



# HILLERØD STATIONSZONE

AUGUST 2008

## BYGHERRE

### Hillerød Kommune

Trollesmindealle 27  
3400 Hillerød



**HILLERØD**  
KOMMUNE

## SAMARBEJDSPARTNER

### Plan 09

Haraldsgade 53  
2100 København Ø



## SAMARBEJDSPARTNER

### Viatrafik

Søvej13  
3460 Birkerød



## RÅDGIVER

### Gehl Architects ApS

Partner:  
Helle Søholt, MAA

Projekt leder:  
Birgitte Katborg Laursen, MAA

Projekt Team:  
Bianca Maria Hermansen, MAA  
Anton Ryslinge, MAA  
Elisabeth Hagströner, Stud. arch  
Katja Zepemick, Stud. arch  
Anne Barbra Hald, kommunikations ansvarlig



### GEHL ARCHITECTS ApS

Gl. Kongevej 1, 4. tv.  
DK-1610 Copenhagen V  
CVR-nr.: 25 30 95 29  
Tel.: + 45 32 950 951  
Fax: +45 32 950 958  
mail@gehlarchitects.dk  
www.gehlarchitects.dk

**GEHL ARCHITECTS**  
URBAN QUALITY CONSULTANTS

## INDHOLDSFORTEGNELSE

■	Introduktion	05
■	Analyse	19
■	Fortætningsstrategier	39
■	Byrumsplan	57
■	Opsummering	75





## DET MODERNE BYLIV

Livet i det offentlige rum har over de sidste 100 år ændret sig fra primært at være benyttet til nødvendige aktiviteter - til i dag at være præget af rekreative aktiviteter. Dette stiller store og nye krav til fremtidens byer og byrum.

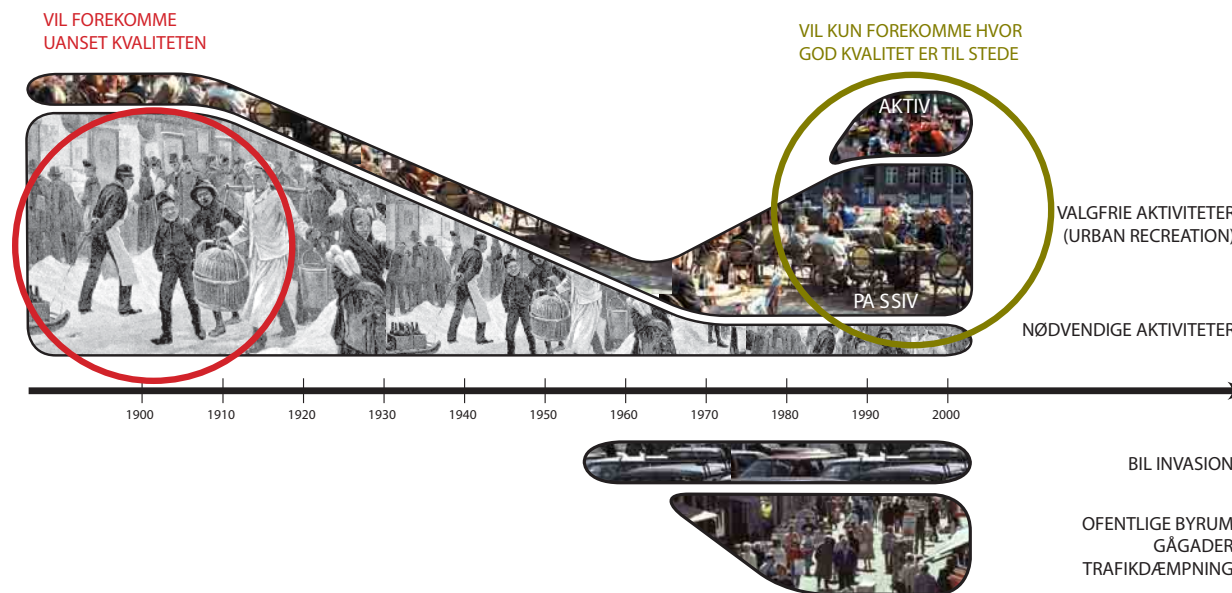
Tidligere fandt bylivet sted uden sammenhæng med den byrumsmæssige kvalitet. Rummene var i langt større udstrækning end i dag brugt af mennesker til både transport, handel og daglige møder.

I dag er samfundet væsentligt forandret og det rekreative liv, der finder sted i en by, afhænger alene af den byrumsmæssige kvalitet som byen tilbyder.

Det rekreative liv er valgfrit, og tilvejebringer vi ikke en byrumskvalitet, der afspejler nutidens samfund samt muliggør en bylivsmæssig diversitet og foranderlighed året rundt, risikerer vi, at byen går i stå.

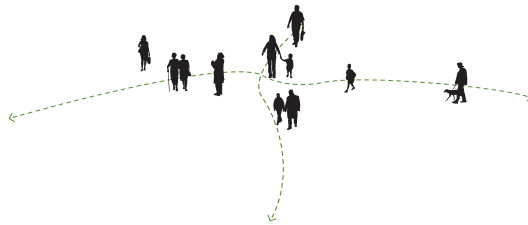
I dag er Hillerød stationszone et udpræget transitområde for mennesker i bevægelse. Hillerød stationszone kan yderligere udvikles til et ankomstområde som ramme for daglige møder.

Derfor bliver det kvalitative fokus afgørende for at tiltrække mennesker til ophold i stationszonen. Liv genereres igennem en rumlig fortætning, nye byrum og nye aktiviteter.



## ARBEJDSMETODISK TILGANG TIL BYUDVIKLING : LIV - RUM - HUSE

LIV



RUM



HUSE



### HERLIGHEDSVÆRDIER

Med udgangspunkt i Hillerøds særlige herlighedsværdier af både landskabelig, bymæssig, arkitektonisk og social karakter, identificeres herlighedsværdierne - og på det grundlag forankres en overordnet bymæssig vision for Hillerød stationszone.

### VISIONEN

Første skridt er at definere og beskrive hvilke byrum, der kan udvikles omkring stationszonen. Visionerne er i interaktion med områdets brugere.

### BYLIV

Gennem studier af mulige udviklingsscenarier kan livets karakter og rytme i området beskrives. Områdets fremtidige brugere og deres aktiviteter kan identificeres.

### BYRUM

Når livet som skal finde sted og aktørerne i bebyggelserne er identificeret, kan forbindelser og rum fastlægges og programmeres.

### HUSENE

Bygningerne ønsker vi at placere således, at de understøtter karakteren af rummene og de fremtidige aktiviteter, der skal finde sted. Bygningerne bør henvende sig til rummene i overensstemmelse med en række byrumsmæssige guidelines, som er udviklet for de enkelte kvarterer i bydelen.

## BYLIV OG AKTIVITET

### LIVET SOM URBAN ATTRAKTION

Hillerød stationszone er en aktiv og levende bydel, hvor det intermodale netværk af forskellige transportformer er omdrejningspunktet. Her krydser lokale brugere tilfældige rejsende. Områdets helt særlige stemning består i mødet mellem mange forskellige mennesker, oplevelser og aktiviteter på samme sted. Et dynamisk og innovativt miljø som kan styrkes yderligere gennem en bylivsmæssig tæthed.

### AKTIVITETER

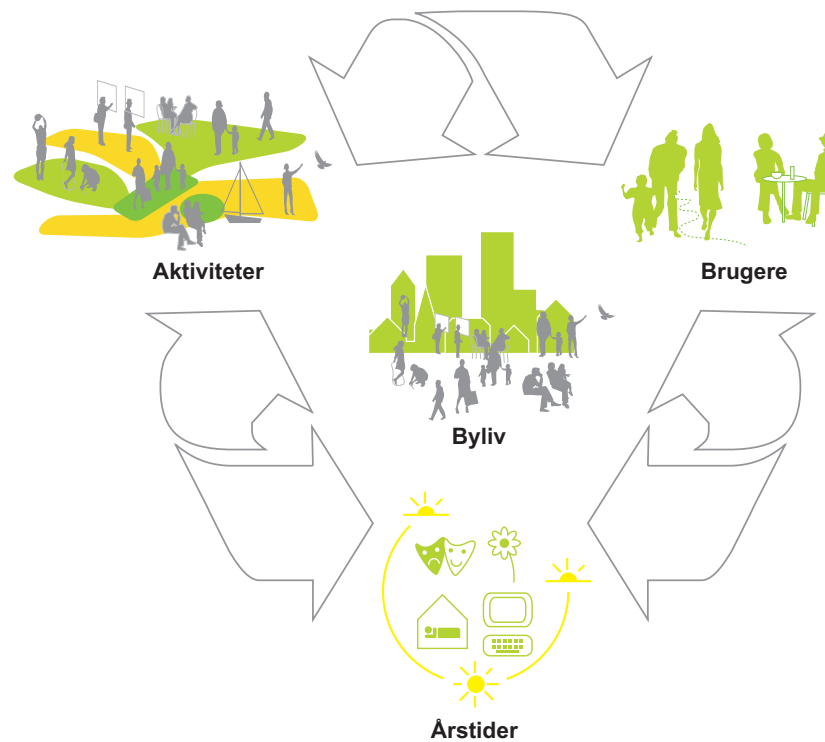
Det fremtidige byliv skal udfordre udviklingen af både fysiske og sociale rammer for et fremtidigt aktivt byliv. De nye byrum bør derfor invitere til såvel daglige nødvendige gøremål som aktiv og passiv rekreation.

### BRUGERE

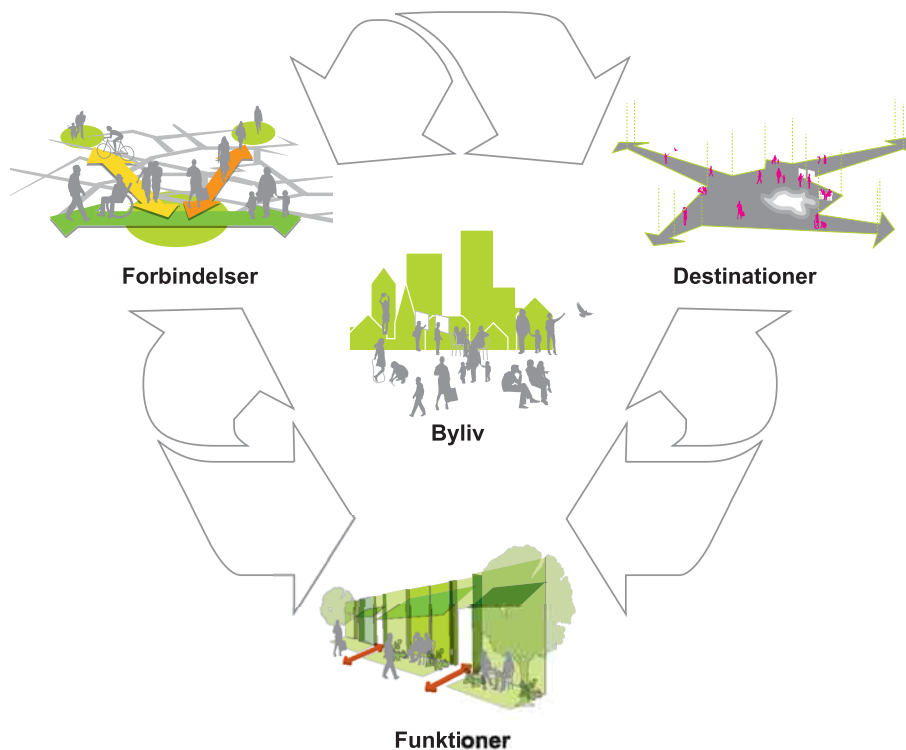
En levende by afhænger af mange varierede aktivitetstilbud. Stationazonen skal i fremtiden invitere såvel beboere, besøgende og erhvervsliv til at gøre aktivt brug af området, og dermed sikre mødet mellem mennesker i de offentlige rum. Der ønskes en rumlig såvel som en social integration internt i området og med den omkringliggende by.

### METODEN

Livet i og omkring Hillerød stationszone styrkes og aktiveres igennem et sæt af fortætningsstrategier.







### FORBINDELSER

Byrumsnetværket bliver afgørende for stationszonens integration med den omkringliggende del af Hillerød by, men også for stationszonens egen identitet. Her tænkes særligt på de sekvenser og forhold for mennesker, der kan bidrage til at øge den oplevede grad af aktivitet og tryghed i byrummene.

Trafikhåndteringen skal understøtte menneskelig aktivitet på alle tider af døgnet, og det ses som en selvfølge, at gående og cyklister gives gode muligheder, samt en god kobling til det offentlige transportsystem. Byrumsnetværket skal gribe den omkringliggende by og gøre denne kobling klar og tydelig.

### DESTINATIONER

Adgang til rekreative arealer kan sikres yderligere igennem en stærkere kobling af Præstevangsskoven og den resterende del af byen, hvorved det aktive liv styrkes. De grønne elementer knyttes sammen fra Teglgårdssøen over banelegemerne til Kirkegården og videre til Slotssøen, så der dynamisk veksles imellem ro og puls. Området omkring slottet med Slotsparken, Barokhaven og Slotssøen er et unikt område, som er et grønt frirum til brug for både besøgende, de omkringliggende bykvarterer og byen som helhed. I dag er det meget svært at orientere sig fra stationen og den resterende del af byen. Hillerød stationszone bør i fremtiden integreres i udviklingsplanen, så stationszonen kan forbindes på bedre vis med bykernen.

## DEN FORTÆTTEDE BY - HUSENE

### FUNKTIONER

Gennem et varieret udbud af bolig- og erhvervsformer samt et aktivt campus miljø kan stationszonen blive en 24 timers bydel. Dette varierede udbud af erhvervslokaler, boliger, uddannelsesinstitutioner, butikker mm. kan bidrage til liv og aktiviteter i gadeplan. Byrumsplanen kan illustrere hvilke gader og pladser der særligt tilrettelægges for boligaktiviteter, erhverv, handel, rekreative muligheder, events etc. Nye kunst- og kulturfunktioner skal bidrage til at markere stationsområdet som et nyt og spændende byområde.

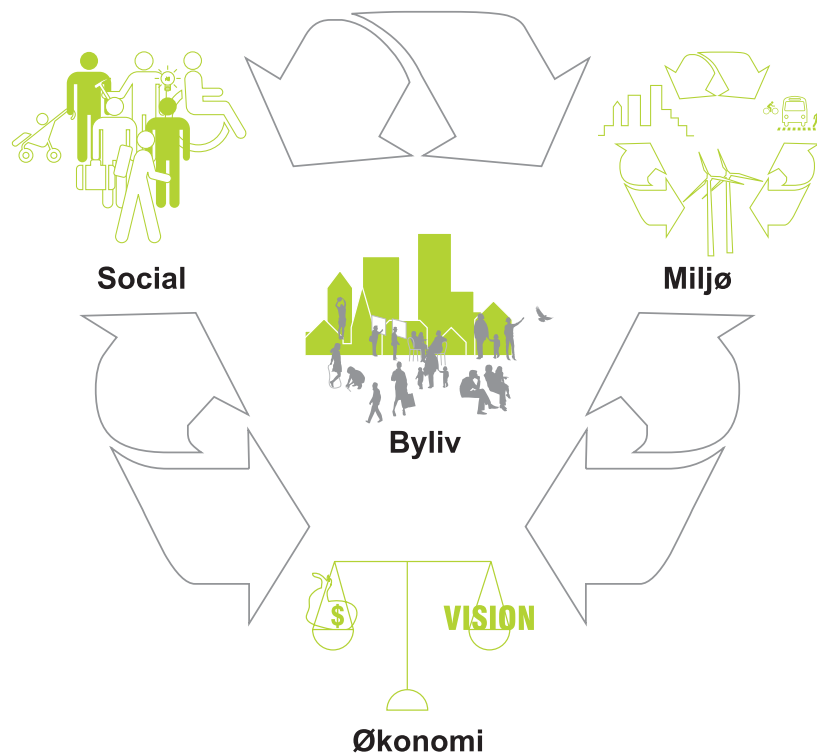
### LEVENDE BYRUM

For at skabe rammerne for et varieret byliv, lægges der op til en stor grad af variation og kompleksitet i såvel offentlige rum som i bebyggelsen. Områdets urbanitet vil komme til udtryk gennem oplevelsesmæssig, rumlig og bygningsmæssig tæthed. En samlet byrumsplan, der sikrer forbindelsesled, fokuspunkter, nærhed, tæthed og sammenhæng bør ligge til grund for områdets disponering.

### TÆTHEDEN

Hver eneste byrum bliver en destination i sig selv. Igennem en varieret og tæt bebyggelse bygget op omkring et sæt af forskellige byrum skabes et levende og intenst byliv, hvor tætheden øger oplevelsen.





### ANSVAR OVERFOR INDIVID OG SAMFUND

Det er Gehl Architects' opfattelse at et menneskeligt og bylivsmæssigt fokus for planlægningen kan bidrage til en social, miljømæssig og økonomisk holdbarhed. Vi arbejder med principper for tæthed, diversitet, nærhed og fleksibilitet for at give et fremadrettet bud på den bæredygtige by, som sikrer et aktivt byliv og dermed opnå en social mangfoldighed, miljømæssig betænksomhed og økonomi der er i balance.

### SOCIAL BÆREDYGTIGHED

Hillerød stationszone kan blive et område, der understøtter mangfoldighed både kulturelt, socialt, i boligformer og i funktioner.

### MILJØMÆSSIG BÆREDYGTIGHED

Hillerød stationszone kan bidrage til en miljømæssig bæredygtig udvikling af byrum. Dette gælder både for byggeriet, den trafikale forsyning og i udnyttelsen af arealressourcerne.

### ØKONOMISK BÆREDYGTIGHED

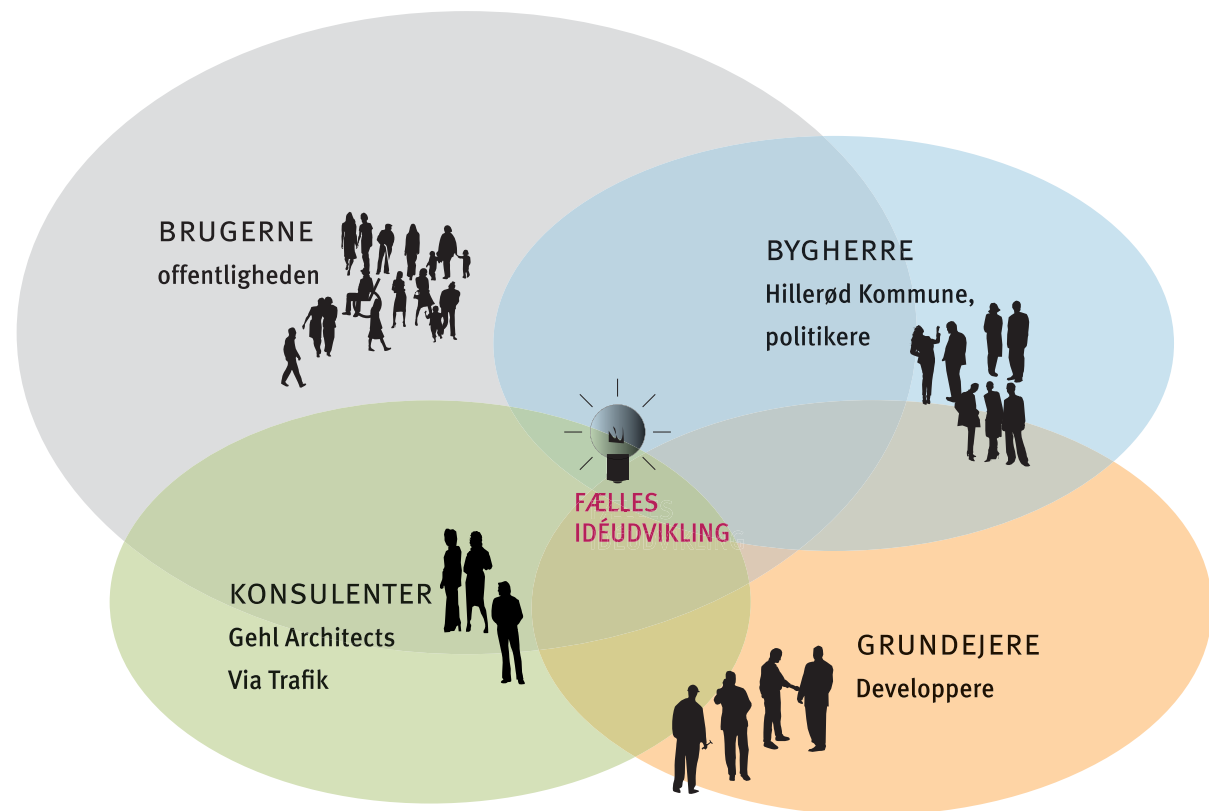
Den økonomiske balance og bæredygtighed i området bør være en stor del af det høje ambitionsniveau for udviklingen af stationszonen. En udvikling med et langtidsperspektiv i fokus.

## PROCES, SAMARBEJDE OG ORGANISERING

Planlægningen af Hillerød stationszones fremtid involverer mange interessenter, der blandt andet omfatter brugerne af stationen, grundejere, developpere, Hillerød Byråd og eksisterende og kommende institutioner i stationszonen. Samarbejdet imellem de mange parter er nødvendigt for at sikre realiseringen af projekter inden for stationszonen. Ved udviklingen af denne byrumsplan er der gennemført inddragelse af udvalgte interessentgrupper i løbet af projektet. Følgende emner er bragt i dialog:

- En vison for områdets liv og byrum
- Byrumsplan som katalysator for dialog om enkeltprojekter
- Helhedsplanen som forum for borgernes idéer til stationszonen.

Ved at inddrage både grundejerne, bygherrer og fremtidige brugere i 2 workshops er der skabt en fælles vison for Hillerød stationszone og dens kommende byrum.



## Bylivet, Byrummet



Oplæg om 'Det gode byliv' ved Gehl Architects

## Bygningskanten, Den aktive stueetage

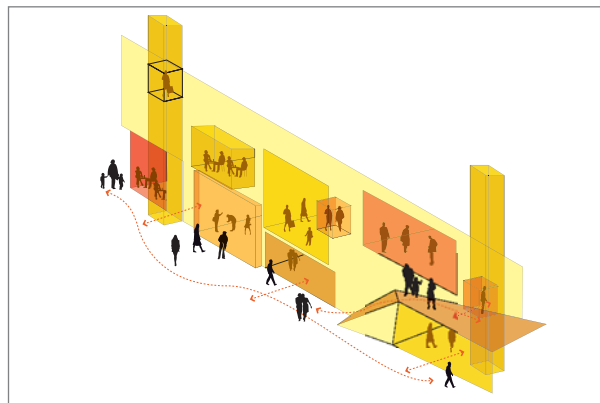


Illustration: transparente og aktive facader

## BYRÅDETS OVERORDNEDE VISION

### VISIONEN

Visionen er at transformere Hillerød stationszone til en værdig og spændende ankomst i region hovedstaden. Et visionært miljø med liv og puls hvor mennesker mødes og udveksler ideer og viden, og modtager ny information. Hillerød Kommune indleder en dialog med interessenter i stationszonen og borgere i Hillerød Kommune, således at visionen for områdets udvikling formuleres i fællesskab.

### WORKSHOPS

Igennem workshops kan visionen blive tydeligere og bedre kommunikeret blandt de forskellige interessenter. Her kan et fælles grundlag udvikles for hvilket fremtidigt byliv der er potentiale for i Hillerød stationszone.

Gehl Architects vil komme med input omkring hvordan bylivet kan blive mere intenst og levende i Hillerød med et rigt udbud af forskellige typer af byrum. I fællesskab planlægges et varieret udbud af aktiviteter i et sammenhængende byrumsforløb.

Når livet i byrummene er indkredset og defineret, kan vi videre i fællesskab arbejde med bygningskanten og den aktive stueetage. Stueetagen er den vigtige kant i forhold til defineringen og indramningen af det liv der foregår i det specifikke byrum. Her bliver det også vigtigt at involvere de aktuelle grundejere i dialogen, så det private og offentlige rum kommunikerer sammen og beriger hinanden.

## WORKSHOP 1: PLANLÆGNINGSPROCESSEN

Som en introduktion til arbejdet med planlægningen af stationszonen afholdtes et visionsmøde i Hillerøds Byrådssal. Til mødet var inviteret interessenter som havde umiddelbare interesser inden for stationszonen og der var derfor deltagere fra en række uddannelsesinstitutioner, grundejere, trafikselskaber, udviklingsfirmaer, Plan 09 og Hillerød Kommune.

Formålet med mødet var, at give de mange forskellige interessenter indblik i den kommende planlægningsproces og få deres input til en vision for områdets udvikling. Der blev på mødet givet en introduktion til planlægningsprocessen ved Hillerød Kommune. Herefter fik deltagerne et oplæg om 'Det gode byliv' ved Gehl Architects. Oplægget viste eksempler på 'best practice' fra hele verden og satte det i kontrast til problematikken ved Hillerød stationsområde. Formålet var at give inspiration og næring til udviklingen af en vision for stationszonen i det efterfølgende arbejde.



Byrådssalen, Hillerød Rådhus, 5.marts 2008

## WORKSHOP 1: VISIONERNES COLLAGE



### Opgave 1: Sæt billede på visionen

Opgaven for gruppen er i fællesskab at vælge 1 ud af 10 forskellige stemningsbilleder, der hver især repræsenterede en mulig vision for stationszonen. Diskussionen om hvad der skal prioriteres, hjælper med at afdække deltageres indbyrdes ønsker for områdets vision. I processen med at vælge kan flere billeder forekomme vigtige, men i første omgang handlede det om at finde det allervigtigste.

### Opgave 2: Visionernes Collage

Visionernes Collage er et visionsdialogspil udviklet til stationszoneprojektet. Spillets formål er at give spildeltagerne mulighed for at finde frem til en fælles vision for stationszonens udvikling.

Spillepladen er et kort over området og spillebrikkerne er 40 udvalgte visionsbilleder, der hver især viser forskellige motiver som bygninger, pladser, broer, grønne rum osv. Deltagerne må gerne klippe eller rive i billederne og tegne og skrive på spillepladen. Gruppens opgave er at vælge billeder, der viser hvilke funktioner og muligheder man ønsker indenfor stationszonen. I fællesskab skal gruppen finde frem til hvilke billeder, der skal placeres hvor på spillepladen, så der til sidst dannes en visionsplan for området. Metoden med at udtrykke visionerne gennem billedvalg er bevidst valgt for at give deltagerne mulighed for at arbejde på en anderledes måde med områdets udvikling. Til visionsformål er billeder et godt medie, som kan hjælpe med at komme med nye idéer uden at skulle holde for meget fast i meget specifikke problemstillinger.

## DE 4 VISIONSCOLLAGER

### STATIONEN

Af de fire collager kan aflæses fire fortællinger med overraskende mange fællestræk omkring visionen for stationszonen. På selve stationen peger samtlige visionscollager på en moderne trafikterminal enten under et stort samlende glastag eller som bygninger hen over baneterrænet. Alle visionscollagerne indeholder én eller flere nye broforbindelser, der knytter øst- og vestsiden sammen.

### VEST

På den vestlige side mod Centrum bruger visionscollagerne billeder på liv udtrykt som butikker i stueplan, boder, byrum med siddemuligheder, ventefaciliteter, rekreative udfoldelsesmuligheder og belysningsudsmykning. Meget specifikt peger alle visionscollagerne på mulighederne for at arbejde med belysningen på Vibekevejforbindelsen og flere funktioner på Ndr. Jernbanvejforbindelsen. Flere indeholder også tæt byggeri på posthus/Marie Mørk Skole hjørnet med eventuelt kollegie- uddannelses funktioner.

### ØST

På østsiden tæt på stationen har alle visionscollagerne foreslået tæt byggeri med blandede funktioner opført i tilknytning til pladser og andre byrum. Nogle foreslår egentlig højhuse i området. Gennemgående er også ønsket om at bevare en grøn kile i form af boldbanerne mellem Carlsbergvej og Præstevangskoven. Enkelte foreslår dog dele af boldbanerne bebyggede med kollegier, boliger og erhverv.

### SYD

Ved og på Teglgårdssøen i stationszonen sydlig del peges på de rekreative muligheder der kan udvikles her. Af nogle af collagerne kan der i den sydlige del også aflæses visioner om parkeringshuse og anlæg til forsyning af den øvrige stationszone.

1.



2.



3.



4.





## OPSUMMERING WORKSHOP 1

Tæt og blandet erhverv og bolig

Her skal være liv i stueetagen,  
butikker og byrum

Her skal belysning og byrum prioriteres

Moderne trafikterminal, overdækket  
broforbindelse, butikker, caféer, opholdsrum

P-anlæg og multifunktionelle arealer



Campusområde med uddannelse  
og kollegieboliger

Campusområde med rekreative  
rum der støder op til skoven

Rekreation ved søen med strandkant,  
kajaksejling og nye opholdsarealer



# **ANALYSE**

**Stationszonen**

**Links**

**Forbindelser**

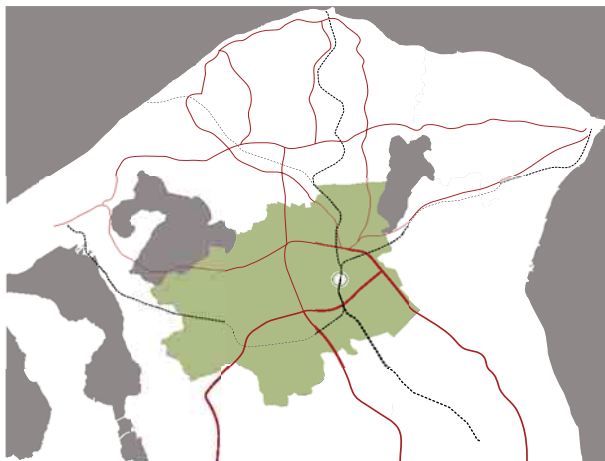
**Rumlig definering**

## NORDSJÆLLANDS KNUDEPUNKT

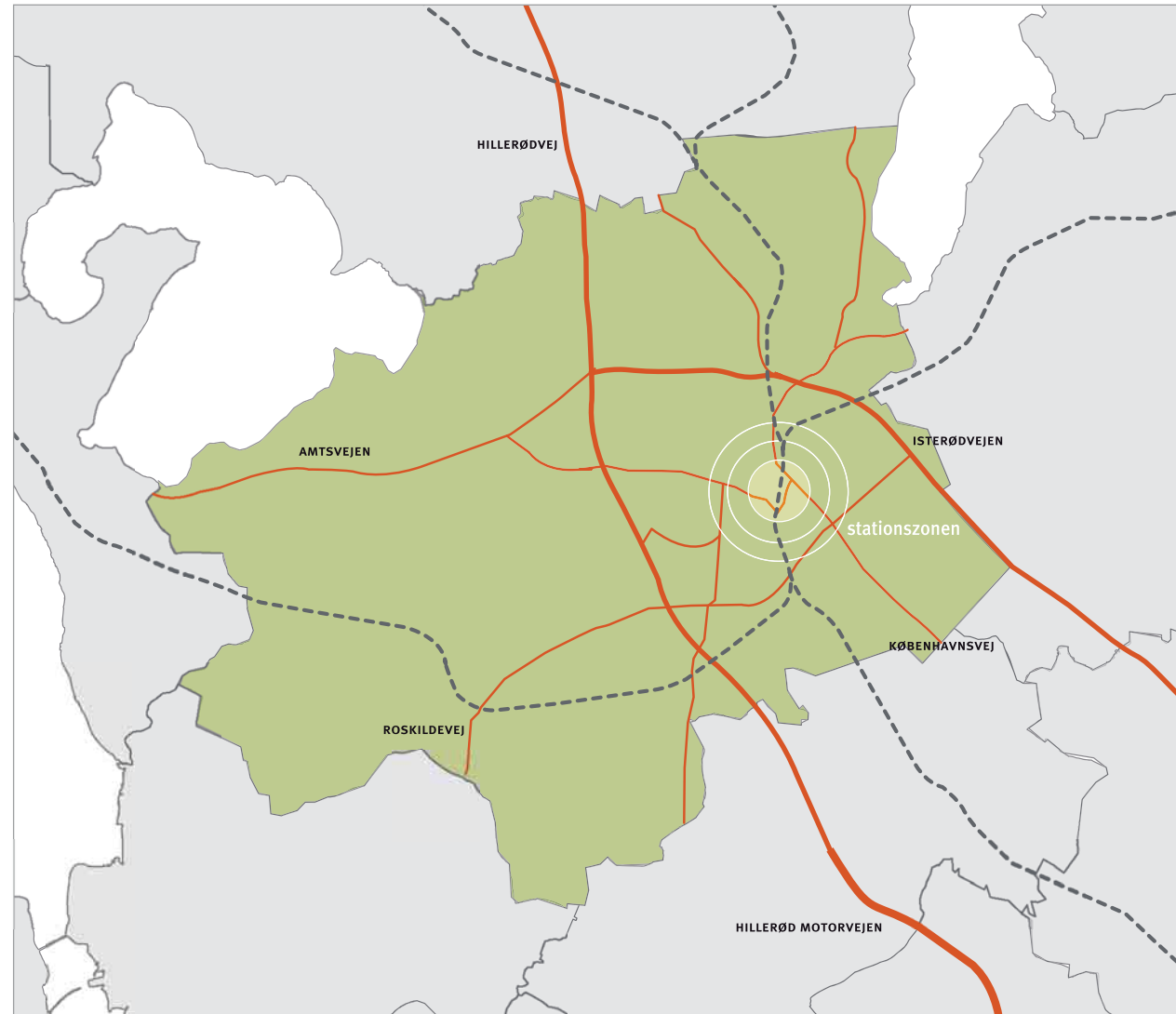
Hillerød ligger helt centralt i Nordsjælland. Hillerød har eneret på denne eksklusive beliggenhed med omstigning og fordeling de næste 25-30 km videre til oplandet nordpå. Alle veje fører til Hillerød, inklusive S-banen og motorvejen, hvorefter de forgrener sig videre ud i landskabet nordpå til de forskellige strandbyer langs kysten.

Oplevelsen ved en omstigning i Hillerød er ikke stor i dag. Logistisk er der en kort afstand imellem de forskellige offentlige transportmidler, men den rumlige og bylivsmæssige kvalitet er ringe.

Hillerød har et potentiale for at blive indgangsportalen til Nordkysten, det er her man undervejs stiger af, f.eks. for at besøge Hillerød slotts anlæg, eller det er herfra man cykler videre langs Esrum sø nordpå.

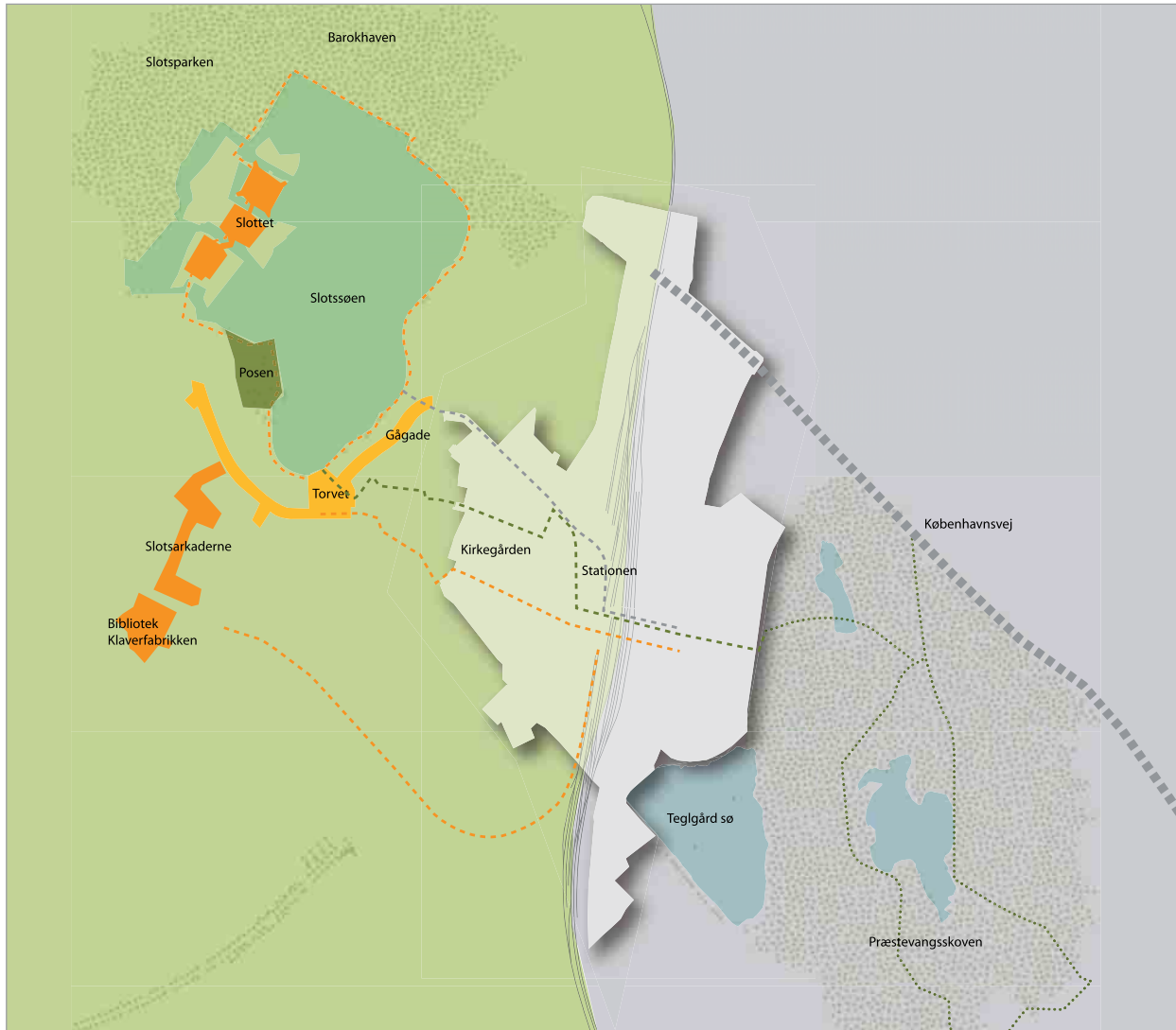


Trafikforgreningen fra Hillerød videre nordpå.



Hillerød Kommune

## STATIONSZONEN - OMSTIGNING TIL HILLERØD



Stationszonen med dens nord/syd-gående banelegeme fremstår i dag som en barriere der deler byen i to dele; vestdelen og østdelen.

I den forbindelse foreligger nogle udfordringer som skal løses:

- forbindelser over banelegemet
- manglende mødesteder
- nedslidt station
- trafikken som barriere

Afgrænsningen af stationszonens udstrækning er her fastlagt i forhold til områder med omdannelsespotentialer. Udbygningen af eksisterende netværk og tilføjelsen af nye links skal stadig ses i relation til den større kontekst.

Stationszonen, som illustreret på tegningen, viser at både i vest og i øst støder stationszonen op til store rekreative arealer. Banelegemet afskærer i dag vest og øst fra at udveksle og berige hinanden optimalt.

## VEJE, GADER OG BILNETVÆRK

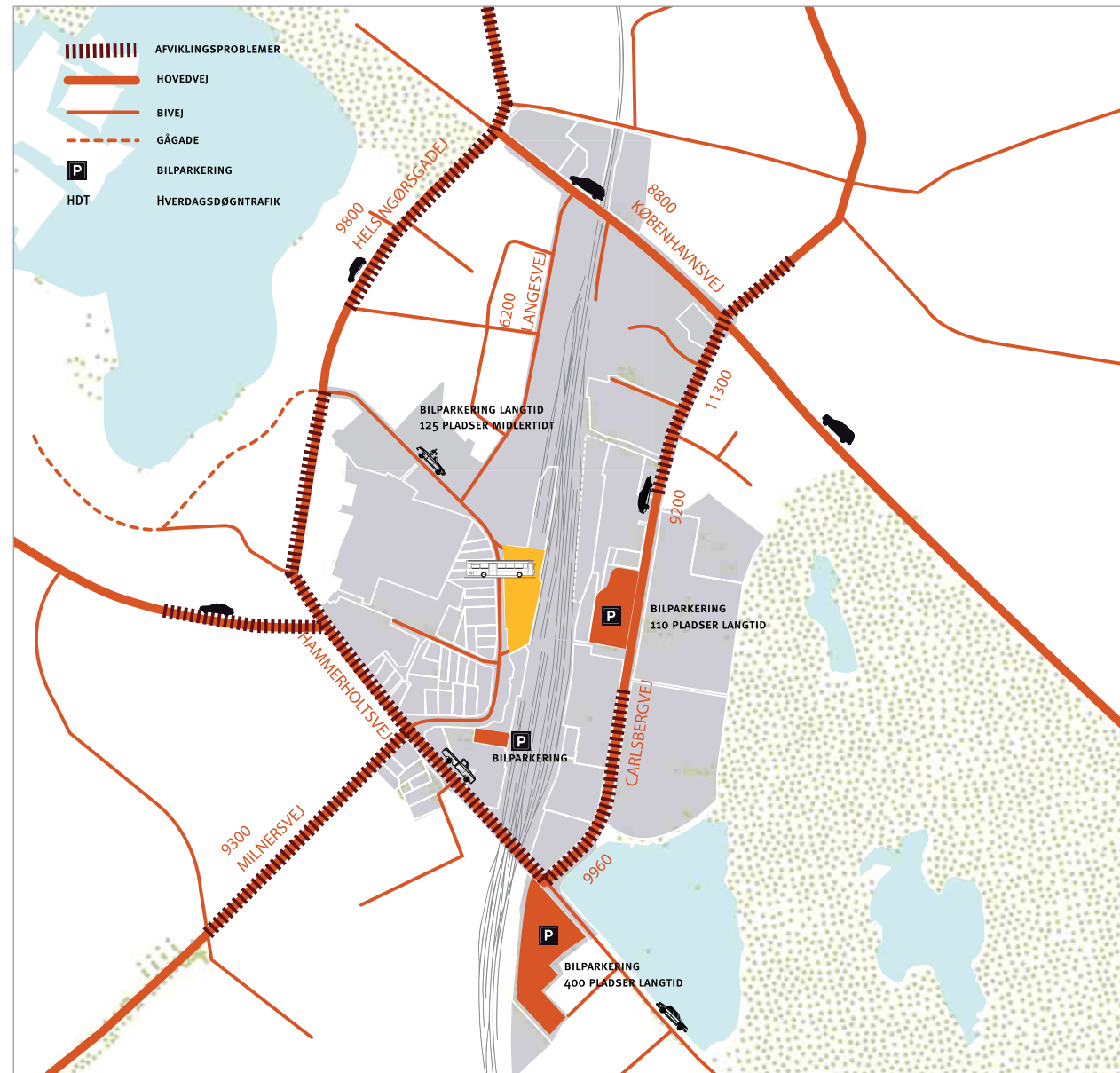
Hillerød stationszone indrammes af trafikvejene Københavnsvej, Helsingørgade, Østergade, Sdr. Jernbanevej, Hammersholtvej og Carlsbergvej. I denne zone er der åbenlyse afviklingsproblemer i myldretiden. Der er et stort parkeringsbehov, og et underskud af parkeringspladser i Indre by.

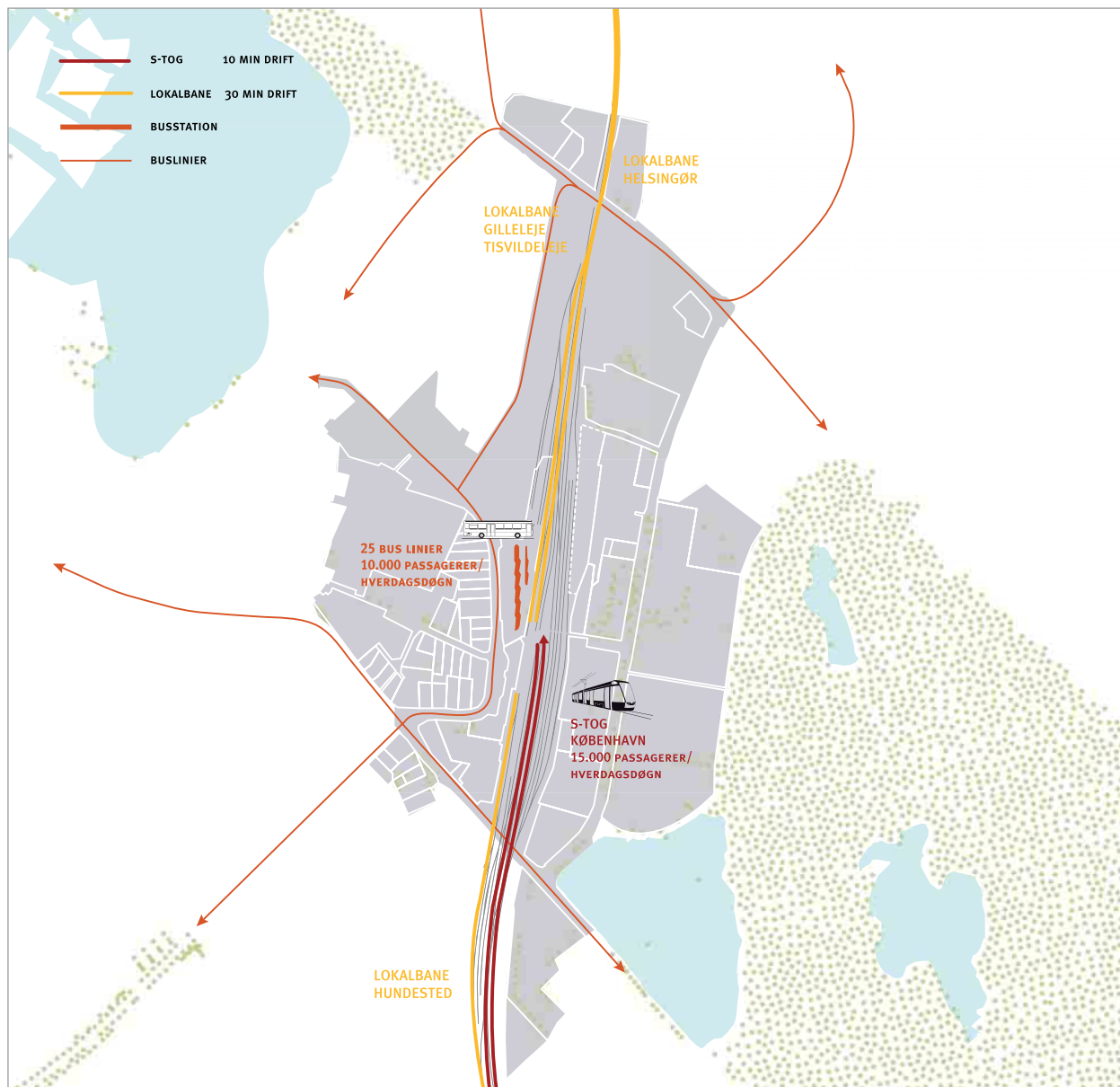
Der er stor efterspørgsel på pendlerparkeringspladser øst for stationen. P-pladserne på trafikpladsen på Carlsbergvej er optaget meget tidligt på hverdage, og der er generelt en høj belægning på P-pladsen ved Teglgårdssøen. En ny pendlerstation ved Overdrevsvej vil reducere behovet for parkering. Alternativt kan der etableres parkering i anlæg (P-hus/kælder) for eksempel over regnvandsbassinet i den sydlige ende af Carlsbergvej.

På kortet aflæses antal biler i døgn (HDT).



Søndre Jernbanevej





## REGIONALTOG, S-TOG OG BUSSER

Busterminalen ligger optimalt i forhold til skift mellem tog og bus, men adgangsvejene på vestsiden har kun en acceptabel udformning i forhold til at afvikle busstrafik. Trafikken på stationen er meget retningsbestemt mod København om morgenen og fra København om eftermiddagen. Her udnyttes den kollektive kapacitet fuldt ud. I den modsatte retning er der ledig kapacitet. En udbygning i stationszonen, der kan tiltrække rejsende fra København om morgenen vil således medføre en bedre og meget mere bæredygtig udnyttelse af den kollektive trafik.

Antallet af afgange i døgnet fra Hillerød station er på en normal hverdag:

s-tog: 99 afgange, Lokalbane: 112 afgange, Busser: 469 afgange, hvilket giver i alt 680 afgange.

Til sammenligning er antallet af afgange i døgnet fra Lyngby station 1400.

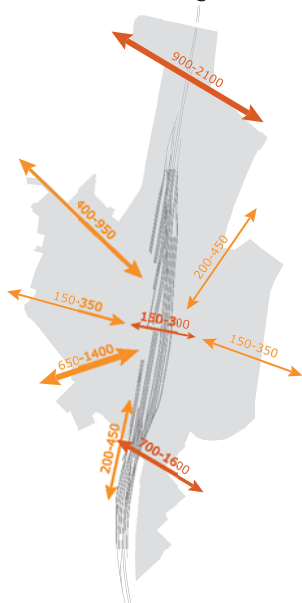


## CYKELSTIER, CYKELRUTER OG CYKELNETVÆRK

I dag er udbuddet af cykel-parkeringspladser tilfredsstillende, men der er ikke plads til vækst. Ved udvidelse af stationszonen med nybyggeri indeholdende bl.a. et campusområde, er der behov for dobbelt så mange pladser til cykler i fremtiden.

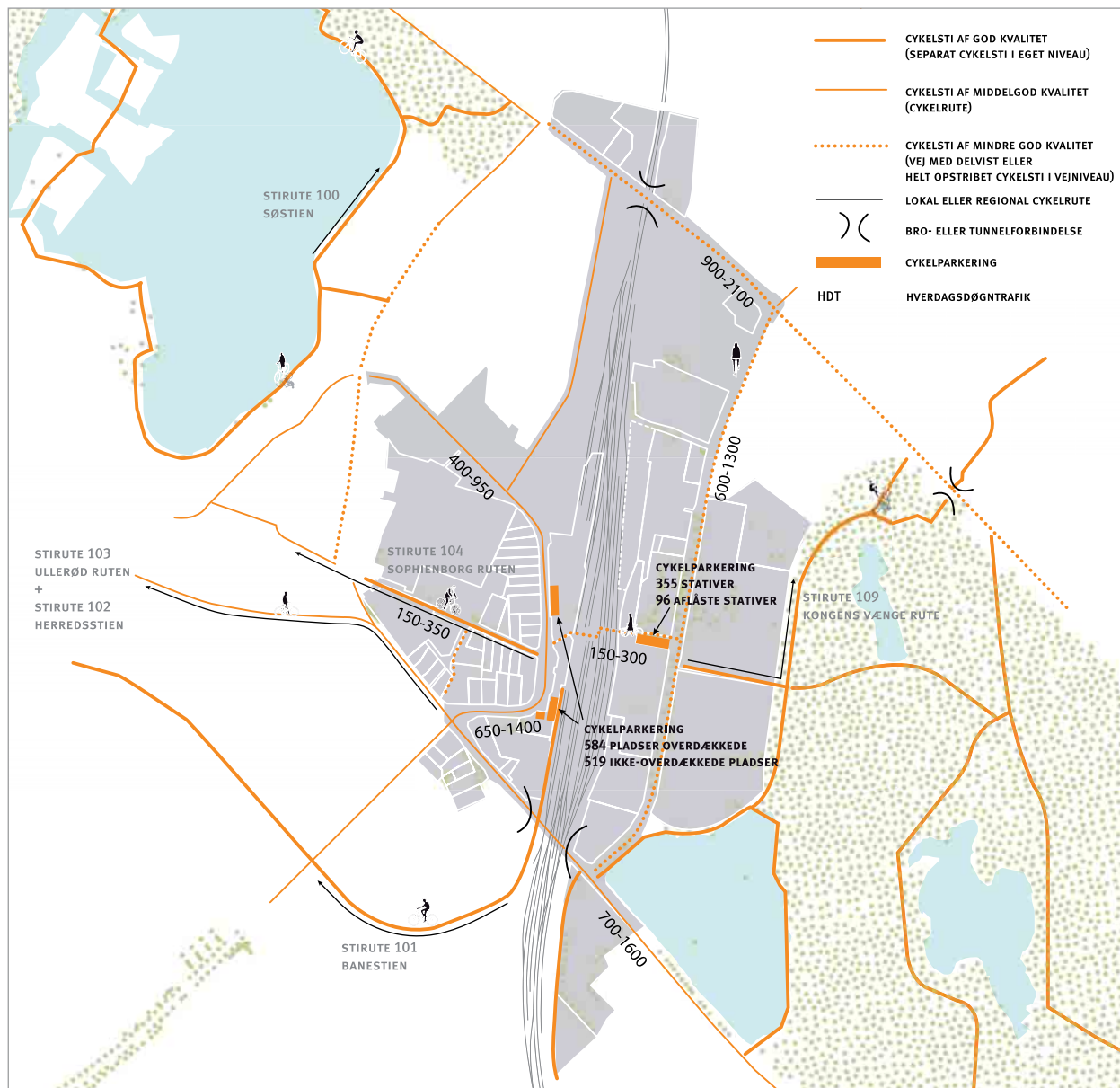
Cykelnetværket i Hillerød er allerede veludbygget, man ledes hurtigt ud i rekreative områder via Banestien i vest eller på østsiden ud i Præstevangsskoven.

Dog er det svært at aflæse på Hillerød station, at netop herfra udgår mange velfungerende stiruter videre ud i landskabet. Stationen er startpunkt for mange stiruter, og det kan kommunikeres langt tydeligere med en bedre orientering fra stationen. Specielt på vestsiden er skiltningen mangelfuld og cyklerne blandes hurtigt med den øvrige biltrafik.

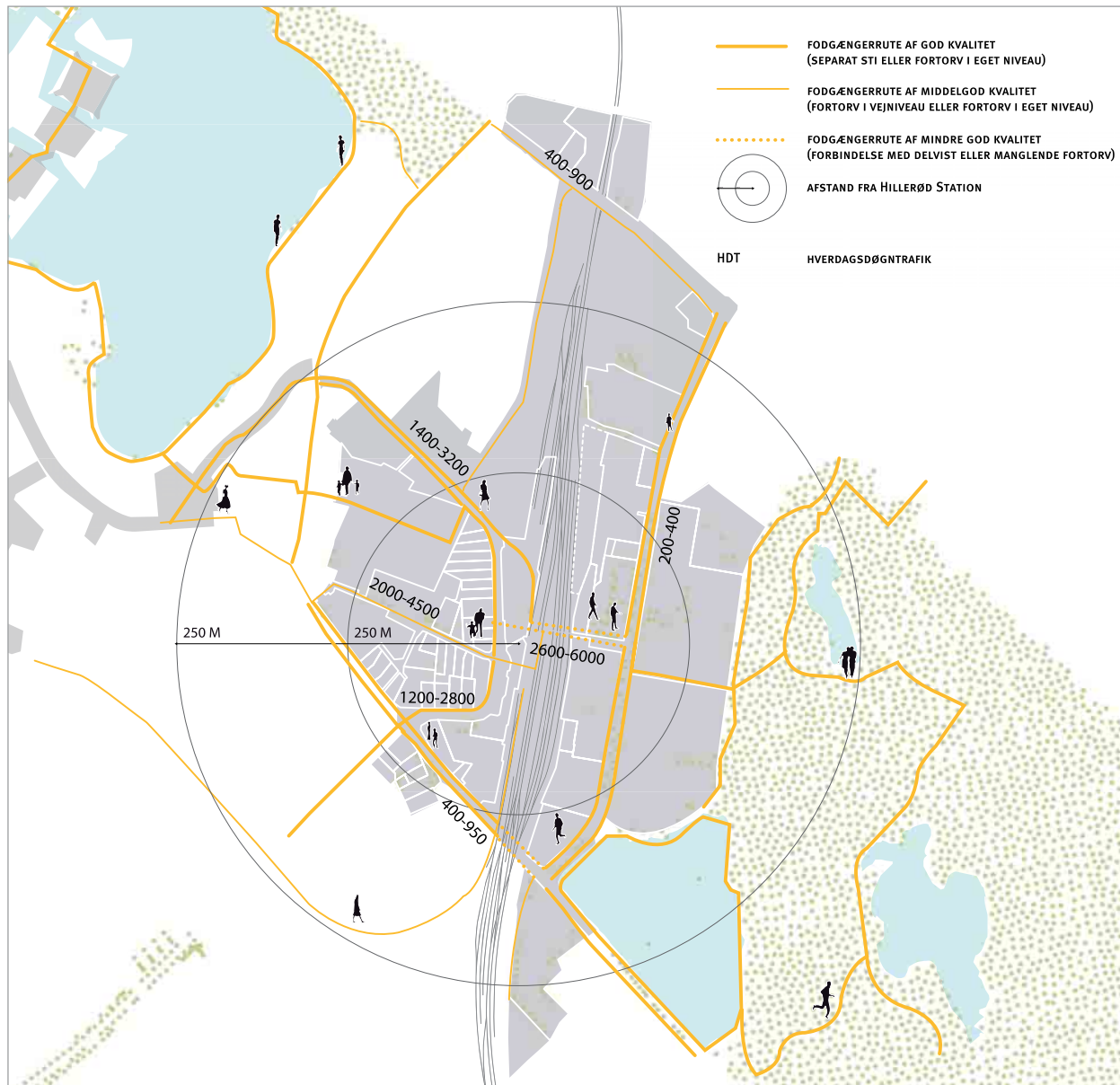


HDT Cykeltrafik til stationen

HDT Cykeltrafik over banen



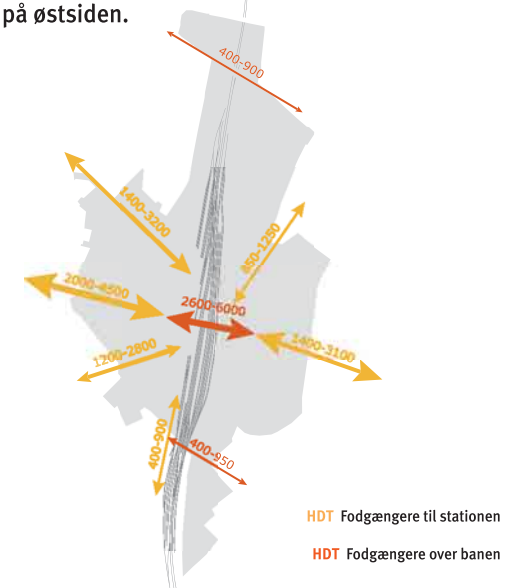




## FODGÆNGERRUTER, OVERGANGE OG REKREATIVE STIER

Det eksisterende fodgænger-netværk i Hillerød er ikke altid klart og sammenhængende. Trafiktællinger viser at fodgænger-trafikken er langt stærkere på vestsiden end på østsiden, hvor der især er mange fodgængere på Ndr.-og Sdr. Jernbanegade samt Vibekevej. Der er brud på netværket mellem centrum og stationen, specielt passagen igennem Vibekevej og forbi kirkegården fremstår uklar.

Resultatet af trafik-tællingerne viser, at der passerer 1200 mennesker på 4 timer (kl.13-17) på broen over banelegemet. Størstedelen af fodgængertrafikken på østsiden er præget af uddannelsesinstitutionerne. Groft sagt foregår 75% af fodgængertrafikken på vestsiden og de resterende 25% på østsiden. Så ud fra hverdagsdøgnetrafikken (HDT) kan det konstateres, at mængden af fodgængere kan øges væsentlig på østsiden.



## ARBEJDSOMRÅDE VEST

På vestsiden af banelegemet er følgende områder i betragtning ved en transformation af stationszonen:

- 1.** Eksisterende erhvervslejemål med mulighed for mere intensiv udnyttelse. Restrummelighed i eksisterende lokalplan med mulighed for kontorer. Facadegrunde med lav udnyttelse og nedslidt erhvervsbyggeri i baggårde.
- 2.** Trafikterminal. Intermodalt anlæg. Meget nedslidt og forsømt. Ingen nyere bygninger. Restarealer med mulighed for nyt byggeri.
- 3.** Hillerød Kirkegård fremstår som historisk landskabsrum og bruges i dagligdagen som traditionel kirkegård. Kirkegården er ved at være fuldt udnyttet og rummer mange historiske landmærker.
- 4.** Ekstensivt udnyttede grunde til boligformål i området mellem Sdr. Jernbanevej og Vibekevej.
- 5.** Vibekevej med forsømt og nedslidt gade, stitracé og belysning. Behov for revitalisering af hele vejen/stien.
- 6.** Parkering på terræn ved erhvervsbyggeri.
- 7.** Ndr. Jernbanevej med åbent, bart vejtracé som indgang til gågademiljøet. Flere funktioner langs vej med historisk præg.
- 8.** Midlertidig stibro over baneterræn uden elevator. Giver ikke mulighed for passage for bevægelseshæmmede, barnevogne eller cyklister.
- 9.** Ældre bevaringsværdige skolebygninger. Mulighed for fortætning på egen grund med moderne uddannelses- og idrætsfaciliteter.



## ARBEJDSOMRÅDE ØST



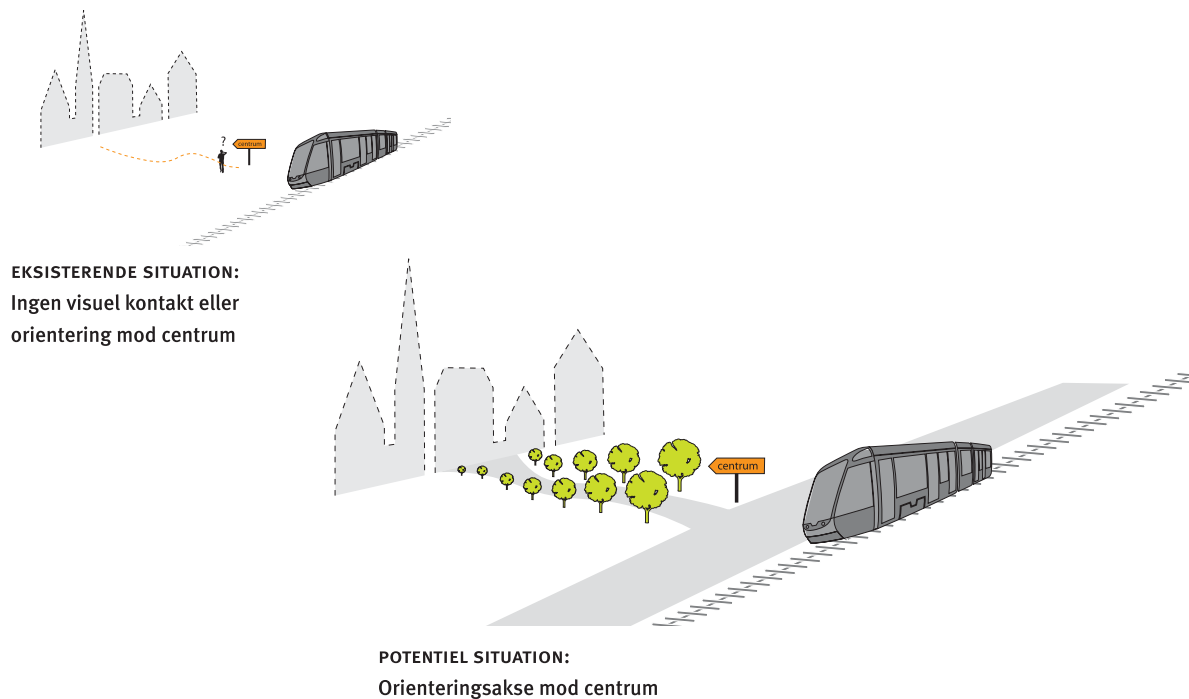
På østsiden af banelegemet er følgende områder i betragtning ved en transformation af stationszonen:

10. Nedlagt butik på hjørnegrund ved indkørslen til området. Mulighed for nyt byggeri der kan tilpasses placering ved trafikeret kryds.
11. Ældre erhvervs- og undervisningsbygninger med lav udnyttelse
12. Gammelt baneterræn med delvist ophørt anvendelse. Ældre værkstedsbygning der fungerer som midlertidig ungdomshus. Større lagerbygning. P-pladser til pendlere og cykelparkering.
13. Større møbelforretning, ældre erhvervslejemål m bl.a fitnesscenter
14. Idrætsfaciliteter, udendørs. Fremstår funktionelle, men med et stort potentiel for at tilføre mere moderne og tidssvarende funktioner, specielt i form af ny sportshal.
15. Eksisterende gymnasium og folkeskole med muligheder for at tilføje supplerende bygningsmasse til den eksisterende.
16. Parkering på terræn og regnvandsbassin. Mulighed for flytning og/eller mere intensiv udnyttelse af arealer.
17. Præstevang og Teglgårdssøen med gode muligheder for at spille en endnu større rolle som bynært rekreationslandskab/rekreative brugsarealer for brugere af stationszonen.

## PASSAGEN TIL BYENS CENTRUM

Orienteringen fra Hillerød station til Hillerød Centrum er nærmest fraværende. Igennem en snæver passage imellem containere finder man sin vej til Ndr. Jernbanegade og videre til Vibekevej. Vibekevej er en befærdet sti i dagtimerne, men opleves øde og utryg, så snart mørket falder på.

Hillerød Centrum vender rumligt og orienteringmæssigt ryggen til stationen. Det betyder dels orienteringsbesvær og tilgængelighedsbesvær i forhold til adgangen til Centrum. Et meget vigtigt potentiale er her muligheden for at etablere en klar og veldefineret rute mod centrum. En rute der både visuelt og rumligt inviterer og leder, således at selv førstegangs-besøgende let og problemfrit kan finde vej.



Myldretid i passage



Passage til Hillerød C



Skiltning til byens centrum

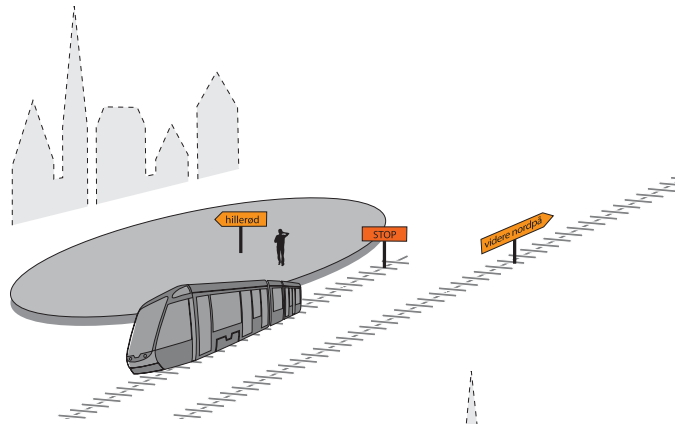


Manglende adgang til kirkegården

## BANELEGEMET- BARRIERE

Baneterrænet med de mange gennemgående spor er et stort og meget markant element i stationszonen. Der er ingen gennemkørende tog, men ranger- og godsspor, samt muligheden for at forlænge S-banen mod nord forhindrer muligheden for at skabe en overgang på tværs i niveau.

Banelegemet udgør i dag en barriere mellem byens vest- og østside. Potentialet ligger her i muligheden for at bruge banelegemet stærke rumlige karakteristika positivt, som et identitetsskabende element mellem de to bydele.



**EKSISTERENDE SITUATION:**  
Banan udgør en barriere mellem byens øst- og vestsider



**POTENTIEL SITUATION:**  
Banelegemet udgør en oplevelse i sig selv.



Lokalbaneperron



Depotspor



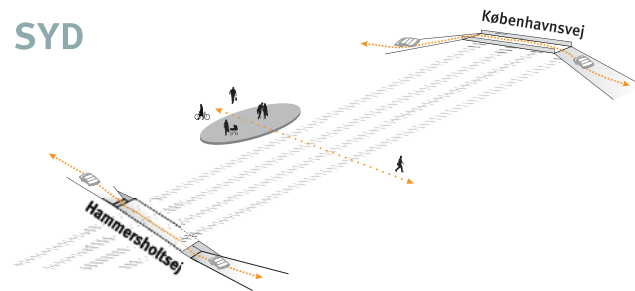
Banelegemet

## BRO/TUNNEL-FORBINDELSER I NORD OG SYD

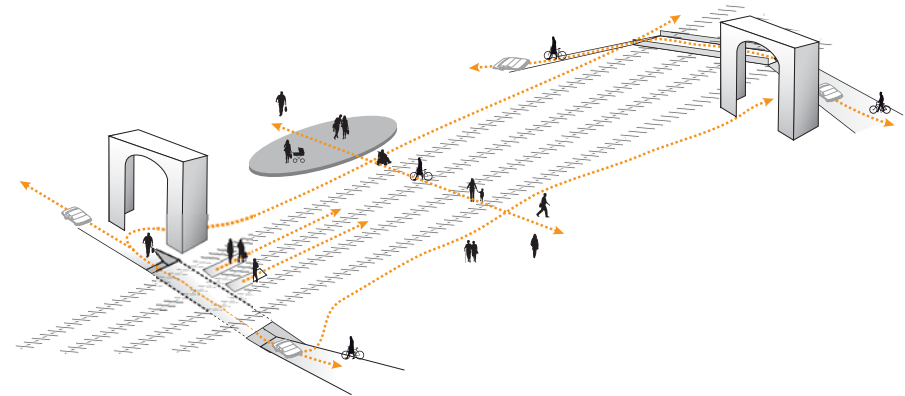
I nord møder banearealet Københavnsvej som krydser henover det lavereliggende baneareal. Carlsbergvej munder ud i Københavnsvej i nord. På det vestlige hjørne imellem Carlsbergvej og Københavnsvej ligger en bygning, som kan udbygges således at der kan blive en rumlig indgangsportal for byen i nord.

I syd støder Hammersholtvej op til Carlsbergvej og forbinder østsiden med vestsiden hen forbi Marie Mørk skole. Marie Mørk skolen ønskes udbygget, hvormed den har potentiale til at blive en rumlig indgangsportal for byen i syd.

Stierne langs banelegemet er generelt præget af utryghed, da hverken bymæssige aktiviteter eller aktive stueetager støder op til den. Stierne mellem den nordlige og den sydlige indgangsportal kan med fordel opgraderes væsentligt.



**EKSISTERENDE SITUATION:**  
Udflydende nord- og sydforbindelser



**POTENTIEL SITUATION:**  
Markerede nord- og sydforbindelser, samt direkte adgang fra tunnelen og op på perronerne



“Spiralen”: fodgænger- og cykelforbindelse



Teglårdssøen og gymnasiet i baggrunden

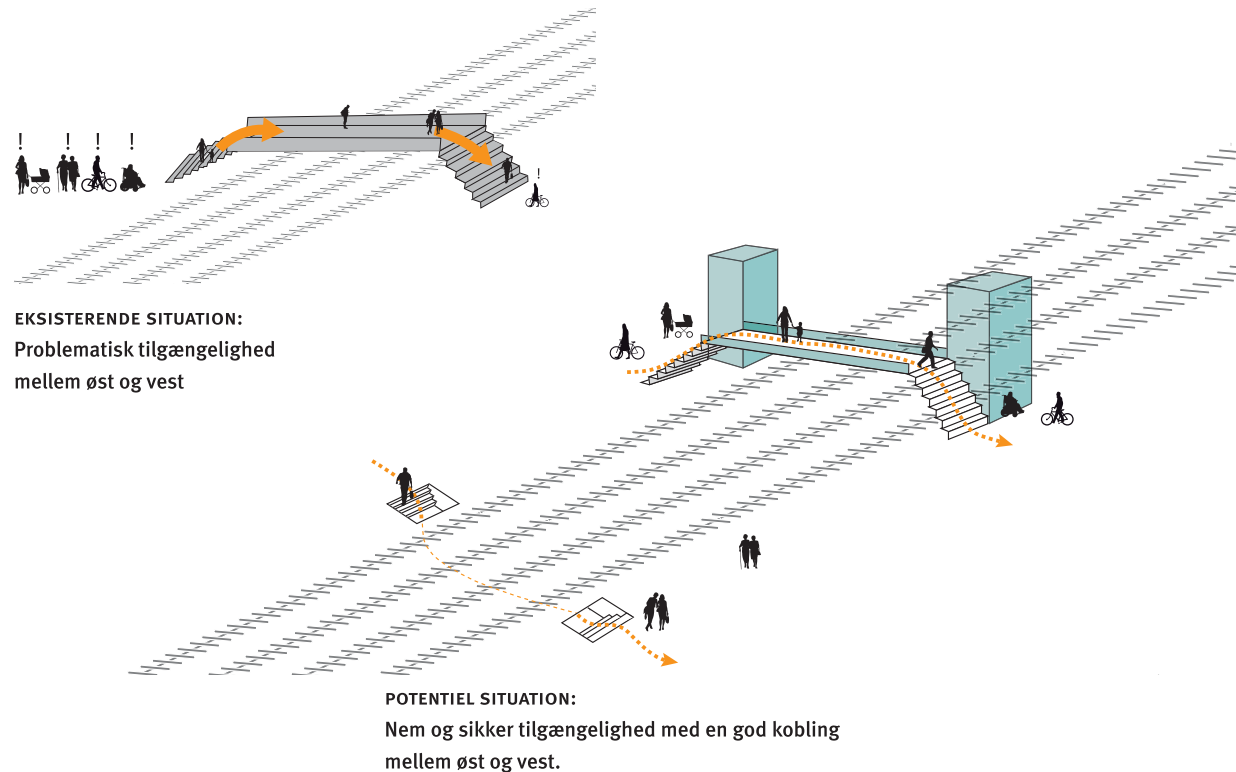


Viadukten med trappe til Banestien



Rampe ved Mathildeparken

## BROFORBINDELSEN



Broforbindelsen fra vest til østsiden af banelegemet bærer præg af en midlertidig konstruktion, som hæver sig højt over terrænet pga. ledningsføring til togene. Broforbindelsen er ikke assisteret af ramper eller elevatorer, hvilket gør overgangen meget utilgængelig for handicappede, rejsende med bagage, cyklister m.fl.

Forbindelsen mellem byens vest- og østside bør opgraderes. Der bør forefindes elevatorer eller ramper i umiddelbar forbindelse med broen. Ligeledes bør selve broforbindelsen opgraderes. Den nuværende broforbindelse er ikke tilstrækkelig i forhold til borgernes behov og brugere af stationen.



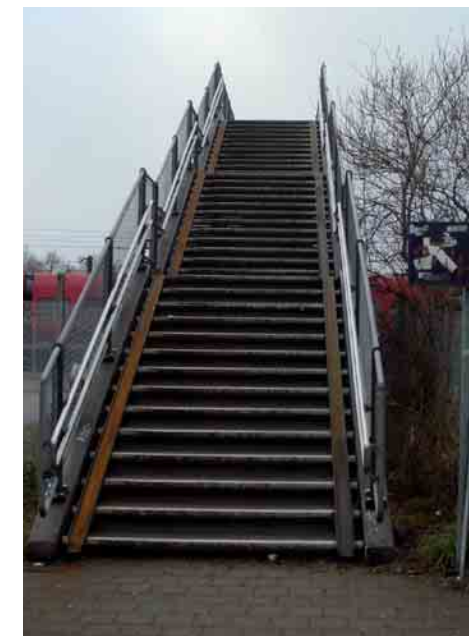
Nedgang til byens vestside fra broen



Bro over sporene



Nedgang til byens østside fra broen



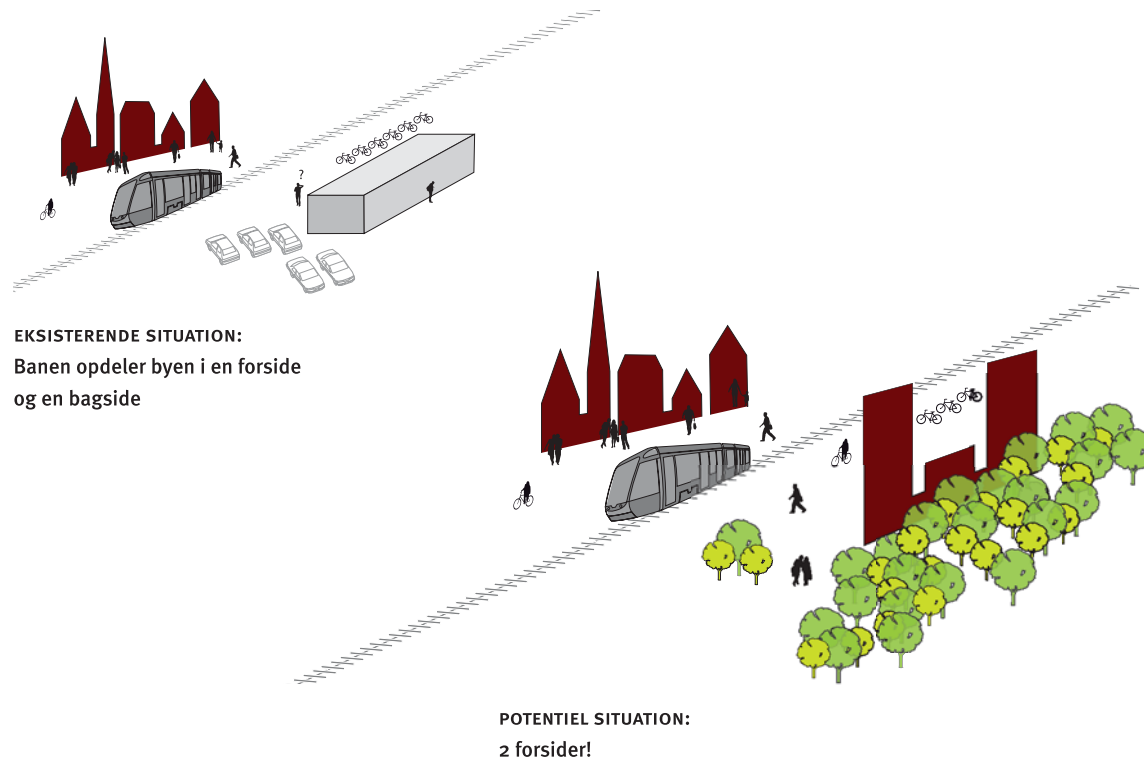
Den østlige trappe

## BAGSIDEN - ØSTSIDEN

Arealerne der støder op til baneterrænet på østsiden fremstår som bagsidearealer, parkering af biler og cykler og utrygge passager op imod banelegemet.

Arealerne fremstår udflydende og udefinerede, og visse steder også direkte utrygge. Østsiden af baneområdet opleves klart som byens bagside. En bagside der med sin størrelse og beliggenhed rummer et klart potentiale til at blive endnu en forside i byen! En forside som har muligheden for at kunne tilbyde noget nyt og noget andet end den allerede mere historisk betonedede forside.

Der er her reelt mulighed for at skabe en ny bydel med sin egen karakter.



Børn på vej hjem fra skole



Containere- og parkeringsareal



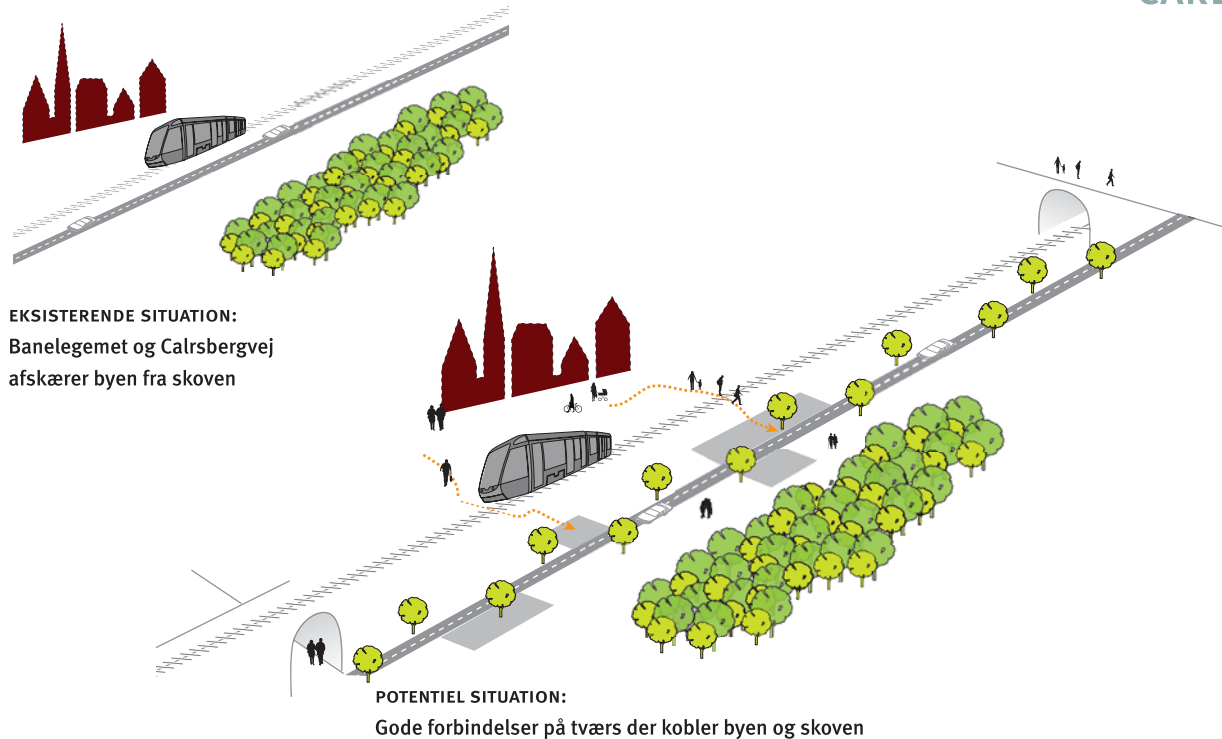
Cykelparkering på banens østside



Planlagt fremtidig cykelpassage



## CARLSBERGVEJ - EKSISTERENDE FORHOLD



Carlsbergvej er domineret af flere uddannelsesinstitutioner, såsom Erhvervsakademiet, gymnasiet og Byskolen. Herudover dominerer store parkeringsflader, specielt i området omkring Idé Møbler, hvor også broforbindelsen til vestsiden befinder sig.

Det er også på denne side at Præstevangsskoven tangerer byen. Skoven ses især fra fodboldbanerne, hvor de grønne flader knytter skov og by sammen.

Skoven afskæres fra byen af banelegemet og Carlsbergvej. Med etableringen af gode og trygge forbindelser på tværs har skoven potentiale til at blive en mere integreret del af byen. I forhold til et kommende campus område, spiller banelegemet og Carlsbergvej en central rolle, som bør udnyttes således at vejen i fremtiden kommer til at forbinde øst med vest, fremfor at afvise resten af byen. Der kan introduceres 'shared surface' på udvalgte punkter på Carlsbergvej, så trafikken dæmpes og fodgængere prioriteres højere.



Et af mange parkeringsarealer ved Carlsbergvej



Gymnasiet på Carlsbergvej



Erhvervsakademiet Nordsjælland



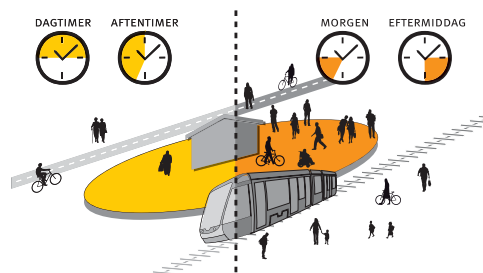
Frederiksborg Byskole

## ANKOMSTEN- VESTSIDEN

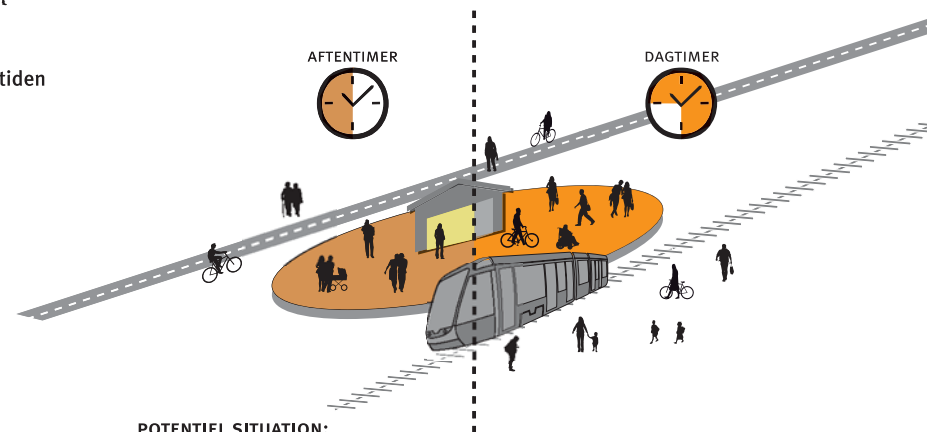
Hillerød station er endestationen for s-togene fra København. Herfra kan man køre videre med lokalbanen eller bus i Nordsjælland. Al trafik-skift fra s-tog til lokalbane eller bus er placeret tæt på hinanden, så gå-afstanden er ganske lille.

Ankommer man fra Hillerød by til stationsbygningen, er der en forplads med indkørselsmulighed for biler og taxier. Dog kan der forekomme stor belastning på denne relativt lille forplads på travle tidspunkter.

Stationsområdet er præget af myldretidsaktivitet, hvorved stationen fremstår som travl og livlig i myldretiden, men tom og inaktiv i de mellemliggende perioder, især om aftenen. I den forbindelse er det et oplagt potentiale, at etablere en bedre balance mellem aktivitetsperioderne i stationsområdet. Forstået som en mere jævn aktivitet hele dagen igennem og moderat aktivitet om aftenen, dog stadig med kapacitet til at klare spidsbelastningsperioderne.



**EKSISTERENDE SITUATION:**  
Primært aktivitet i myldretiden



**POTENTIEL SITUATION:**  
Aktivitet hele dagen



S-togene



Stationsbygningen

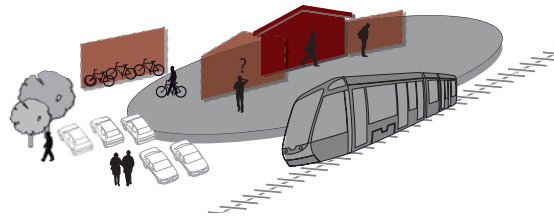


Af- og påsætningsareal



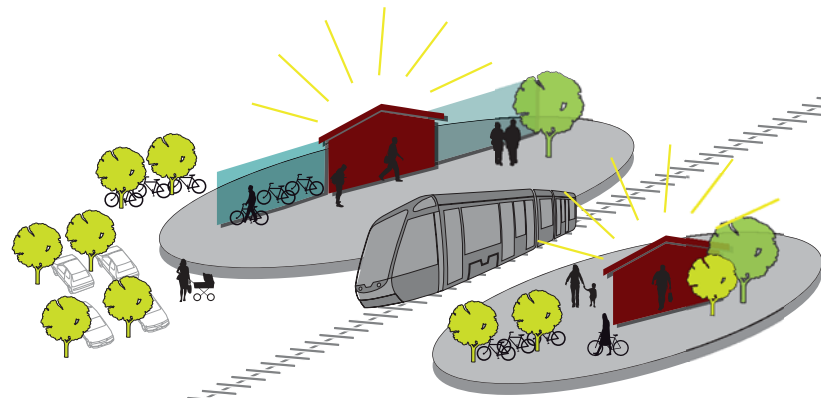
Gennemgang til centrum

## EKSISTERENDE STATIONSBYGNING



### EKSISTERENDE SITUATION:

Flere midlertidige bygninger på stationsområdet, udelukkende på vestsiden



### POTENTIEL SITUATION:

Én opgraderet samlet station, der knytter vest og øst siden sammen.

Selve stationsbygningen og de omgivende arealer virker forsømt over en årrække. Den eksisterende stationsbygning er efterhånden blevet udvidet med containere, træbarakker, overdækninger etc, som alt sammen har en mere midlertidig karakter. Her er lagt funktioner ind som cykelparkering, kiosker, toiletforhold og frugt-og blomstermarked.

De midlertidigt udseende tilbygninger vidner om et reelt behov for en fornyelse af Hillerød station. Potentialet for stationsområdet er en ny stationsbygning, der kan rumme samtlige funktioner der er behov for. Desuden kunne en udvidelse på den anden side af banelegemet mod øst dels give mere plads rumligt, samt funktionelt binde vest- og østsiden af stationsområdet bedre sammen. Dette kunne arbejdes sammen med en ny tunnel- eller broforbindelse over sporene.



Offentlig service



Cykelparkering v/ stationen



Ventesalen



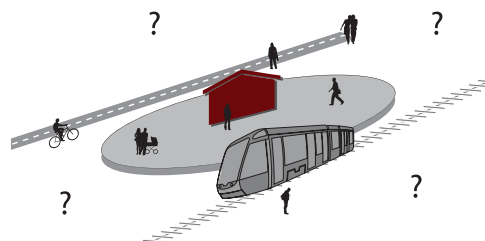
Frugtmarked

## DET UDFLYDENDE RUM

Arealerne omkring Hillerød stationszone er præget af udflydende rum og manglende rumlig definering. Omkring selve stationsbygningen er for- og bagside dårligt defineret, hvilket bl.a. betyder at det er svært at orientere sig fra stationen og videre til bykernen. Omgivelserne er nedslidte og funktionerne er af vekslende karakter.

På østsiden af banelegemet er der et stort "overskudsareal" ud mod banelegemet, som i dag virker som opbevaringsareal for containere og lagerhaller. På begge sider af banelegemet findes også forholdsvis store arealer til parkering af biler og cykler, igen arealer der er store og udflydende, og som mangler en klar definering af kanten.

Ved en grundig gennemgang af disse uudnyttede arealer, eller ikke optimalt udnyttede arealer, vil der absolut opstå en del nye potentielle byggegrunde. Rum der kan bidrage til at øge livet omkring stationszonen, specielt på østsiden.



**EKSISTERENDE SITUATION:**  
Et udflydende rum uden en klar bygningskant



**POTENTIEL SITUATION:**  
Et veldefineret rum med en god aktiv bygningskant



Rummet ved stations forside



Trafikpladsen ved Carsbergvej



Manglende definering af uderummene.



Gennemgang til byen fra østsiden

## RUMLIG DEFINERING



Via en rumlig definerung kan stationsområdet fortættes, så der skabes mere liv og aktivitet - og en bedre rumlig oplevelse.

