

# STATIONSZONEN - OMSTIGNING TIL HILLERØD

Skansevej 2 -  
kontor/bolig  
- 7.000 etm

Ny cykelsti -  
"missing link" til  
hele Vestbyen

Tofte  
- 9.000 etm kontor

Ny adgangsvej forbi  
Mathildeparken

Skole eller kontor?  
- 15.000 etm

Nye funktioner langs  
Ndr. Jernbanevej?

Kulturmiljø?

CAMPUS HILLERØD  
- 65.000 etm skole,  
kontor og bolig

Ny trafikterminal

Nyt byggeri  
ved TDC?

Boliger v. Sdr.  
Jernbanevej

Fast forbindelse  
der krydser banen

Udvidelse af  
Marie Mørk  
Skole

Revitalisering og  
nye anvendelser  
af idrætsanlæg

Ny fremtid for  
Posthuset?

Nyt parkeringsanlæg?

Aktivitetssø

Nyt parkeringsanlæg?

Carlsbergvej's forlængelse ?

# STATIONSZONEN

## - omstigning til Hillerød

Et unikt bæredygtigt projekt baseret på kommunens Planstrategi 2020; for borgerne, erhvervslivet, uddannelserne, brugere og politikkerne som også skaber metoder og processer, der kan genbruges både i og udenfor kommunen.

Hele projektet og udviklingen vil hvile på et fundament af bæredygtighed og partnerskaber.

## Visionen

Hillerød Stationszone transformeres til hjertet i region hovedstaden.

Her skal skabes et visionært inspirerende miljø med liv og puls, hvor mennesker mødes og udveksler idéer og viden, og modtager ny information. Vi vil bygge tæt med respekt for den menneskelige skala.

- Byggeriet adskiller sig visuelt og formmæssigt fra traditionelt byggeri.
- Byrum indrettes så de fungerer som mødested mellem mennesker og åndehuller i byen.
- Færdsel i byen stimuleres ved at skabe nye stiforbindelser på tværs af byen, der mindsker rejseafstande, øger trafiksikkerhed og styrker folkesundheden og miljøet.
- Området indgår som et af de første indsatsområder i kommunens koncept for bæredygtige energi.
- Byggeriet skaber mulighed for at udvikle og afprøve ny metoder og skabeloner for:
  - Bæredygtig byplanlægning
  - Bæredygtig partnering
  - Bæredygtige partnerskabsaftaler

Stationszonen rummer potentialet for mere end 1.000 nye arbejdspladser og 1.000 nye studiepladser.

## Interessenter

Projektet har følgende målgrupper:

- Borgerne, der får et nyt aktivt center for regionshovedstaden.
- Uddannelsesinstitutionerne, der får et campusmiljø med moderne studiefaciliteter og synergieffekt af at samle flere studiemiljøer.
- Foreningerne, der får nye innovative muligheder for udfoldelse.

- Erhvervslivet, der får nye udfoldelsesmuligheder og flere partnerskaber med kommunen.
- Politikkerne, der ser deres vision omgjort til praksis.
- Administrationen, der får synlige fælles aktiviteter der gør en forskel.

## Baggrund for projektet

I stationszonen findes en lang række aktuelle projekter, der med forskelligt udgangspunkt, tilsammen vil transformere området.

Flere af projekterne er så store, at de stiller krav om en helhedsløsning.

- Det er projektet med Campus Hillerød, der omfatter et byggeri med 1.000 uddannelsespladser,
- det er ombygningen af den nedslidte trafikterminal på Hillerød Station,
- og det er tilvejebringelsen af kontorrummelighed i stationszonen til efterlevelse af Fingerplan 2007's krav om stationsnærhed.

For at sikre at omdannelsen af Stationszonen sker i et helhedsorienteret perspektiv, hvor de forskellige positive og negative konsekvenser vurderes samlet, skal der udarbejdes en helhedsplan.

Omdannelsen af stationszonen er allerede i gang. Der er en lang række delprojekter:

- CAMPUS Hillerød, et uddannelsesbyggeri med erhverv og ungdomsboliger på i alt 63.000 etm. Skal efter planen indeholde 1.000 uddannelsespladser inden for sundhed, pædagogik og handel.
- Uddannelse eller kontorbyggeri ved Carlsbergvej. Mulighed for ca. 15.000 etm.
- Erhverv Nord. Ejendomme ved Skansevej og Københavnsvej rummer mulighed for 16.000 etm. nyt kontorbyggeri.
- Ny trafikterminal ved Hillerød Station. Terminalen er nedslidt og utidsvarende. Der er senest i perioden 1999-2001 gjort forsøg på at opnå enighed om en samlet plan for stationen uden succes. Der træffes nogle overordnede valg om hvordan en løsning af dette delprojekt kan ske.
- Parkeringshuse eller -kældre omkring den sydlige ende af Carlsbergvej.
- Udvidelse af Marie Mørk Skole. Den gamle skole udbygges med nye uddannelsesbygninger i lokalplanområdet.
- Dagligvarebutik på stationen, der kan betjene de mange rejsende der passerer til og fra arbejde.
- Fornyelse og revitalisering af idrætsfaciliteterne ved Byskolen og Frederiksborg Gymnasium. Det afklares om der kan skaffes ressourcer afledt af planlægningsarbejdet, der fx kan anvendes til sportshal på skolernes arealer.
- Nye boliger ved Sdr. Jernbanevej. Ønsker om byfortætning med boliger

afklares.

- Nyt byggeri på Vibekevej. Mulighederne på parkeringsarealer afdækkes.
- Nye funktioner langs Ndr. Jernbanevej. Strækningen der er en vigtig indgang til bymidten fra stationen overvejes i forhold til mulighederne for nye anvendelser som fx Foodcourt.
- Teglgårdssøen overvejes som mulig aktivitetssø, hvor man fx kan bade og sejle. Præstevang skoven overvejes anvendt til flere kulturelle aktiviteter.

I stedet for som traditionelt at begynde alene med helhedsplanen for derefter at realisere visionen om stationszonen i en række konkrete projekter, så er der behov for også at formulere realiseringsstrategien i selve planlægningen af stationszoneomdannelsen.

Helhedsstrategien og realiseringsstrategien skal tilsammen sikre, at der er en ramme der går på tværs af de mange delprojekter og de forskellige interesser de repræsenterer. Ambitionen er, at udvikle en ny planlægningsmodel, som planlægger udviklingen, mens det sker.

Det stiller store krav til inddragelsen af de forskellige aktører i området. Projektet eksperimenterer derfor med partnerskaber, udbygningsaftaler mv.

## Hovedaktiviteter

Plan 09 projektet har tre centrale aktiviteter, henholdsvis

1. Samarbejde med interessenter
2. Beregning af værdistigninger
3. Eksperimenter med fortætning, rummelighedsanalyser, trafikale konsekvenser

Hovedaktiviteterne samles i en realiseringsstrategi, der koordineres med udarbejdelsen af helhedsplanen.

## REALISERINGSSTRATEGI

Realiseringsstrategien har som mål at udvikle nye metoder og modeller der kan sikre, øget kvalitet, merværdidokumentation, flere bæredygtige tiltag og øget sandsynlighed for at projektet realiseres.



De enkelte elementer realiseringsstrategiens opbygges af skal kunne integreres i planprocessen for at være effektfulde.

## **Helhedsplan**

Udarbejdelsen af selve helhedsplanen for Stationszonen indgår som udgangspunkt ikke i Plan 09 projektet. Realiseringsstrategien og fortætningsstrategien har ikke desto mindre nogle vigtige afhængighedsforhold med helhedsplanen, der derfor indgår som en mindre del af projektet.

### **Arbejdsprocessen**

Interessenternes deltagelse i arbejdet med helhedsplanen knyttes sammen med realiserings- og fortætningsstrategien. Det sker ved at udvalgte interessenter/partnere inviteres til at deltage i arbejdsprocessen på et niveau der fastlægges nærmere. Inddragelsen kan ske gennem input med konkrete projektskitser af byggeri på givne lokaliteter. Konkrete projektforslag der fungerer som input i en planproces/diskussion kan give nogle jordnære informationer om hvad planerne skal tage højde for. Det demonstreres derved hvordan arbejdsprocessen med helhedsplanen hænger sammen med realiseringsstrategien og fortætningsstrategien.

### **Formidlingen til offentligheden**

Formidlingen af de positive konsekvenser af den tætte by skal målrettes beboere og brugere i Stationszonen. En effektiv måde for offentligheden at forholde sig til de mange strategier og analyser er gennem en konkret let forståelig plan, der beskriver hvor der kan bygges, hvor meget og hvordan. Helhedsplanens muligheder for netop at opfylde dette kritiske behov demonstreres gennem udvalgte tekster og illustrationer, der indgår i den egentlige helhedsplan.

## **Samarbejde med interessenter**

### **Udbygningsaftaler om fysisk infrastruktur**

Ændringen af planloven omkring dette emne er ny og åbner ligeledes mulighed for aftaler mellem kommunerne og private partnere. Der mangler konkrete eksempler på dens anvendelse og dette projekt rummer gode muligheder for at indgå sådanne aftaler. Aftalen kan indgås med developere som skal bygge i området. Den fysiske infrastruktur der er relevant i projektet omfatter: højere kvalitet af byrum, parkering i anlæg frem for på terræn, udbygning af veje og stier samt ikke mindst bro eller tunnelforbindelse, der krydser baneterrænet.

De første erfaringer med at indgå udbygningsaftaler sammenfattes i et notat "Nye udbygningsaftaler – hvordan?", der kan fungerer som gode råd til, hvordan kommuner og private udviklere kan tegne udbygningsaftaler, hvilken proces og hvilket indhold – hvad skal man være særlig opmærksom på undervejs.

## Partnerskaber

De mange grundejere og udviklere der allerede er til stede i stationszonen søges inddraget i et forpligtende samarbejde med kommunen om at udvikle projektet. Samarbejdet skal formaliseres gennem indgåelse af partnerskaber. Udgangspunktet for indgåelsen af partnerskaber bliver en ny model der opstilles inden for projektet. Modellen skal forsøge at inddrage følgende indsatsområder:

- Hvordan øget rummelighed kan omsættes til infrastruktur, byrum eller lignende.
- Hvordan kvaliteten af byrum, infrastruktur og lignende kan øges.
- Hvordan der kan opnås større bæredygtighed i projekterne.
- På hvilke vilkår samarbejdet om helhedsplanen for Stationszonen skal ske.

Det vil desuden forsøges belyst hvordan der kan skabes en kobling mellem partnerskabsaftalerne og udbygningsaftalerne om fysisk infrastruktur. Modellen for partnerskabsaftaler i Stationszonen samles i et notat i den tidlige fase af projektet. Det målrettes de interessenter, der kunne være relevante partnere i Stationszonen. De endelige erfaringer og resultater samles i et notat mod slutningen af projektet.

## Beregning af værdistigninger

### Hammerslagsmodel

Det undersøges hvordan der opbygges en model der kan skabe tydelig og dokumenterbar sammenhæng mellem byrum og merværdien af byggeriet som følge af byrummene. Både spørgsmålet om tilstedeværelsen af byrum og kvaliteten af dem.

Merværdien forsøges belyst gennem en model der opbygges inden for projektet og kaldes "Hammerslagsmodellen". I korte træk skal modellen inddrage lokale ejendomsmæglere, der i kraft af deres ekspertise og lokalkendskab vurderer byggeriets merværdi som følge af tilstedeværelsen af en række konkrete elementer. Fx kan der laves forskellige skitseprojekter for den samme lokalitet der indeholder byggeri ud til parkeringspladser, almindeligt byrum, byrum med café, byrum med vand, byrum med skulpturer osv. Ejendomsmæglerne indgår så i en proces, hvor de forsøger at afdække merværdien af de forskellige tiltag. Målet er at finde dokumentation for merværdien af byggeri opført i sammenhæng med kvalitative byrum og lignende. Dokumentationen er rettet mod udviklere og bygherrer inden for projektområdet, der skal realisere byggeprojekter samt politikkerne der skal kunne se den økonomiske afledte værdi af investeringer i byrum.

## Fortætningseksperimenter

Fortætningsstrategien har som mål at få belyst hvordan fortætning og fortætningsdiskussioner inden for et byudviklingsprojekt kan nytænkes og kva-

lificeres. Fokus vil være på nødvendigheden af rummelighed kontra byrum, bæredygtighed og konsekvenserne af den tætte by. Interessenterne i processen forventes at spille en særlig rolle inden for fortætningsstrategien – både som deltager i processen og som målgruppe for resultaterne.

Delopgaverne skal kunne integreres i planprocessen og kobles med realiseringsstrategien hvor det er nødvendigt.

### **Byrumsanalyser**

Byrumsanalyserne skal se på afhængighedsforholdet mellem bygningernes rummelighed, byrum og livet i bydelen. Indledningsvist kortlægges det eksisterende liv i området. På baggrund af kortlægningen, byrådets visioner fra kommunens "Planstrategi 2020" samt udbytte af interessentinddragelse opstilles der retningslinjer for hvordan der kan opnås liv i bydelen. Det skal ske ved bl.a. at knytte spørgsmålet om hvor meget der kan bygges i området sammen med tilstedeværelsen af byrum og deres kvalitet. Målet er komme med oplæg til hvilken rummelighed der er en nødvendig forudsætning for

at få retningslinjer for samt at få hvad planer skal indeholde for at sikre liv i bydelen på forskellige tidspunkter af døgnet og også kvalificerer hvilket liv man ønsker i bydelen. Retningslinjerne knyttes tæt sammen med realiseringsstrategiens modeller.

Resultaterne af byrums analyserne formidles samlet sammen med fortætningsstrategien.

### **Fortætningsstrategi**

Den samlede byggerummelighed i stationszonen har potentialet til at transformere Hillerøds Skyline. Fortætningsstrategien udformes med udgangspunkt i bydelens kommende byrum. Med byrumsanalyserne som udgangspunkt beskriver fortætningsstrategien hvilke bygningsvolumener der er nødvendige for byrummene og det liv der skal finde sted mellem husene. Derved flyttes fokus fra den isolerede bygnings arkitektur og volumen og over til et mere helhedsorienteret perspektiv for hele bydelen. Fortætningsstrategien kommer således med et oplæg til en disponering af områdets funktioner og en programmering af bygningsvolumenerne. Arbejdsmetoden der anvendes bygger på LIV, RUM, HUSE metoden som Gehl Architects har udviklet. Arbejdsmetoden beskrives i et indledende notat, der afrapporteres i opstartsfasen.

Arbejdet indeholder en væsentlig andel skitser og illustrationer som skal belyse og formidle fortætningsstrategien.

Fortætningsstrategien knyttes sammen med mobilitetsstrategi og konsekvensanalyse samt fungerer som oplæg til udformningen af en byrumsplan.

Arbejdet med byrumsanalyser og fortætningsstrategi samles i et draft midtvejs i projektet, hvor analysens og strategiens resultater og retningslinjer beskrives.

Erfaringerne fra byrumsanalyser og fortætningsstrategi resumeres desuden gennem en række opmærksomhedspunkter rettet mod formidling via hjemmesider

### **Byrumsplan**

Der udarbejdes en byrumsplan for Stationszonen. Den indeholder placeringen af de primære byrum og fastlægger byrummenes samspil med bygningernes volumen og placering. Integreret i byrumsplanen fastlægges flowlinjer for mennesker, cykler og øvrig trafik. Byrumsplanen skal baseres på fortætningsstrategien og byrumsanalyserne.

Byrumsplanen designes så den kan anvendes som udgangspunkt for at udarbejde lokalplaner og rammelokalplan (helhedsplan) for hele eller dele af Stationszonen. Derved vendes planprocessen på hovedet i en traditionel forstand. I stedet for at begynde med bygningernes udformning og til sidst forsøge at få byrum ud af de "tiloversblevne" arealer begyndes der med byrummene så de definerer bygningernes placering og volumen.

### **Bæredygtighedsstrategi**

Fortætning i stationsområdet medfører genbrug af eksisterende byarealer og optimal tilgængelighed med kollektiv trafik. Dermed skabes betingelserne for at mindske biltransportarbejdet og dermed CO<sub>2</sub> udslippet. Fortætningen rummer desuden optimale betingelser for, at den nye bygningsmasse kan opføres væsentligt mere ressourcebesparende end traditionelt byggeri.

Gennem beregninger og illustrative modelskitser forklares det, hvordan der i området kan arbejdes med CO<sub>2</sub> neutral energiproduktion, energi besparende tiltag og bæredygtige materialevalg. Arbejdet anvendes i flere sammenhæng i projektet. Dels i forhold til borgere der ønsker at vide mere om baggrunden for at der bygges tæt i Stationszonen. Dels i forhold til realiseringsmodellen hvor dokumentation kan indgå som aftalegrundlag og dels i forhold til udviklere og bygherrer der skal opføre byggeri der skal gøre anvendelse af de præsenterede tiltag. Produkterne samles i et eller flere noter.

Denne arbejdsopgave vil blive løst i tæt kobling med kommunens projekt om bæredygtig drift, energi og miljø "Solrødgård miljø og energi park" der blandt mange innovative aktiviteter indeholder EU projekterne SECURE og SORCER.

### **Mobilitetsstrategi og konsekvensanalyse**

Befolkningen i et givent område har ofte en modstand mod nye planer, der bundes i en naturlig modvilje mod at få mere biltrafik på vejene omkring ens bolig og børnenes skolevej.



Det er en simpel logik, at en øget rummelighed giver mere trafik. Lokalt vil det derfor oftest være trafikken, der sætter grænsen for hvor meget der kan bygges. Dette skisma fører ofte til en begrænsning i den mulige stationsnære rummelighed og dermed også til en forringelse af det CO<sub>2</sub> besparende potentiale.

Det belyses nærmere inden for Stationszonen, hvordan der kan opstilles en operationel løsningsmodel der kan øge rummeligheden. Konkret tænkes det gjort gennem en mobilitetsstrategi med en konsekvensanalyse, hvori det beskrives hvilke tiltag der kan gøres i området for at skubbe balanceforholdet mellem byggeri og trafik. Det skal ske ved at afdække hvornår nyt byggeri får trafikken til at "bryder sammen" og hvilke indsatser der kan bringes i spil for at ændre trafikbilledet til fordel for mere rummelighed.

Resultaterne fra mobilitetsstrategien og konsekvensanalysen beskrives i en rapport. Hvis det er muligt afrapporteres resultaterne som retningslinjer for et fremadrettet kortlægningsværktøj.

## Evaluering

Der udarbejdes en 10 s. evaluering efter projektets afslutning.

## Konsulenter

### Gehl Architects

Gehl Architects er gennemgående plankonsulent i projektet. Deres konkrete delopgaver omfatter byrumsanalyser, fortætningsstrategien og byrumsplaner. De står sammen med kommunen for workshops i projektforløbet og afholder visionsoplæg for interessenterne i projektet. Deltager også i udarbejdelse af dele af bæredygtighedsstrategien i samarbejde med kommunen. De skal også være den primære kilde til udarbejdelse af illustrationer, kort og diagrammer og derved sikre et at projektet kan formidles på en letlæselig og visuelt selvforklarende måde.

### Via-Trafik

Gennemgående trafik-konsulent i projektet. Udarbejder flowanalyser i forbindelse med byrumsanalysen. Skal udarbejde mobilitetsstrategi og konsekvensanalyse. Leverer derigennem bidrag til fortætningsstrategien og byrumsplanen.

### Bech Bruun

Gennemgående konsulent på processen omkring etablering af partnerskaber. Skal hjælpe med at formalisere retningslinier for et partnerskab mellem de forskellige grupper af interessenter.

## Samarbejdspartnere

## DTU

Samarbejdspartner i forbindelse med udarbejdelse af nye planværktøjer og i formidlingsprocesserne. Studerende på kursus eller afgangsprøvniveau inddrages på opgave-/caseniveau gennem projektperioden.

## CVU København og Nordsjælland

Arbejder på vision om Campus Hillerød. Skal samle flere uddannelser i et samlet byggeri ved stationen. Skal sikre at helhedsplan for Stationszonen kan opfylde Campus funktionskrav.

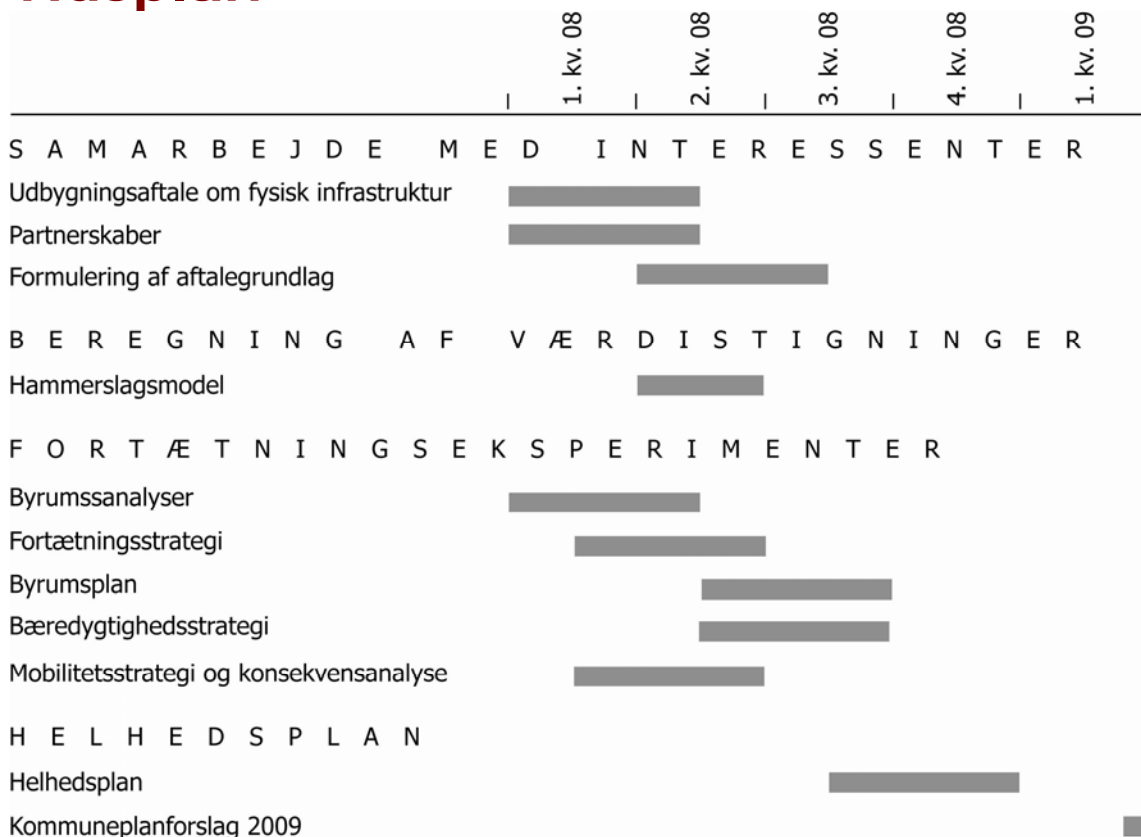
## DSB, BaneDanmark, Trafikstyrelsen og Movia

Som grundejere og interessenter i området og som brugere af infrastrukturen indgår de som naturlige samarbejdspartnere. Dels i form af potentiel ejendomsudvikling, dels i form af brugere af trafikterminalen og dels som varetagere af den strategiske langsigtede planlægning, der udløser en række tekniske krav til indretningen af en ny terminal.

## Partnere der indgår partnerskabsaftaler

De partnere der indgår i et partnerskab med kommunen indgår som samarbejdspartnere.

# Tidsplan



# Projektets organisering

## **Politisk ejerskab**

Økonomiudvalget

## **Styregruppe**

Direktør Teknik Ole Stilling, Direktør Erik Nygren, Sektionsleder Byplan  
Hans Brigsted

## **Projektleder og kontaktperson**

Jens Ulrik Romose

## **Projektteam**

Hillerød Kommune, Konsulenter, DSB, MOVIA, BaneDanmark, CVU, partnere, DTU

## **Projektledelsesgruppe**

Hillerød Kommune, Konsulenter