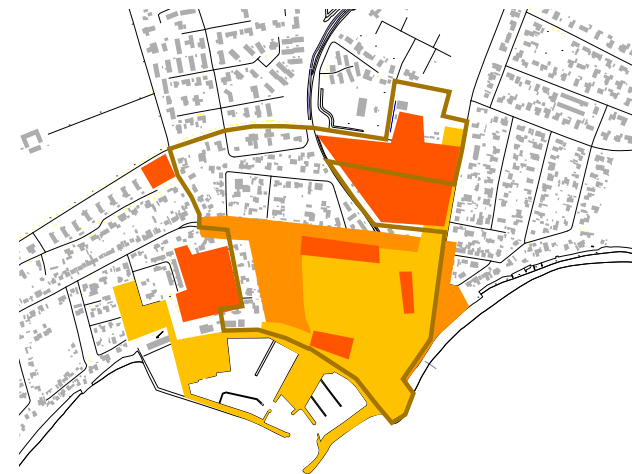
Den funktionelle bymidte



Den funktionelle bymidte udgøres af detailhandel, offentlige funktioner og dagligvarebutikker. Denne afgrænsning har stor betydning for hverdagslivet og de lokale beboere i Rødvig. Mange mindre byer lider under et fravær af disse kvaliteter i midtbyen, hvilket bidrager til "døde" bymidter.

I Rødvig er den funktionelle bymidte fragmenteret og der er meget få detail- og dagligvarebutikker i byen. De fleste funktioner er offentlige institutioner, som eksempelvis plejehjem, børneinstitutioner og skoler. Der er også et supermarked og få mindre butikker.

Rødvigs bymidter



Ovenfor vises de 3 bymidtekvaliteter og den administrative bymidte lagt sammen så det tydeliggøres, hvor de respektive bymidtekvaliteters udbredelse sammenfalder.

Det overordnede bymidtebillede viser, at de enkelte elementer i bymidten koncentrerer sig omkring stationsområdet, starten af Rødvig Hovedgade og lystbådehavnen.

Billedet viser også at store dele af den funktionelle bymidte ligger udenfor det område, hvor bymidten koncentrerer sig, ligesom vigtige kulturelle steder på havnen også placerer sig i periferien.

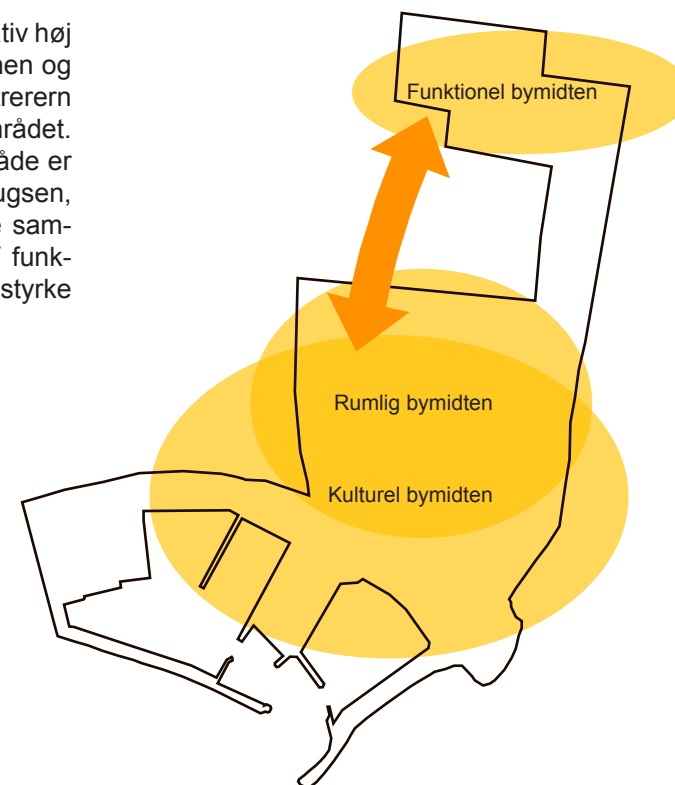
Den "nye" bymidte



En velfungerende bymidte er som oftes ikke for stor, men er overskuelig og med en koncentreret samling af forskellige bymidte-kvaliteter. Den fremtidige udvikling af Rødvig bymidte bør fokusere på eksisterende kvaliteter og potentialer. Derfor afgrænses bymidten med udgangspunkt i, hvor bymidte-kvaliteterne koncentrerer. Bymidten bør også i fremtiden inkludere havnen, da koncentrationen af kulturelle kvaliteter og havnens mentale og "funktionelle" betydning som byens torv, har et stort potentiale der kan løfte hele byen. Bymidten afgrænses til at inkludere dele af Vemmetoftevej, Stationsområdet, Havnevej, Lodsvej og Søvej samt havnen.

Delkonklusion - Rødvig bymidte

Kortlægningen af Rødvigs forskellige bymidte-kvaliteter viser, at der i den "nye" bymidte er relativ høj koncentration af kulturelle steder både på havnen og i Den gamle by. Den rumlige bymidte koncentrerer sig hovedsagligt i Den gamle by og i Stationsområdet. Den funktionelle bymidte i det nye bymidteområde er koncentreret omkring Vemmetoftevej hvor Brugsen, Multihuset, og Stevns friskole ligger. En bedre sammenhæng mellem Vemmetoftevej hvor flere af funktionerne findes og Den gamle by og Havnen vil styrke bymidten som helhed.



Styrkelse af bymidten

Diagrammet viser, hvor de 3 bymidte-kvaliteter koncentrerer og behovet for at koble den funktionelle bymidte med den rumlige- og kulturelle bymidte.



BORGERNES VISIONER

Program for Borgernes Visioner
Borgerne svarer på spørgsmålet: "Hvad ønsker vi os til fremtiden?"



Spørgsmål	Svar
1. Hvilke værdier er vigtige for dig?
2. Hvilke udfordringer ser du for dig?
3. Hvilke muligheder ser du for dig?
4. Hvilke tiltag ser du for dig?
5. Hvilke samarbejdspartnere ser du for dig?

18. august 2017



Handwritten notes in red ink on a document. The notes include phrases like "Borgernes Visioner", "Hvad ønsker vi os til fremtiden?", "Hvilke værdier er vigtige for dig?", "Hvilke udfordringer ser du for dig?", "Hvilke muligheder ser du for dig?", "Hvilke tiltag ser du for dig?", and "Hvilke samarbejdspartnere ser du for dig?". There are also some illegible scribbles and signatures.

BORGERMØDE

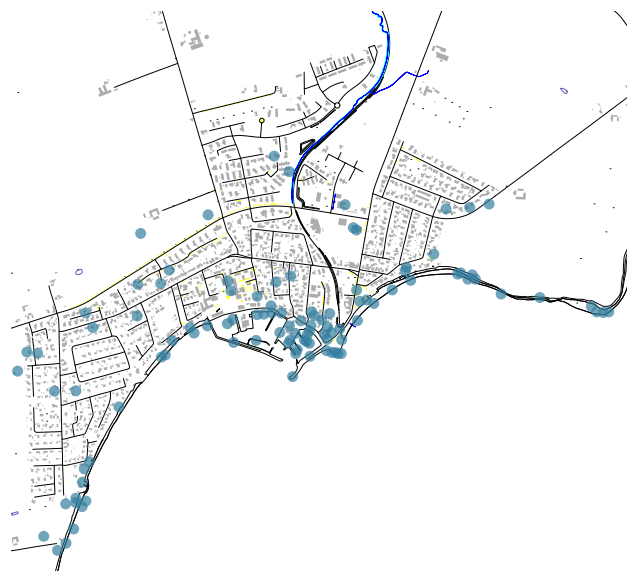
Borgerbudgettering

Udviklingsplanen er baseret på et bredt vidensgrundlag, der også inkluderer viden fra borgermøder afholdt i august måned 2015 på Stevns friskole. Interessen fra borgerne var stor med ca. 120 tilmeldte, hvilket betød at der måtte afholdes 2 borgermøder i stedet for ét enkelt planlagt borgermøde. Over to aftener blev der afholdt 8 workshops, quizzet og diskuteret.

Alle inviterede borger fik udleveret 40.000 Rødvig Dollars, som skulle investeres i den idé, som hver enkelt fandt vigtigst for byens udvikling. Idéerne blev udviklet i grupper gennem byudviklingsspillet borgerbudgettering. I løbet af spillet fik alle deltagerne mulighed for at snakke med andre om egne idéer og få indblik i andres syn på sagen. Gennem simple øvelser blev idéerne udvalgt og præciseret for til sidst at blive genstand for skarp prioritering af borgerne.

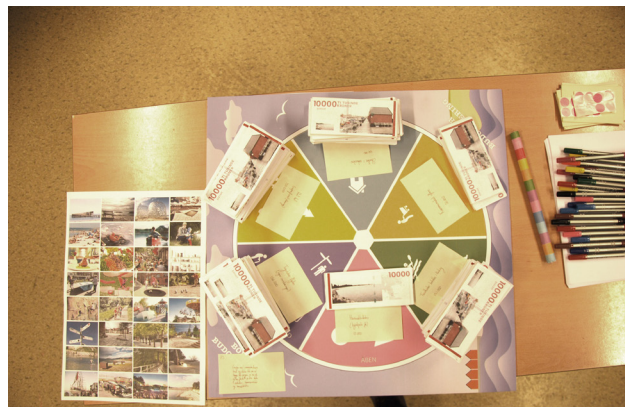
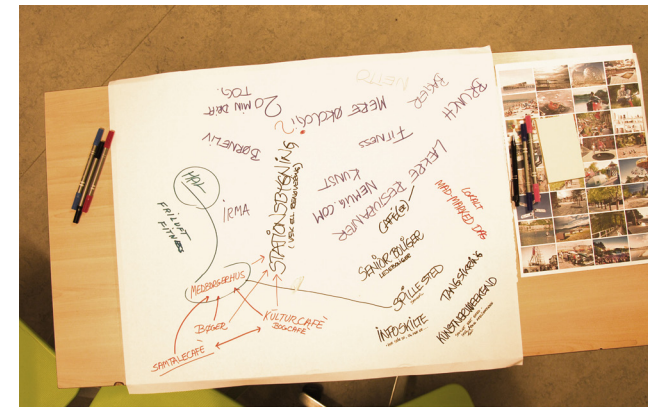
Der blev udviklet idéer indenfor temaerne "Kultur og Fritid", "Turisme", "Handel", "Arbejde, Bolig og Service", "Transport og Tilgængelighed" og "Åben". De fremkomne idéer er illustreret som en "word cloud" på side 23. Tekststørrelsen angiver den relative tilslutning og opmærksomhed de enkelte idéer fik på workshoppen.

I tillæg til byudviklingsspillet kortlagde deltagerne de steder i byen med de største kvaliteter og de steder med de største udfordringer. Som det fremgår af kortlægningen er der størst enighed om byens udfordringer.



Kortlægning af steder med kvaliteter og steder med udfordringer

Steder, der vurderes at have kvaliteter, er markeret med blåt og steder med udfordringer er markeret med rødt.



Fakta om borgermøderne

- 2 borgermøder afholdt
- 150 deltagere
- 450 mandetimer
- 419 idéer skabt ved mindmapping
- 6 mio. Røvdigdollars investeret

OPSAMLING PÅ WORKSHOP

I gennem alle 8 workshops var der flere sammenfaldende temaer og der var ret stor enighed om problemstillingerne og løsningerne.

Nedenfor opsummeres kort de mest diskuterede temaer.

Turisme

I relation til fiskeriets nedgang og Stevns Klints udnævnelse til UNESCO verdensarv er der stor bevidsthed om byen som turistby og den vigtige rolle byen får fremover. Det er Stevns Klint er som er omdrejningspunkt for diskussionerne og det åbenlyse aktiv byen gerne vil bidrage til at udvikle som turistattraktion.

En af de helt store bekymringer er, hvilken betydning turismesamarbejdet (VisitSydsjælland-Møn) vil få for byen som blandt andet medfører nedskalering af turistkontorets aktiviteter.

Havnen

Havnen er den del af byen som oftest blev nævnt og hvilken rolle den spiller for byen og dens identitet. I den sammenhæng understreges en livlig og autentisk havn som noget både turister og borgere vil efterspørge. Det viste sig bl.a. i mange forskellige forslag til tiltag og aktiviteter som kan foregå på havnen.

Stranden

Stranden blev nævnt i flere forskellige sammenhænge. Dels som vigtig for turisterne, men også som et aktiv, der kan bidrage til at styrke bosætningen. Potentialet er efter manges mening stort, men udløses langt fra. Forurening af badevand, dårlige parkeringsforhold, ren strand, strandpark og promenade er nogle af de tiltag og problemstillinger som adresseres.

Mulighed for indendørs sportsaktiviteter

Diskussionen om sportshal vs. multihal fyldte meget. Muligheden for indendørsaktiviteter i byen anses som vigtig i forhold til bosætning men også i forhold til indbyggerne i dag.

Stationen

Mange borgere ønsker, at stationen skal flyttes af flere forskellige årsager. Blandt andet trafiksikkerhed ved overskæringen, støj, kortere køretid, mulighed for et stationsområde, der hænger bedre sammen, forskønnelse af – og alternativ udnyttelse af stationsbygningen.

Handel

Mange borgere ønsker flere indkøbsmuligheder især et større udvalg af dagligvarer efterspørgeres. Rødvig Hovedgade tilbyder ikke længere et udvalg af butikker og derfor foreslås alternativer til Super Brugsen herunder fødevarefællesskab, markedsdage, butikker på havnen, nyt supermarked og pop-up butikker.

Program for Borgermøde Byudviklingsplan for Rødvig by



- 18:30 - 19:00** **Velkomst og sandwich**
ved Udvalgsformand Flemming Petersen
- 19:00 - 20:40** **Borger Budgettering**
byudviklings spil faciliteret af
ZoffmannHolm Landskabsarkitekter
- 20:40 - 20:50** **Pause i Fællesrummet**
- 20:50 - 21:00** **Opsamling på workshops og Quizvindere**
ved ZoffmannHolm Landskabsarkitekter
- 21:00 - 21:30** **Åben debat**
ved Udvalgsformand Flemming Petersen,
Kommuneplanlægger Lilian Schmidt og konsulenterne
fra ZoffmannHolm Landskabsarkitekter



HHOVEDGREB

1340
1340

Informational sign

HOVEDGREB

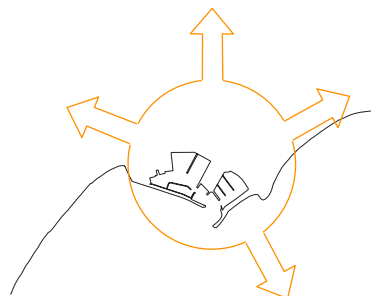
Indledning

Udviklingsplanens hovedanslag er blevet til i et samspil mellem udviklingsplanens analyser, byens potentialer, borgernes og politikernes ønsker og en række planlægningsmæssige rammer.

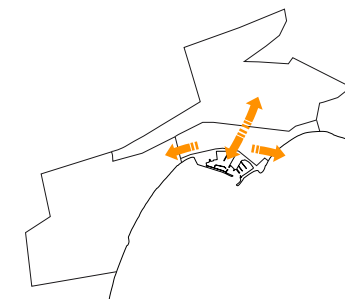
Nærværende kapitel beskriver de hovedgreb, som præsenteres og uddybes i de følgende kapitler.

I det store perspektiv foreslås byens delområder Havnen, Kystbyen, Landbyen og Feriebyen bundet bedre sammen. Helt overvejende på de bløde trafikanters præmisser. Dette for at gøre byen mere attraktiv for dem, som allerede bor der, men også for fremtidige bosættere og turister.

Byen ligger naturskønt og det er naturgrundlaget, som er den helt store attraktion for både beboere og turister. Derfor tænkes de rekreative stier og byens rekreative struktur sammen med de nære naturattraktioner, som eksempelvis stranden og de mere perifere, herunder Stevns Klint, skovene og de karakteristiske landskaber, som omkranser byen.



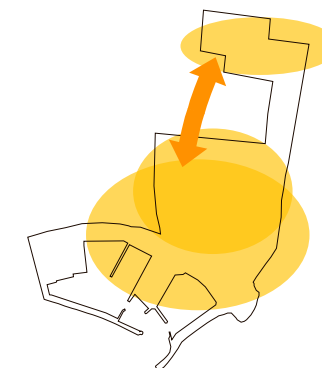
Stationsområdet og Havnen som central del af bymidten og omdrejningspunkt for kobling til de omkringliggende landskaber.



Bedre sammenhæng mellem bydelene Landbyen, Kystbyen, Feriebyen og Havnen.



Grønt forløb fra baglandet til kysten udgør et udviklingspotentiale.



Bedre sammenhæng mellem Vemmetoftevej og Stationsområdet.

TV: Udviklingsplanens hovedanslag

Diagrammet viser udviklingsplanens hovedgreb, som handler om at binde byen sammen på tværs og på langs med bymidten som omdrejningspunkt.

Delkonklusioner

De 4 diagrammer opsummerer delkonklusionerne fra Byen i hovedtræk, Byens grammatik og Bymidten.

Det Grønne Strøg

Udviklingsplanens hovedgreb er udviklingen af et grønt sammenbindende strøg, der løber som en rygrad gennem byen fra bygrænsen i nord til Christians Ø ved havet. Langs det grønne strøg kobles udviklingsplanens andre nedslagsområder Skovhusene, Byhusene, Søhusene, Stationsområdet og Havnen. Det grønne strøg fungerer som et oplevelsesrigt rekreativt stiforløb. Lejdebækken løber langs Det grønne strøg og foreslås åbnet, så Lejdebækken kan bidrage til at håndtere fremtidige store regnmængder og indgå i bybilledet som et stemningsskabende oplevelsesselement.

Stationsområdet

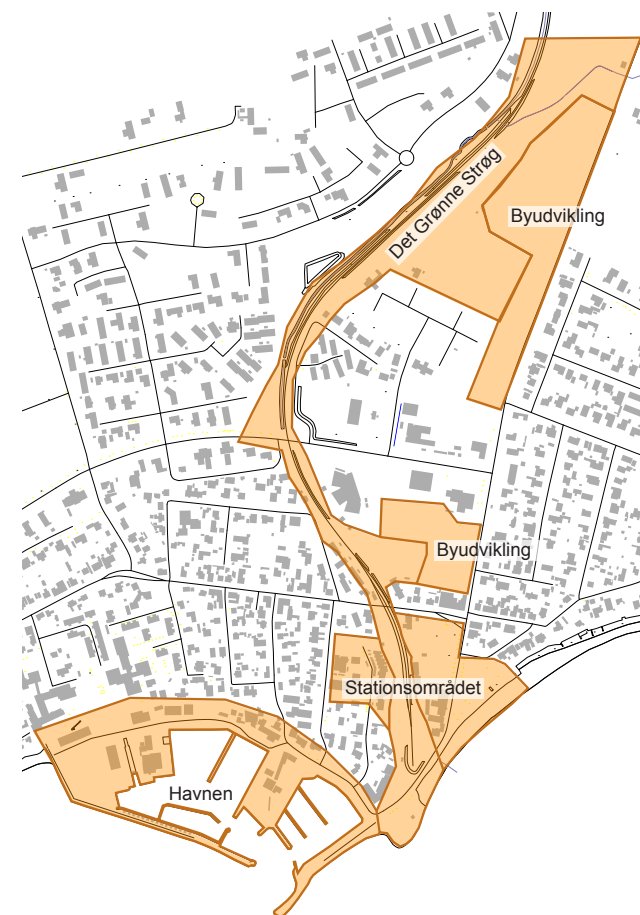
Stationsområdet har en helt særlig position i udviklingsplanen fordi stationsområdet kobler havnen og havet med resten af byen. Stationsområdet er vigtig, fordi en række stier går gennem området og kobler byen til andre byer, landslæber og turistattraktioner. Det grønne strøg skaber et sammenhængende Stationsområde på langs og på tværs. Der bliver uhindret passage fra Byparken over jernbaneterrænet til skibsmotormuseet og Stationsområdet kobles til Christians Ø og flintovenen.

Havnen

Havnen er byens største aktiv og omtales i mange sammenhænge som byens torv. Det er her livet koncentrerer og en bedre kobling mellem havnen og resten af byen vil styrke bykvaliteten. Havnen er et sammensat byområde med både erhvervshavn og lystbådehavn. Her mødes arbejde og fritid, hvilket rummer udfordringer men også et potentiale for udvikling. Især besøgende har glæde af at færdes på en havn, hvor hverdagslivet udspiller sig samtidig med at man kan nyde de kulturelle tilbud.

Byudvikling

Mellem Det Grønne Strøg og Rødvigvej foreslås tre separate områder med ny bebyggelse med hver deres karakter. Det er områder, der i dag fremstår som "huller" i byen og formålet er at styrke bystrukturen og oplevelsen af en by som et tæt beboet område til forskel fra landets åbne flader. Byfortætningen sker langs Rødvigvej og der peges på bebyggelser, der ligger op til nye boformer som modspil til parcelhuse og enfamiliehuse. Det kan være fællesskaberorienterede boliger for børnefamilier eller bebyggelser, hvor fællesskabet går på tværs af generationer.



Udviklingsplanens nedslagsområder

Kortet viser afgrænsningen og relationen mellem udviklingsplanens nedslagsområder, Det Grønne Strøg, Byudvikling, Stationsområdet og Havnen.



Havnen

Havbad

Station

Det Grønne Strøg

Christians Ø

Stationsområdet

Søhusene

Strandpark

Bypark

Rødvigvej

Byhusene

Boldbane

Skovhusene

— Nord →

LANGSIGTET BYUDVIKLING

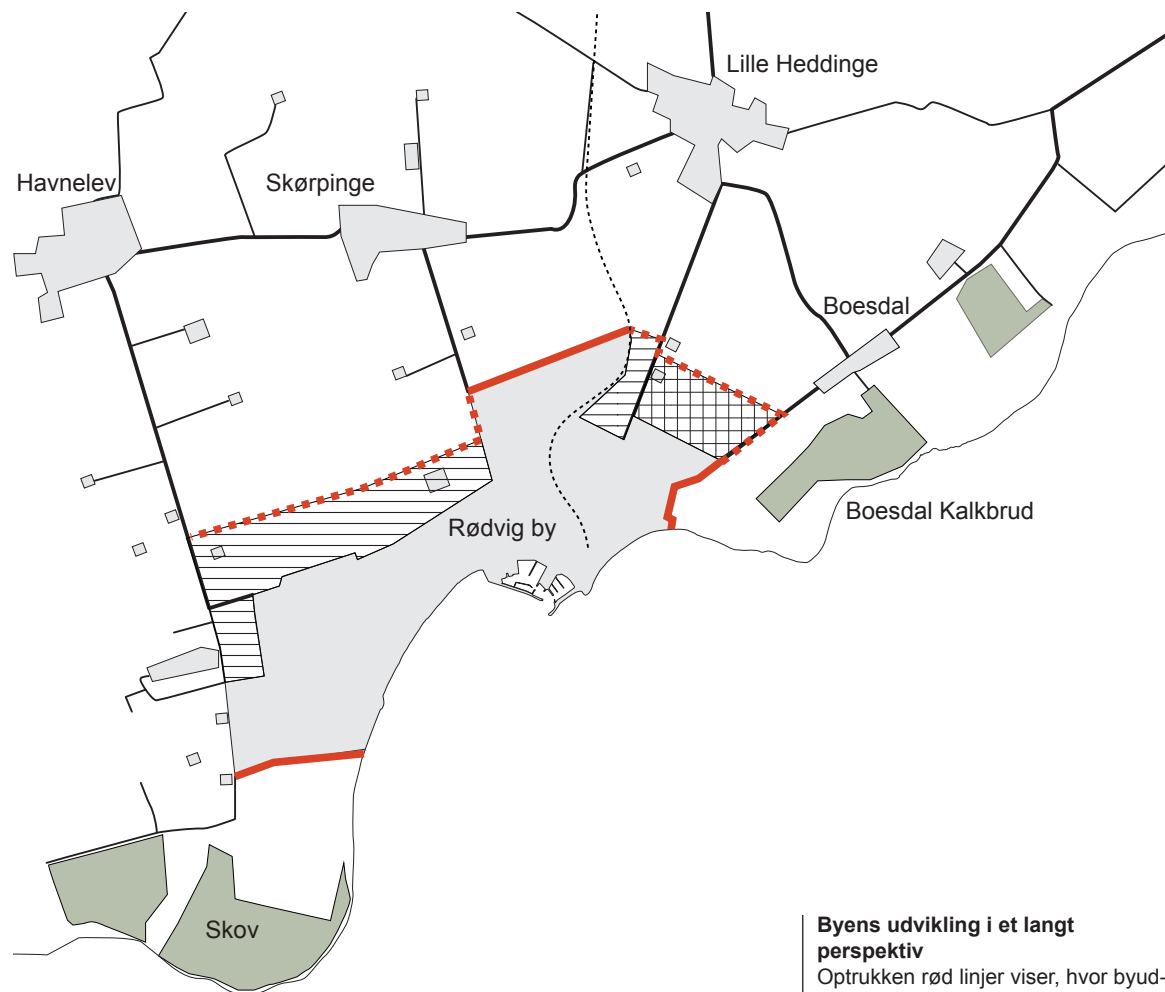
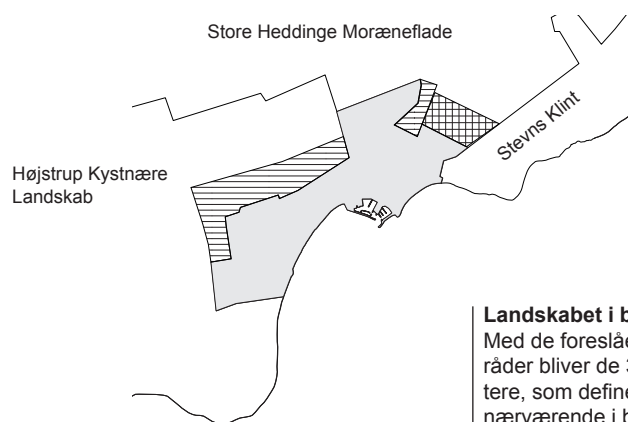
Byudvikling og perspektivområder

Rødvig By omgives af 3 karakteristiske landskaber med hver sit natur- og kulturgrundlag. Relationen mellem byen og det omkringliggende landskab skal styres, så byen fremover kan udvikles med respekt for landskabet og naturkvaliteterne. Det er også vigtigt, at der opretholdes en skarp adskillelse mellem byerne.

Der skal opretholdes en klar adskillelse mellem byen og Stevns Klint således at naturoplevelsen fremstår tydelig, når man kører ad Korsnæbsvej mod Boesdal Kalkbrud og det fremtidige Besøgscenter.

Nord for Vemmetoftevej kan der byudvikles, men arealet bør begrænses så landbrugslandskabet opleves som en helhed og i fuld udstrækning fra bygrænsen.

Mod vest bør byudviklingen stoppes ved Højstrupvej. Derudover bør sommerhusområdet ikke udvides mod syd. En beslutningskompetencer der i dag ligger hos staten.



Byens udvikling i et langt perspektiv

Optrukken rød linjer viser, hvor byudviklingen bør holdes tilbage. Stiplet rød linje markerer fremtidig bygrænse. Skraverede felter er perspektivområder for fremtidig byudvikling. Dobbelt skraverede områder er i planlægningsfasen.



TRAFIKLØSNINGER OG GADERUM

INFRASTRUKTUR OG TRAFIK

Flytning af stationen

Flytning af stationen har gennem årene været et meget debateret emne. Fortalere blandt borgere, politikere og regionstog har ligeledes pulseret frem og tilbage. Ved boogerinddragelsenworkshoppen i august 2015 stod det dog klart, at ønsket om at flytte stationen nu er stort. Stationen ønskes flyttet til det tomme areal ved Vemmetoftvej øst for banen. Baggrunden for ønsket er fjerne jernbaneoverskæringerne i byen, øge sikkerheden, minske støj og gøre stationen mere tilgængelig for flere borgere.

En flytning af stationen fra den nuværende placering til en placering ved Vemmetoftvej vil fjerne de 2 overskæringer i byen og mindske støjgener i forhold til jernbanens sidste store sving.

Der vil blive frigivet et stort potentiale for at udvikle et grønt sammenbindende strøg, hvis baneterrænet gøres tilgængeligt. Byen bindes sammen på langs og det vil styrke relationen mellem bymidten og de nye byudviklingsområder. Mulighed for at udvikle et centralt grønt område omkring stationen, hvor åen fritlægges og byparken bindes sammen på tværs til området omkring havnevej og skibsmotormuseet er store fordele ved at flytning af stationen.

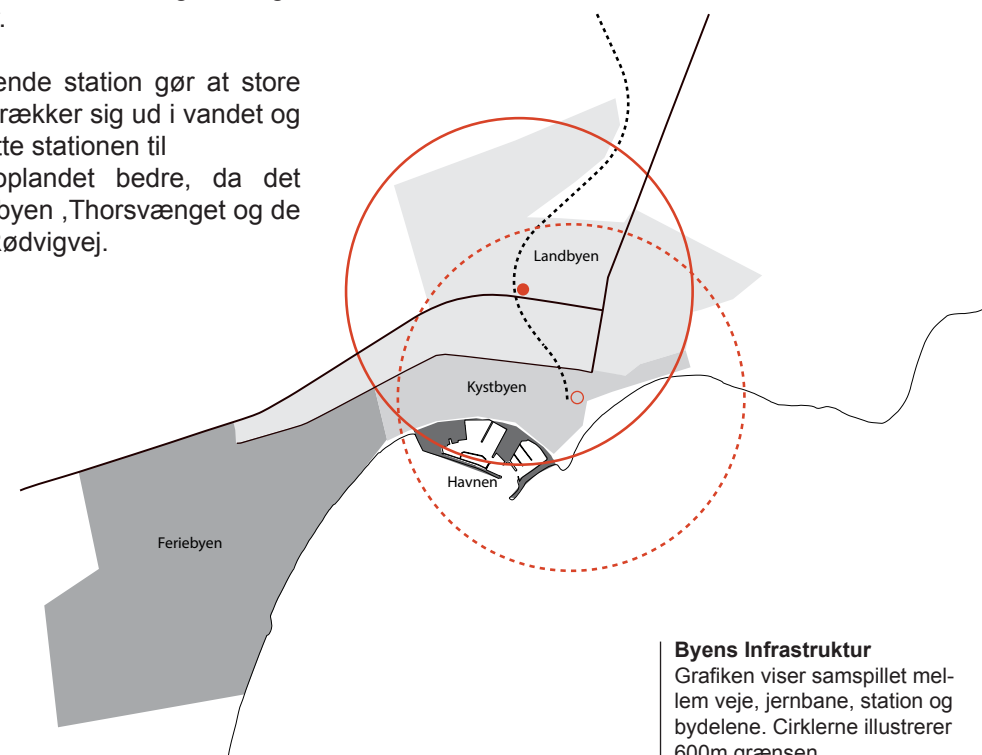
Bymidtefunktionerne omkring Vemmetoftvej ligger i den norlige del af bymidten. Ved at gøre jernbaneterrænet tilgængeligt, kan der skabes en god rekreativ sammenhæng mellem de vigtige funktioner på Vemmetoftvej og den centrale bymidte.

Nærheden til stationen

Stationen og østbanen bruges hovedsageligt af de daglige pendlere. Det er derfor vigtigt, at stationen ligger i umiddelbar nærhed af folks boliger. Stationsnærhedsprincippet (taget fra fingerplanen) definerer en 600 meter grænse fra en given station. Bor man indenfor denne grænse, vil den offentlige transport opfattes som et reelt alternativ til bilen.

Stationsnærhedsprincippet anvendes normalt på S-togsnettet, hvor andre faktorer som lokalisering af arbejdspladser, anden infrastruktur mv. bidrager til effekten. Forholdene i Rødvig by er anderledes, men afstanden fra bolig til stationen vil alt andet lige bidrage til at gøre stationen attraktiv.

Placeringen af den nuværende station gør at store dele af stationens opland strækker sig ud i vandet og derved "går tabt". Ved at flytte stationen til Vemmetoftvej udnyttes oplandet bedre, da det herved inkluderer hele midtbyen, Thorsvænget og de evt. nye udstykninger ved Rødvigvej.



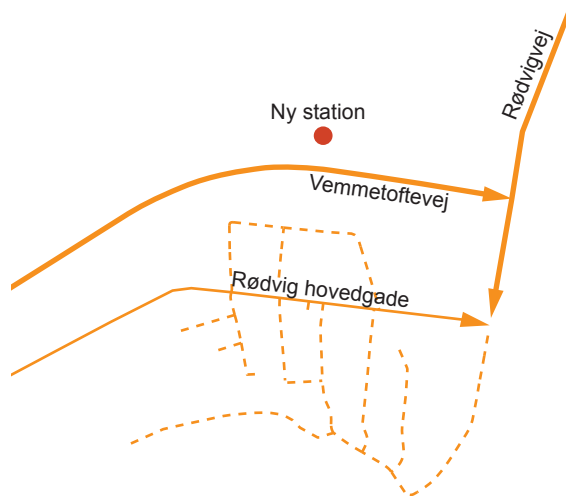
Byens Infrastruktur
 Grafiken viser samspillet mellem veje, jernbane, station og bydelene. Cirklerne illustrerer 600m grænsen.

Infrastruktur og trafik

Ankomst til Rødvig by sker enten med tog eller med bil ad to hovedfærdselsårer, Rødvigvej eller Vemmetoftevej. Ankommer man til byen på cykel, benyttes Vemmetoftevej, Rødvigvej og Rødvig Hovedgade.

Rødvigvej er en landevej, hvor man møder byen med høj fart. Selvom Rødvigvej rammer byzonen ændres vejprofilen ikke og landevejsfølelsen strækker sig helt ned til Rødvig Hovedgade, hvor trafikken ledes mod havn eller via Rødvig Hovedgade. Rødvig Hovedgade har defor fået karakter af gennemkørselsvej.

Med placeringen af en ny station ved Vemmetoftevej, vil trafikken forøges og Vemmetoftevej vil opleves som byens nye trafikale og funktionelle knudepunkt. Ved en regulering af vejprofiler og hastighedsskiltning vil Rødvig Hovedgade og midtbyen blive aflastet og skabe bedre forhold for bløde trafikanter.

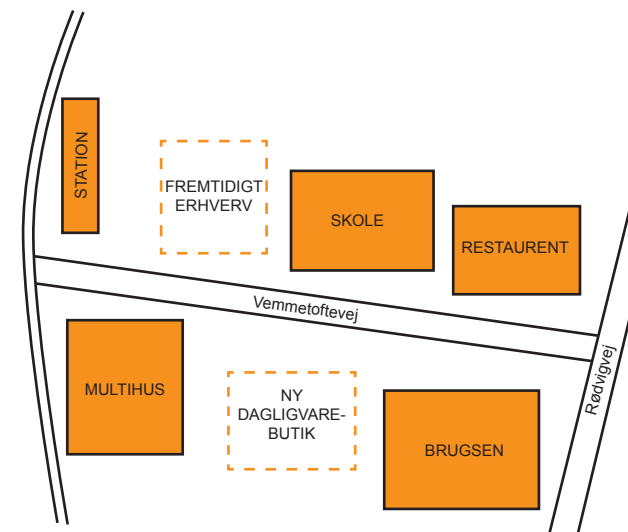


Handelsgaden

Rødvig Hovedgade var oprindeligt byens handelsgade med butikker på den sydvendte side og boliger på nordsiden. Handelen er med årene forsvundet og er blevet erstattet af et nyt handelsområde ved Vemmetoftevej. Det giver derfor mening at nytænke den gamle handelsgade og styrke Vemmetoftevej som byens nye handelsgade.

Strækningen mellem Vemmetoftevej, jernbanen og Rødvigvej rummer i dag flere funktioner: skole, daginstitution, multihus og Brugsen. Med tilføjelsen af den nye station foreslås denne strækning styrket med endnu en dagligvarebutik og mere handel eller erhverv.

Rødvig Hovedgade foreslås omlagt med grupper af vejtræer som vejchikaner, der skaber variation i vejprofilen. Formålet er at sænke farten, styre parkeringen og forskønne udtrykket til gavn for de bløde trafikanter. Flere cykelruter går inden om Rødvig Hovedgade og med en varieret vejprofil fremstår Rødvig Hovedgade som en mere interessant entré til byen.

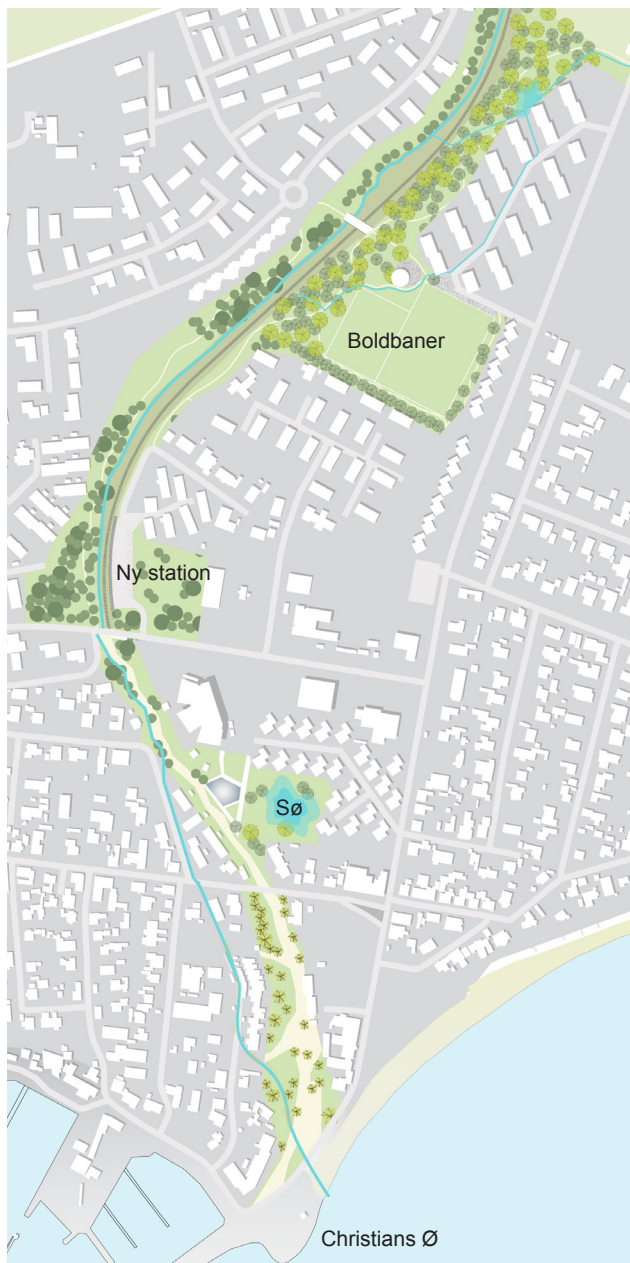


Infrastruktur og trafik

Tv: Diagrammet viser det overordnede vejhierarki. Farten nedskaleres omkring centrum
Midtfor: Eksempel på trafiksanering af Rødvig Hovedgade til fordel for de bløde trafikanter.
Ovenfor: Et nyt hovedgadeforløb på Vemmetoftevej mellem Rødvigvej og banen.



| DET GRØNNE STRØG



Det Grønne Strøg

Det Grønne Strøg er et sammenhængende rekreativt forløb, der forbinder baglandet med kysten. Fra Landbyen til Kystbyen og Havnen. Langs det grønne strøg ligger boligområder, idrætsfaciliteter, rekreative arealer og offentlige institutioner. Stierne følger Lejdebækken og jernbanen. Lejdebækken fremstår naturlig og vild langs Thorsvænget og Skovhusene og mere styret som et arkitektonisk element, der hvor den åbnes op på strækningen efter Vemmetoftvej til kysten. Undervejs gøres Lejdebækken tilgængelig og vil byde på forskellige opholds- og legemuligheder.

Lejdebækken bliver også en central del af byens skybrudsløsning med mulighed for at håndtere store regnmængder fra de tilstødende boligområder. Lejdebækken krydses af en række broer, der fungerer som orienteringspunkter i byen. Broerne har hver deres karakter og udseende. Her stopper man op, snakker og nyder udsigten ned langs bækken. Broen nord for Vemmetoftvej er karakteriseret af den tætte beplantning. Broerne i den gamle by ligger i afgrænsede byrum og broen ved havnen har det store åbne rum og havudsigten som det karakteristiske.

Det grønne strøg

Diagrammet viser, hvordan det grønne strøg vil kunne sammenbinde boligområder, bydele, rekreative arealer, turistruter og turistattraktionen Stevns Klint.

Det Grønne Strøg vil blive brugt af mange forskellige borgere. Motionister på vej rundt om Boesdal Kalkbrud, cyklister og børnehaver på vej til havnen, familier på tur, og lokale på vej på arbejde.

Det Grønne Strøg bliver også en grøn ramme om turisternes vej til Stevns Klint eller cykelturister, der drejer af fra København-Berlin ruten for en kort forfriskning på havnen før turen går videre.

Det tidligere banelegeme bliver integreret i det grønne strøg. Både som et oplevelseselement, hvor gamle skinner og beplantning blandes og som en integreret del af stisystemet. Historien og byens struktur bliver derved bevaret og formidlet.



Regnvandshåndtering, Enschede

Større græs- og friarealer i tilknytning til boliger kan både fungere som nedsvivningsareal og til leg mm.



Udendørs fitness

Langs det grønne strøg er der mulighed for at indpasse forskellige aktiviteter herunder fitness.



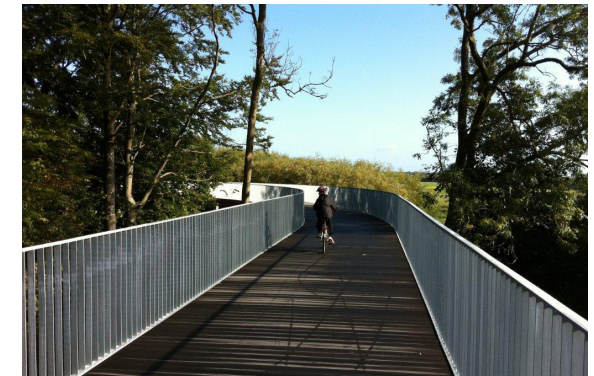
Aktiviteter i skoven

Træklatring og forhindringsbane appellerer til mange børn og unge. Mulig viderudvikling af Junglestien.



Fodgængerbro, Rood Bridge Park

Enkel træbro.



Cykelbro i Grenå, Schul Landskab

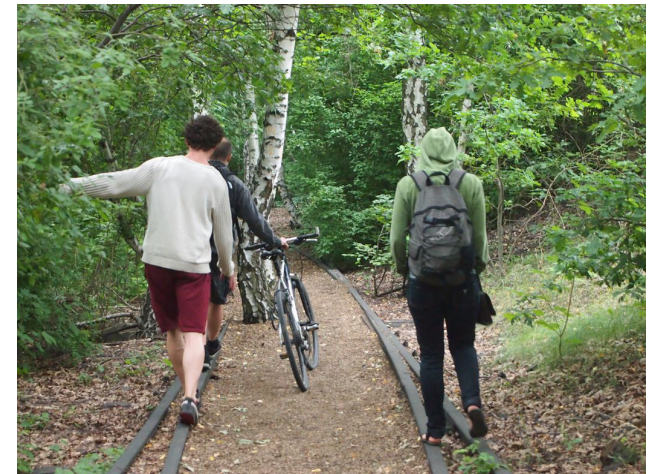
Enkel bro der indpasser sig i landskabet. Eksempelvis som overføring over jernbanen.



Grøndalen Nord
Eksempel på stiforløb i grønne omgivelser.



Ukendt reference
Cykelruten København-Berlin kan trækkes helt ind i byen via Det Grønne Strøg.



Naturpark Südgelände Berlin
Omdannelse af jernbaneterræn til naturpark.



Highline Park
Eksempel på hvordan gamle jernbaneskiner kan integreres i et rekreativt forløb.



Highline Park
Eksempel på hvordan gamle jernbaneskiner kan integreres i et rekreativt forløb.



Duisburg Nord
Eksempel på omdannelse af tidligere jernbaneterræn til stiforløb, der på enkel vis formidler landskabets historie.



| STATIONSSOMRÅDET



STATIONSOMRÅDET - BYENS PARK

Stationen

Ved flytning af stationen frigives et stort og centralt areal midt i byen. Stationen og den nye stationsplads vil fungere som byens knudepunkt og samlingsplads. Jernbanelegemet udgør nu ikke længere en nord-syd gående barrierer og der er derfor muligt at sammenbinde byen på tværs, øst-vest.

Der ligger et stort potentiale i at sammentænkte arealet fra Havnevej til Østersøvej og sammenbinde, den gamle station, Rødviik Kro, Rødviik skibsmotormuseum, Det røde pakhus og Havnen. Med et samlende grønt anlæg og sti-udlæg vil området fremstå som en helhed og man vil kunne bevæge sig frit fra bypark over station til havn eller nordpå af det grønne strøg til den nye station.

Ankomst til stationsområdet kan ske med bil via den eksisterende Østersøvej, hvor den centrale parkeringsplads bevares. Der vil også blive plads til at turistbusser vil kunne parkere centralt, så besøgende til Stevns Klint vi kunne gå ad trampesti fra Stationsområdet til Boesdal Kalkbrud, hvor Stevns Klint eventuelt kommende besøgscenter bliver placeret.

Centralt i området løber den rørlagte Lejde-å. Åen forslås åbnet så naturkvaliteter trækkes ind midt i byen. Bækken vil kunne integreres i byens eksisterende struktur og være med til at afhjælpe afledningen af regnvand ved store regnhændelser.

For enden af det tidligere banelegeme bearbejdes terrænet (Udsigten) så Stevns Klints landskabelige udløber gøres synlig og man som besøgende oplever at byen "ligger" på kanten af Stevns Klint. Herfra er der kig til turistdestinationen Stevns Klint.



Bloklus, Jammerbugt kommune

Omdannelse af Bloklus Bæk har skabt et alsidigt rekreativ forløb, som binder byen sammen med kysten. Uformelle siddepladser, mulighed for leg og broer over bækken der kan danne interessante opholdssteder.



Marielyst torv, GHB landskab

Marielyst torv bindes sammen af en stor belægningsflade af træ som understreger byens karakter som turist og ferieby. Andre materialer kan have en lignende funktion.



Marielyst torv, GHB landskab

Kystlandskabet trækkes helt op i byen med kystvegetation, sand og strandinventar.



Duisburg Nord,

Samlingsplads og frokostareal.



RESTAURANT

Premier
ISKAGE
HUSET
←
IS SLIK
SODAVAND

HAVNEN - BYENS TORV

**Havnen**

Havnen er opdelt i en aktiv fiskerihavn og en lystbådehavn. Fiskerihavnen er en arbejdsplads og skal fortsætte med at være en aktiv havn som kan bidrage til et autentisk havnemiljø til gavn for både lokale og turister. Det skal nævnes at der også fremadrettet skal være adgang til havnen med lastbil uden at der skal køres igennem byen. Lystbådehavnen forslås udviklet som et område for maritime fritidsaktiviteter. En sam-

menbindende belægningsflade, trædæk langs kajen og en afgrænsende træække skal skabe en helhed omkring fritidshavnen. Et surferområde på Christians Ø skal koble Lystbådehavnen med Strandparken og Trampestien. Flintovenen fungerer som landmark, hvorfra man kan orientere sig, når man skal til det eventuelle fremtidige Besøgscenter, uanset om man kommer på cykel, til fods eller i bil. Ved fiskerihavnen

foreslås etablering af et havbad med roligt havvand. Det giver mulighed for at etablere en familievenlig strand og løse problemerne med lugtgner fra tang. Det maritime hus er et hus, som kan rumme forskellige foreninger og skolerelaterede aktiviteter. Undervisning for folkeskoler, efterskoler, tekniskeskole m.fl.



Foreningsstien i Klitmøller, Preben Skaarup Landskab

Stiforløbet langs stranden i Klitmøller gør stranden tilgængelig for besøgende herunder mange surfere. Vigtige punkter langs stiforløbet markeres med en karakteristisk maritim lampe.

Hjertinge strandpromenade, Spectrum arkitekter

Et langsgående trædæk binder strand og by sammen og skaber adgang for mange forskellige brugergrupper.



Ferieboliger, Nibe

Ferieboliger langs kajkanten. Havnemiljøet tilføjer ferieboligerne karakter og gør ferien til en speciel oplevelse.



Hummerhuset, Force4 arkitekter

Hummerhuset er et klubhus, som rummer de to meget forskellige foreninger surfklubben NASA og Biologisk forening Vestjylland.





Det maritime ungdomshus, PLOT

Det maritime ungdomshus danner rammen om undervisning, leg og fritidsaktiviteter herunder roning, kajak, havsvømning, windsurfing mv. Husets udformning giver mange anvendelsesmuligheder, hvor tagfladen udgør et "landskabeligt" trædæk, der kan rumme både fysiske aktiviteter og roligt ophold.



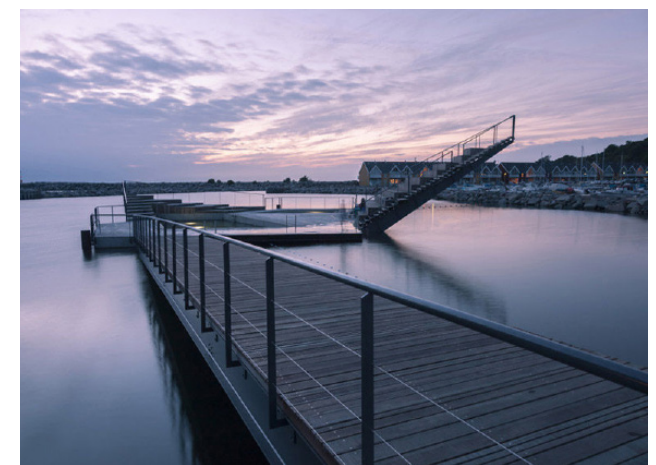
Nysted Havn

Havnen bindes sammen af brosten som belægning med en markering af kørebanen. Den fine skala som belægningsstenen tilføjer havnen understreger et byrum for bløde trafikanter. En svag markering anviser kørebanen. Langs kajen udgør et trædæk en siddekant.



Hjertinge havbad, Preben Skaarup Landskab

Hjertinge havbad skaber et trygt badested, hvor kystbearbejdning skærmer det rolige badeområde fra Vesterhavets voldsomme hav. Med simple og enkle materialer skabes gode og smukke forbindelse til den storslåede natur.



Hasle Havnebad, White

Havnebadet kan konstrueres med en inderside mod byen og en yderside mod havet.



| BYUDVIKLING



BYUDVIKLING

Skovhusene

Skovhusene knytter sig til beplantningsbæltet langs lokalbanen og de store træer på grunden. Beplantningen og det grønne strøg trækkes ind mellem bygningerne og beplantningen opløses mod Rødvigvej og det åbne land mod øst. Bebyggelsen består af mindre boligstænger i 1 1/2 etager, der knyttes op på et centralt gaderum med kørebane, befæstelser og en central vandrede der leder regnvandet til Lejdebækken.

Søhusene

Søhusene orienterer sig omkring en regnvandssø på det tidligere boldbaneareal ved Multihuset. Friarealet med regnvandssøen er en del af Det grønne strøg og bruges af beboerne i Søhusen, Multihuset og lokale til rekreative formål. Søhusene ligger tæt i kæder, hvor gadesiden er befæstede med tæt kontakt mellem hus og gaderum. Bagsiden vender ud mod friarealer. Variationer i taghældning er med til at give bebyggelsen karakter. Hele bebyggelsens regnvand håndteres i regnvandssøen.

Byhusene

Byhusene ligger langs Rødvigvej og bindes sammen af en belægningsflade for fodgængere. Der parkeres på den nærliggende P-plads. Der er mindre privathaver i tilknytning til hver enkelt bolig. Boligerne ligger tæt på stationen og Brugsen og er derfor oplagt som eksempelvis ældreboligere.



CLF Houses, Estudio BaBo

Interessante taghældninger giver bebyggelsen karakter. Store vinduer sikrer et godt lysindfald.



Romerhusene, Arne Jacobsen

Tæt og kompakt gaderum uden afgrænsende forhaver. Husenes bagside vende ned mod en sø som kontrast til gaderummet.



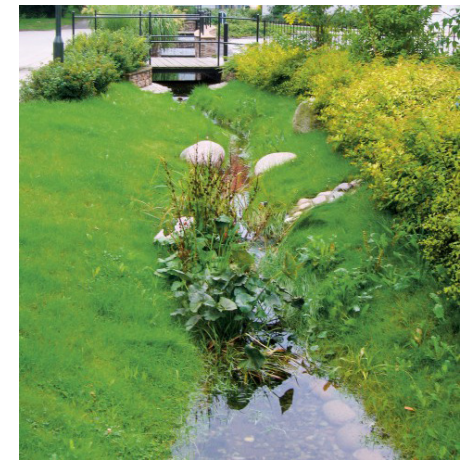
Kvistgårdhusene, Vandkunsten

Vand indgår som en karaktergivende del af bebyggelsen.



Trudeslund, Vandkunsten

Blød overgang mellem boligens privathave og større fællesarealer skaber en god ramme om fællesskabet.



Augustenborg, Malmø

Regnvandshåndtering udformet som en lille bæk. Tilfører byggeriet et landskabeligt udtryk.



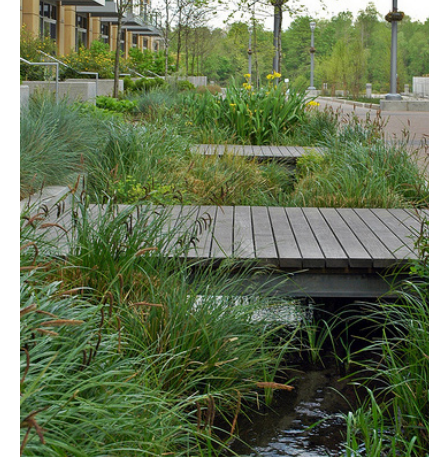
Dianas have, Vandkunsten

Bebyggelse i tæt kontakt til beplantning af større træer.



Fischer House, Louis Kahn

Naturen bliver nærværende helt ind i dagligstuen.



LAR, Portland

Afledning af regnvand tilfører byggeriet frodighed og oplevelser.



Vilhelm Thomsens Allé, Niels Lützen

Vandrende som æstetisk element.



Viken, Vandkunsten

Det belagte og tætte gaderum samler bebyggelsen, skaber tryk og modspil til bebyggelsens omgivelser. Store træer giver ryg til bebyggelsen og en fælles plæne. Bebyggelsens skala spiller op imod de store træer.





Trudeslund, Vandkunsten

Små private forhaver giver god kontakt mellem stien og boligen. En blød uformel bagside med plads til social samvær og fælles aktiviteter.



Strandvejen 413, Arne Jacobsen

Forskydninger i bebyggelsen og nytænkende bebyggelsesprofil gør bebyggelsen til en oplevelse set fra gaden.



Ravnsbjerggårdsvej, Fredensborg

Byggeri med tæt kontakt til åbne græsarealer giver god udsigt og lyse lejligheder.



RØDVIG HAVN
(Privathavn)

RØDVIG HAVN PRIVATHAVN

Rødvig Havn og tilhørende anstalter inkl. anløb og dæk
 gælder flådehavn og privat ejendom.
 Vi beder Dem henvende sig til havnens reglement som god
 og orden bliver overholdt.

	kr.	dkk.
Løbende 2-2 tone brutto	25,00	15,00
Løbende 2-5 tone brutto	25,00	20,00
Løbende 5-10 tone brutto	40,00	30,00
Løbende 10-20 tone brutto og derover	60,00	45,00
Nakkestøtte pr. mdt. efter anden postering		

Havnereguleringen vil blive oplyst af havnefogeden eller havne-
 mesteren ved anløb til havnen.
 Følgers "Regulering for rensningsanlæg ved havne og
 omstændigheder af havnens reglement som god og orden skal føl-
 ges. Havnereguleringen eller anstalter har tilladelse fra Sø- og Kyst-
 styrelsen.

AFFALD Bæret vægterne af tøvet, skin og søbæger ved
 havnen.
TOILETTER Følges i bygningen omkring den gamle tæppe og
 flådehavnen. Der indføres vand væk og bræ-
 set findes ved landene.
MONTELEFON Ved kløften.
HAVNETARIF
 Havnens er helt privat, og der ikke anden form for tilstand end
 det der betales.



BILAG BILLEDER





1. Kystlinjen



3.Havnen



2. Kanten



4. Skrænten



5. Stationsområdet



7. Servicebyen



6. Den gamle by



8. Sommerbyen



9. Aktivitetsparken



11. Landskabskilen



10. Rødvig villaer



12. Parcelhusbyen



stevns kommune

zoffmannholm
landskabsarkitekter