



Startredegørelse

Favrholm Stationsområde

Maj 2021

Startredegørelsen beskriver i korte træk det konkrete projekt, baggrunden for at udarbejde en ny lokalplan for området, de væsentlige problemstillinger, der efterfølgende skal håndteres, samt forvaltningens anbefalinger og vilkår for det videre arbejde.

Startredegørelsen forelægges udvalget for Arkitektur-, Byplan- og Trafikudvalget (ABT) samt Økonomiudvalget (ØU), der endeligt beslutter at igangsætte en lokalplan for området.

Startrededegørelsen består af tre dele:

- en indledende del, der beskriver baggrunden for at udarbejde en lokalplan for området,
- en del med bygherres præsentation af projektet i korte træk.
- en del med forvaltningens beskrivelse af lokalplanområdet, planforhold samt vurdering af projektet og de væsentlige opmærksomhedspunkter, der skal håndteres i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslaget.

Startrededegørelsen forelægges udvalget for Arkitektur, Byplan- og Trafik(ABT) samt ØkonomiUdvalget (ØU), der endeligt beslutter at igangsætte en lokalplan for området. Startrededegørelsen er kun et oplæg til igangsætning. Herefter inviteres der til indledende dialogmøde, og derefter udarbejdes der et lokalplanforslag, som først skal i høring hvor derefter Byrådet kan vælge at vedtage lokalplanen.

Indholdsfortegnelse

Baggrund og formål	4
Kort beskrivelse af projektet	4
Faktaboks	5
Forhold til anden planlægning og andre forhold	6
Fingerplan 2017 og Stationsnærhed	6
Kommuneplan 2017	6
Eksisterende lokalplan	7
Udbygningsaftale	7
Brandforhold	7
Helhedsplan Favrholm	7
Fredning	7
Tilkøb af kommunalt areal	8
Aftaler	8
Hillerød Kommunes Arkitekturpolitik	8
Strategisk energiplan	8
Kulturarv og kulturmiljø	8
Naturbeskyttelsesloven	8
Favrholm Livskraft Vision	8
Klima, Natur og Landskabsplan for Favrholm	9
Bæredygtighedsstrategi for Favrholm	9
Beskrivelse og fotos af området	10
Bygherres præsentation af projektet	12
Forvaltningens vurdering af projektet	18
Tilpasning til landskabet	18
Bygningernes højder og udformning	18
Støjskærm	20
Karakteristisk beplantning	20
Grundens disponering og orientering (indblik, skygge og støj)	20
Fremkommelighed, mobilitet og interne forbindelser	20
Facadedetaljering og materialer	21
Kantzoner og anvendelse af stueetagen	22
Parkering	22
Adgangsvejen	22
Opholdsarealer	23
Skovbyggelinje	23
Arealoverdragelser og magelæg	24
§3 arealer	24
Forvaltningens anbefalinger	25
Procesplan	26

Baggrund og formål

Byrådet vedtog i 2014 Helhedsplan Favrholt. Helhedsplanen fastlægger visionen og de overordnede strukturer for den ny bydel Favrholt i den sydlige del af Hillerød. Arealet, der udgør det kommende lokalplanområde, ligger centralt placeret i Favrholt, mellem Nyt Hospital Nordsjælland og Favrholt Station, som er den kommende lokal- og S-togsstation i Hillerød. Samtidig ligger det kun ca. 10 min. på cykel fra Hillerød bymidte. Området vil i fremtiden være det første møde med Favrholt for de mange mennesker der kommer med toget, og dagligt vil cykle og gå gennem området til det nye hospital.

Kort beskrivelse af projektet

Byudviklingsselskabet Favrholt A/S (bygherre) har som ejer af størstedelen af Stationsområdet ansøgt om, at lokalplanarbejdet for området igangsættes. Der har tidligere været arbejdet på et projekt for området ved navn Favrholt City. Størrelsen af arealet som ønskes udviklet til boligområde er siden det projekt blevet reduceret fra ca. 10 ha. til nu ca. 4 ha.



Projektområdet er indtegnet med rødt og forventede byggefelt med hvid.

Bygherre vurderer, at projektet kan rumme op til 40.840 m² bruttoetageareal, med en samlet bebyggelsesprocent på 155%. Lokalplanen skal skabe de planmæssige rammer for opførelsen af Favrholt Stationsområde og sikre, at det nye byområde indgår i en sammenhæng og helhed med bydelen Favrholt og de nærmeste omgivelser. Det skal ligeledes sikres, at områdets centrale placering afspejles i en høj kvalitet i arkitektur og byrum, og at området planlægges under hensyntagen til områdets eksisterende natur- og landskabsværdier.

Faktaboks

Bygherre

Byudviklingsselskabet
Favrholt A/S

Maks bygningshøjder

Tårnhus: 15 etager, 45 m.
Øvrig: 7 etager, 23 m.

Opholdsarealer

min. 25%
ca. 10.125 m²

Arkitekter

Arkitema

Grundareal byggefelt

26.100 m²

Parkering

1 pr. 100 m² placeret i
parkeringshus og central
parkeringskælder.

Hovedformål

Nyt tæt byområde med
boliger.

Bruttoetageareal

40.500 m²

Lokalplanområdets areal

83.274 m²

Bebyggelsesprocent

100/150/250 jf FH.C.1

Forhold til anden planlægning og andre forhold

Fingerplan 2017 og Stationsnærhed

Lokalplanområdet er beliggende i det ydre storbyområde i stationsnært kerneområde og er i overensstemmelse med Fingerplan 2017, der bl.a. peger på, at byudvikling primært sker inden for de stationsnære områder, og at de stationsnære områder udnyttes med en bebyggelsesprocent, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.

Kommuneplan 2017

Projektet overholder de gældende rammebestemmelser for rammeområde FH.C.1. - Favrholm, nord for station. Det fremgår af rammen, at der inden for området kan være funktioner med en anvendelse til centerformål; etageboliger, kontor, kulturelle og sociale formål, liberale erhverv, hotel- og conferencecenter, restauranter/cafeer, offentlig og privat service, samt andre ikke genegivende erhverv som naturligt kan indpasses i området.

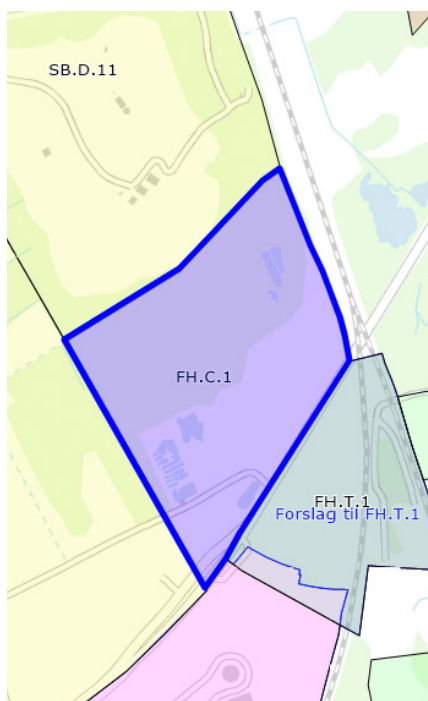
Bebyggelse kan opføres i op til 7 etager, dog må det gennemsnitlige etageantal ikke overstige 6 etager. Der kan derudover opføres ét tårnhus i maksimalt 15 etager, svarende til maksimalt 45 m. Bebyggelsesprocenten må maksimalt være 100%, dog 150 % hvis parkering placeres i kælder eller p-hus. Maksimal bebyggelsesprocent 250 %, for enkelt område til tårnhus.

Hvis der planlægges for et tårnhus i rammeområdet, skal der stilles præcise krav til facadernes udformning, materialevalg og farvevalg.

Mellem Favrholm Station og Nyt Hospital Nordsjælland skal der udlægges en hovedsti for gående og cyklende. Stien skal sikre så kort afstand som muligt for de mange rejsende mellem de to destinationer og samtidig forbinde det nye byområde med omgivelserne. Stien er udlagt centralt i rammeområdet, og bygningerne i området skal indeholde publikumsrettede funktioner som butikker, kantiner, service og lobbyer i stueetagen, der vender mod stien.

Opmærksomheden henledes særligt på afstandskravene for etagebyggeri med mere end 3 etager, der i henhold til Sikkerhedsbestemmelser for naturgasanlæg BEK 414 og Risikobekendtgørelsen BEK 1666 ikke kan opføres indenfor 200 m af en naturgastransmissionsledning uden en sikkerhedsgodkendelse.

Der skal etableres opholdsarealer i overensstemmelse med de generelle rammebestemmelser for den centrale del af bymidten og stationszonen.



Stiforbindelse gennem området jf. Grøn strukturplan, Kommuneplan 2017.

Der skal anlægges parkeringspladser i overensstemmelse med parkeringsnormen for bymidtens område 2, jf. de generelle rammebestemmelser.

Der skal skabes plads til stiforbindelser, der forbinder de omkringliggende områder i overensstemmelse med Grøn strukturplan, retningslinje 2.16.

Eksisterende lokalplan

Der er ikke eksisterende lokalplan eller byplanvedtægt for området.

Udbygningsaftale

Med igangsættelsen af en ny lokalplan for området borfalder tidligere udkast til en udbygningsaftale. Der vil ikke skulle indgås en ny udbygningsaftale i forbindelse med igangsættelse af lokalplanen.

Brandforhold

Byggeriet udføres indsatstaktisk traditionelt, jf. notat Favrhøj-Indsatsforhold af 8. december 2020.

Helhedsplan Favrholt

Området er en del af helhedsplanen for Favrholt, som blev vedtaget af byrådet i 2014. Om området fremgår det blandt andet, at det "... udgør en central og vigtig forbindelse mellem stationen og hospitalet. Her findes den nye bydels urbane centrum med tætte bymæssigheder og et pulserende liv (...) som med punktvis aktive stueetager kan stimulere et levende gademiljø." Trods de ændrede forudsætninger skal denne vision fortsat være en rettesnor for udviklingen af området.

I marts 2020 blev Favrholt vision udarbejdet, som opsummerer målet om, at der i Favrholt skal skabes en bydel med livskraft på tværs af generationer, aktører og områder, i naturlig forlængelse af Hillerød og i hjertet af Nordsjælland.

Fredning

Der ligger ingen kirker eller andre bevaringsværdige bygninger i området eller fredede fortidsminder.

Tilkøb af kommunalt areal

Magelægsaftalen. Aftale om magelæg af vejarealer – Favrholm, 12.09.2018

Aftaler

Der vil blive indgået en frivillig aftale om arealer og stier på området, så stationsstien sikres. Dette vil lokalplanen ligeledes sikre.

Hillerød Kommunes Arkitekturpolitik

Arkitekturpolitiken har til formål at fremme arkitektonisk kvalitet. Med afsæt i arkitekturpolitikens mål og pejlemærker, eksempelvis skala, facadedetaljering, kantzoner og byrum, vil der blive sat fokus på kvaliteten i arkitekturen helt fra den tidlige proces. Sammen med arkitekturpolitikken har Hillerød Kommune også sammensat et arkitekturråd bestående af eksterne arkitekter, som skal bidrage til at kvalificere projektet yderligere. Arkitekturrådet har været en aktiv del af udformningen af dette projekt.

Strategisk energiplan

Strategisk energiplan for Favrholm ser samlet på energiforsyningen af bydelen, herunder på forsyningen af varme, køl og el. Planen peger på, at fjernvarme vil være bedst i tæt bebyggelse ud fra økonomiske og miljømæssige forhold.

Kulturarv og kulturmiljø

Området er udpeget som kulturarvsareal, da mosen indeholder relativt mange og velbevarede fortidsminder. Museum Nordsjælland har allerede udført forundersøgelser af den tilgængelige del af området. Forundersøgelsen resulterede i udpegning af to områder til regulær udgravning. Resten af grunden, som henligger med bevoksning, er ikke forundersøgt. Museum Nordsjælland har udtalt, at dette om nødvendigt først vil ske i forbindelse med anlæg.

Der ligger ingen kirker eller andre bevaringsværdige bygninger i området eller fredede fortidsminder.

Naturbeskyttelsesloven

Det planlagte vejtracé går igennem den beskyttede mose på en strækning på ca. 80 meter. Etablering af vejen forudsætter dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3. Med en bredde på 12 m vil vejen direkte inddrage ca. 1.000 m² af den beskyttede mose. Ved etablering af vejen, som vist i projekt materialet, vil den sydvestligste del af mosen på ca. 1.250 m² blive afskåret fra den resterende del af mosen. Hvis dette areal ikke kan opretholdes som naturtypen mose som følge af f.eks. dræning fra vejen vil det areal som inddrages i alt blive op til 2.250 m².

Favrholm Livskraft Vision

Bydelen skal leve op til den samlede vision for Favrholm, som er, at der skal skabes en bæredygtig bydel, hvor byudvikling, sundhed og inkluderende fællesskaber går hånd i hånd på nye måder.

Der skal skabes et blandet byområde, der danner ramme om alle aspekter af livet – et attraktivt arbejdsliv og et aktivt familie- og fritidsliv.

Klima, Natur og Landskabsplan for Favrholt

Visionen for Favrholt er at skabe en grøn og blå bydel, som skal åbne sig mod naturen og invitere til møder mellem mennesker. Derfor er der udarbejdet tre planer for Favrholt - en Klimaplan, en Naturplan og en Landskabsplan for Favrholt. Formålet med de tre planer er, at de tilsammen skal danne grundlag for udarbejdelse af lokalplaner i etaper med forskellige bygherrer.

Byudvikling i Favrholt skal leve op til følgende mål i de tre planer:

- At området er klimasikret, således at regnvand kan håndteres inden for området, både i hverdagssituationen og ved ekstremregn, og derved ikke belaster vandløbene omkring Favrholt.
- At regnvandsløsninger udformes, så de bidrager til områdets naturindhold og rekreative og landskabelige værdi
- At den natur der er i området så vidt muligt bevares eller erstattes – og på sigt styrkes.
- At landskabet både rummer plads til de stille og rolige ophold, og til leg og bevægelse.

Bæredygtighedsstrategi for Favrholt

Lokalplanlægningen skal leve op til bæredygtighedsstrategien for Favrholt, der bygger på Hillerød Kommunes Vision Læring og Livskraft, som sætter retning for udviklingen af Hillerød Kommune ud fra en tilgang baseret på nysgerrighed, bæredygtighed og respekt for naturens ressourcer. Bæredygtighedsstrategien skal hjælpe med at nå visionen om Favrholt som en bæredygtig bydel.

Beskrivelse og fotos af området

Lokalplanområdet afgrænses mod syd af Overdrevsvejen, mod nord af Salpetermosen og mod øst af jernbanen. Mod vest afgrænses området af det kommende hospital, Nyt Hospital Nordsjælland.



Lokalplanområdet er på ca. 10 ha, og omfatter matrikel nr. 1ml, 1t og 1u alle Favrholt, Hillerød Jorder, samt dele af vejlitra 7000t og 7000d.

Området er i dag dels ekstensivt, åbent græsareal og dels tæt bevoksede mose- og søområder beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens §3. Der findes bilag-IV arter inden for området. Der er fredskov på arealer i den vestlige og nordøstlige del af området. Størstedelen af området ligger inden for skovbyggelinje fra Lille Hestehave/Store Dyrehave. Der er desuden beplantning mod Overdrevsvejen og jernbanen. Terrænet er forholdsvis jævnt og lavt i den nordvestlige del, hvorfra det stiger i sydøstlig retning mod jernbanen og Overdrevsvejen. Lokalplanområdet indeholder ikke eksisterende bebyggelse, bortset fra et mindre skur.



En del af lokalplanområdet ses nederst i fotoet til højre for jernbanen og under Overdrevsvejen.



Et kig fra lokalplanområdet mod Overdrevsvejen.



En stor del af lokalplanområdet er skov og mose, som ikke kan bebygges.

Startredegørelse **FAVRHØJ**

En ny boligbebyggelse i Favrholm placeret
mellem Favrholm Station og Nyt Hospital
Nordsjælland

Marts 2021



15042021

Hovedgreb

Grunden der ønskes bebygget består af et let kuperet morænelandskab, der lokalt ved byggefeltet har en lavning med et smukt moseområde mod vest. Herfra stiger det gradvist op mod banelegemet mod nordøst. Bakken gennemskæres af Overdrevsvejen, der afgrænser grunden mod syd-øst. Moseområdet og bakke- draget udgør de primære stedbundne kvaliteter, som vi tager udgangspunkt i hovedgrebet.

Bebyggelsens hovedgreb består i en konceptuel forstærkning af bakkedraget, hvor bygningsvolumenerne repræsenterer et kunstigt landskab. Dette udtrykkes dels ved at bygningernes tage udføres med hældning i samme retning som landskabet, og understreges af at tagene beplantes med enggræs. Desuden vil bygningshøjden variere i takt med bakkedragets stigning – desto højere på bakkedraget bygningen er placeret, desto højere bygning. På afstand vil bebyggelsen således fremstå som en tydeliggørelse af den eksisterende forhøjning i landskabet – heraf navnet Favrhøj.

De eksisterende landskabstræk i det tilstødende §3-område – mose og skov – trækkes helt ind i byrummene mellem bygningerne. Dette giver karakter og identitet til byrummene såvel som hele bebyggelsen og understreger visionen: I Favrhøj bor man ikke *ved* skoven, man bor *i* skoven.

Byrum og forbindelser

I overensstemmelse med skovterminologien karakteriseres byrummene mellem bygningerne som 'lunde'. Lundene får identitet og karakter fra landskabstrækene og disponeres enten som adgangs- lund eller natur-lund. Alle bygninger har således en adgangs-lund til den ene side, hvor adgangsforhold til boligerne afvikles, og en natur-lund med rekreative opholdsmuligheder på modsatte side.

Centralt i bebyggelsen er Favrhøjs største byrum 'Lysningen' placeret. Lysningen udgør Favrhøjs krydsningspunkt med Stationsstien, der forbinder Favrholm Station med det kommende hospital NHN. Lysningen bliver et byrum, der samler flowet af mennesker mellem stationen og hospitalet med beboerne i Favrhøj. Det bliver det naturlige tyn- gdepunkt – både hvad dynamik og byg- ningstyngde angår. Dette markeres af et punkthus med tårnkarakter på 14 etager, og understreges af aktive stueetager langs byrummets kant. Her placeres de fleste af Favrhøjs indendørs fællesfacili- teter såsom fælleskøkken, aktivitetsrum, kontorfællesskab/ hjemmearbejdsplads- er og andre deleordninger. Hvis der find- es kommercielt grundlag for det, vil det også være her, enkelte servicevirksom- heder/kommercielle erhverv, eksternt orienterede funktioner og/eller café pla- ceres.

Faktaboks

Grundareal, matrikel	83.274 m ²
Grundareal, byggefelt	26.100 m ²
Bruttoetageareal	40.500 m ²

Bebyggelsespct.

- v. tårnhus	242%
- øvrig bebyggelse	145%
- samlet	155%

Maks. bygningshøjder

- v. tårnhus	15et/45m
- øvrig bebyggelse	7et/23m

Gnst. bygningshøjder*

- v. tårnhus	7,2et
- øvrig bebyggelse	5,6et
- samlet	5,7et

Bolig gnst. str.	ca. 80m ²
------------------	----------------------

Opholdsareal min.25%	10.125m ²
----------------------	----------------------

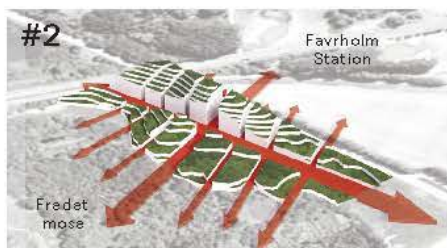
Parkering	1 pl pr 100m ²
-----------	---------------------------

Parkering på terræn udlægges som delebilpladser. Baseret på evidens udgør 1 delebilplads 4 almindelige pladser.

*) Gennemsnitlig bygningshøjde regnet som samlet bruttoetageareal divideret med det samlede bygningsfodaftryk.



#1
Accentueret af landskabet
Som udgangspunkt for formgivning af bebyggelsen accentueres landskabet i højden. Bakkedraget forstærkes.



#2
Bevægelse og kig
Bevægelses- og sigtelinier skærer skår i det accentuerede landskab og frembringer topografiske volumner.



#3
Bearbejdning af volumner og byrum
Volumnerne bearbejdes til en realiserbar bebyggelsesstruktur, og bebyggelsens centrum markeres med pladsdannelse og punkthus.





FAVRHØJ - konceptillustration, set fra mosen



Hvor Stationsstien bliver Favrhøjs såvel som Favrhøls dynamiske nervebane øst-vest, rummer 'Skovstien' bebyggelsens interne flow nord-syd. Skovstien slynger sig gennem bebyggelsen og sammenbinder alle lunde og bygninger. Da Favrhøj som udgangspunkt er tænkt som en bilfri by, bliver der begrænset biltrafik på Skovstien, og trafikken vil foregå på de bløde trafikanters vilkår. Skovstien disponeres således som et shared space, så renovation, brandredning og kørsel til opgange kan håndteres herfra. Decentralt placeres enkelte parkeringspladser for delebiler, samt handicappladser og korttidsparkeringspladser for beboere, mens den egentlige bilparkering placeres dels i et parkeringshus ved indkørslen til Favrhøj, og dels under det centrale byrum Lysningen.

Bebyggelsen og arkitekturen

Bygningsvolumenerne er placeret vinkelret på terrænets fald. Det udløser vertikale forsætninger i bygningerne. Forsætningerne gør terrænets fald aflæseligt og opdeler bygningskroppene i mindre enheder. Opdelingerne understreges ved også at forsætte volumenerne horisontalt.

Bygningernes højde varierer meget, når man bevæger sig rundt i bebyggelsen. I de laveste dele af terrænet er - qua hovedgrebets karakter - de laveste bygninger placeret. Dette er hovedsageligt mod §3-grænsen, hvor etageantallet spænder fra 3-5 etager. Herfra øges bygningshøjderne generelt mod toppen af bakkedraget, hvor antallet af etager er 7 - dog 14 etager i tårnbygningen.

Vi har tilstræbt at skabe et karakterfuldt udtryk med en stærk identitet. En identitet der i høj grad er stedbunden. Dette

kommer særligt til udtryk igennem de forsatte bygningskroppe med de karakteriserende græsklædte skrånende tage. For at skabe et homogent men samtidigt varieret udtryk, hvor variationen ikke udgøres af skift i facademateriale, typen af vinduer, værn på altaner eller lignende, har vi arbejdet med forskellige bygningsdele, der kan bruges forskelligt for derigennem at skabe variation. Et primært element her er, at gøre altanerne til en integreret del af formsprog, materialevalg og arkitektur. Således optræder alle altaner i Favrhøj med en lav muret brystning i samme sten som bygningsfacaderne. Ved at placere de karakteristiske altaner efter forskellige principper, kan de medvirke til både variation såvel som sammenhæng i udtrykket. I stueetager kan detaljering i murværk og træaperting medvirke til oplevelsen af variation.

Byggeriets karakterfulde udtryk understreges af materialepaletten, der udgøres af en lys og imødekomende teglsten, der i kontrasteringen fremhæver de grønne tage. Vinduer og døre udføres i træ, ligesom en del øvrig komplettering og detaljering tænkes udført i træ.

For at skærme mod trafikstøjen fra Overdrevsvejen, udspændes der mellem bygningsvolumenerne mod vejen en lydskærm i samme højde som de tilstødende bygninger. Lydskærmen udføres i glas med en bagvedliggende stålkonstruktion. Lydskærmen indskrives sig i skovterminologien som 'Brynet'. Den optræder således som en delvis begrænset struktur, der afgrænser bebyggelsen mod sydøst. På den indvendige side af Brynet er det muligt at integrere lege-/klatrefaciliteter i strukturen, såvel som væksthuse kan aktivere brynet. På den udvendige side plantes en træærække

som akkompagnement til træærækken på modsatte side af Overdrevsvejen. Indtil træærækken har en anseelig størrelse, foreslås det, at lade de pæneste af de eksisterende træer tæt på Overdrevsvejen bestå.

Parkeringshuset er disponeret i 6 forskudte plan og ligger som den første bygning, man møder ved ankomst til Favrhøj i bil. Arkitekturen på parkeringshuset er en variation af de øvrige bygningers udtryk. Huset har græsdekke tag, der - qua de forskudte plan - har ensidigt fald. Facaderne er indklædt i tynde lyseg-rå teglskaller ophængt i et wiresystem. Konstruktionen tillader lys og naturlig ventilation, samtidig med at det materiale-mæssigt harmonerer med de murede bygninger.

Opholdsarealer

Bebyggelsens primære opholdsarealer er disponeret i naturlundene, der er rekreative byrum præget af de landskabsstræk, der karakteriserer dem. Alle bygninger har direkte forbindelse til en naturlund. Adgangslundene rummer også mulighed for ophold, leg og aktivitet.

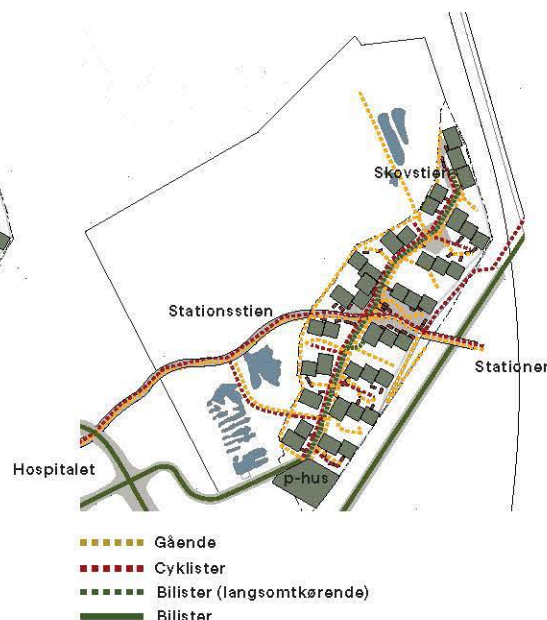
En rig og mangfoldig natur i bebyggelsens rum giver ikke kun visuel identitet og genkendelighed til de forskellige landskabsrum, men tilføjer i høj grad værdi i form af høj biodiversitet, et godt mikroklima der inviterer til ophold og brug af udearealerne, samt øget livskvalitet og værdi for beboerne. Det er videnskabeligt bevist, at adgang til natur har sundhedsfremmende effekt, og at det i høj grad øger den oplevede livskvalitet.

Landskabstræk ind i bebyggelsen

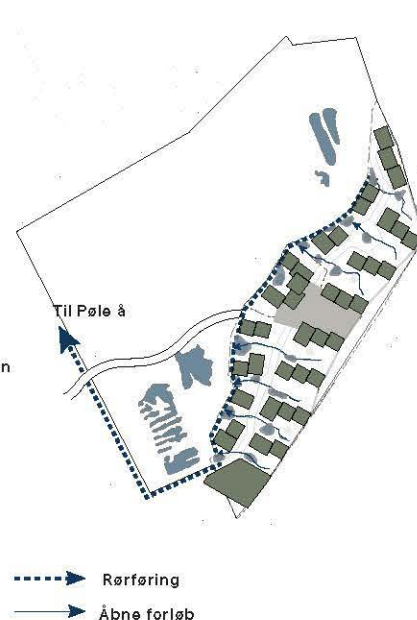


Landskabets forskellige karakterer trækkes helt ind i bebyggelsen.

Trafikflow



Regnvandshåndtering





Udsnitplan af Favrhøjs centrale byrum 'Lysningen', hvor bebyggelsens bevægelsesåre 'Skovstien' krydser 'Stationsstien' 1:750

Ved at trække eksisterende natur ind i bebyggelsen, give den god plads og skabe sammenhængende naturområder, sikres biodiversiteten. Biodiversitet kan beskrives som artsdiversitet eller biologisk mangfoldighed. Områdets mangfoldige biotoper med deres særegne flora og fauna danner grundlag for landskabsrummenes identitet. Trampetier langs afgrænsningen til - såvel som ude i - §3 området sammenbinder naturområdet med Favrhøj, og gør både naturoplevelsen og bebyggelsens oplevede opholdsareal større.

Lys/skygge

Generelt er bygningskroppene disponeret med 12,5m husdybde. Det giver mulighed for nogle lyseffektive boliger, hvor opholdszone placeres ved facaderne mens sekundære funktioner disponeres midt i husets dybde. Ved gavle og ved punkthuse øges dybde generelt, da der her kan opnås bedre dagslysforhold.

For at sikre fornuftig tilgang af dagslys til facaderne, er bygninger placeret med en 1:1 afstand fra hinanden. Det vil sige at afstanden til den modstående bygning er længere end den modstående bygnings højde. Ved gavle og ikke primære facader er afstanden reduceret til 1:1,5.

Skyggediagrammer

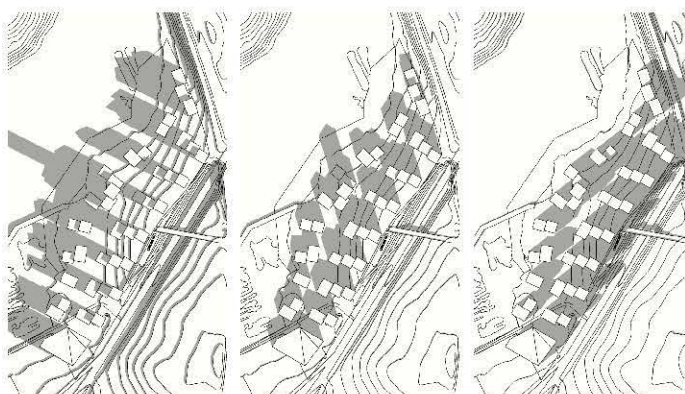


21.06. Kl. 09:00

21.06. Kl. 12:00

21.06. Kl. 16:00

21.06. Kl. 19:00



21.03. Kl. 09:00

21.03. Kl. 12:00

21.03. Kl. 16:00



Lydskærmen 'Brynet' og bygningerne set fra Overdrevsvejen. Del af parkeringshuset ses til venstre. Udvalgte eksisterende træer i vejudvidelsesområdet bevares indtil en fremtidig træerække langs gavle og glasskærme er etableret.

Parkering og trafik

Da Favrhøj som udgangspunkt er tænkt som en bilfri by, bliver der begrænset biltrafik på bebyggelsens langsgående forbindelsesåre, 'Skovstien'. Med de bløde trafikanter i fokus, disponeres Skovstien som et shared space, så renovation, brandredning og kørsel til op-gange kan håndteres herfra. Decentralt placeres handicappladser og af-/pålæsning for beboere samt 17 parkeringspladser for delebiler. Den egentlige bilparkering placeres dels i et parkeringshus ved indkørslen til Favrhøj, og dels under det centrale byrum Lysningen.

De seneste 10 års erfaringer viser, at én delebil kan erstatte 5-10 privatbiler, og at delebilister kun kører lidt i bil. Derved spares plads til parkering, og der bliver mindre bilkørsel. I vores parkeringsstrategi har vi dog ikke indregnet den poten-

tielle reduktion i parkeringsbehovet delebiler udløser. Den samlede parkeringsdækningen indarbejdet i forslaget svarer til 1 pl / 100m².

Cykler og gående kommer til Favrhøj ad Stationsstien - enten fra vest (Hillerød og hospitalet) eller fra øst (Stationen og Overdrevsvejen). Skovstien fordeler sikkert de bløde trafikanter ud i bebyggelsen. Gående og cyklister kan også anvende de to trampestier, der leder ud i §3 området. Den sydlige af disse forbindes til Stationsstien og giver den sydlige del af bebyggelsen kortere afstand til stinet, der skaber forbindelse til Hillerød by.

Regnvandshåndtering

Der er i hele bebyggelsen indtænkt synlige LAR-løsninger til afledning og forsinkelse af overfladevand. Fra opstuvnings-

og forsinkelsesbassiner løber vandet naturligt i åbne render mod lavpunkterne i området. Fra de lavtliggende opsamlingsbassiner føres overskydende regnvandet videre i rør til Pøle Å. De åbne forløb er væsentlige elementer i uderummets karakter, til gavn for både natur og dyreliv og rekreative muligheder for beboere.

Terrænregulering

Det naturlige terrænfald på grunden er højere end hvad tilgængelighedskravet tillader. Det er således nødvendigt at foretage en del terrænregulering på grunden for at Stationsstien kan få et lige forløb gennem Favrhøj med en hældning der er tilgængelig for alle. Området omkring Lysningen er det område, der reguleres mest, med et fremtidigt terræn op til ca 170cm over det eksisterende.

Tværsnit 1:400



Forvaltningens vurdering af projektet

Forvaltningen vurderer, at projektet imødekommer visionen og rammerne for området, som de er beskrevet i Helhedsplan Favrholm og Kommuneplan 2017. Projektet viser intentioner om høj arkitektonisk kvalitet, markant byggeri og varierende grønne gårdum.

Det aktuelle projekt er det sidste i en række projekter. Arkitekturrådet har kommenteret projektet, og bygherre har i dette sidste projekt imødekommet arkitekturrådets anbefalinger. Dette er beskrevet yderligere i afsnittene herunder.

Tilpasning til landskabet

Projektet forholder sig til, og tilpasser sig, områdets morænelandskab ved at lade bygningsvolumenerne forstærke det kupe-rede terræn. Bygningernes tage udføres med hældning i samme retning som landskabet og beplantes med enggræs så de fremstår grønne. Det omgivende landskab med mose og skov trækkes ind i byrummene mellem bygningerne vha. beplantning med store træer og græs i byrummene som planlægges bilfrie.

Forvaltningen vurderer, at bebyggelsens konceptuelle hovedgreb, med det løftede bakkedrag og bygningsvolumener som et kunstigt landskab, har potentiale til at skabe en bebyggelse med sin helt egen karakter, som ikke er set tidligere i Hillerød.

Bygningernes højder og udformning

Kommuneplanen giver mulighed for at planlægge bebyggelse i maksimalt 5-7 etager, således at gennemsnittet af bygningshøjderne ikke overstige 6 etager. Projektet præsenterer en bebyggelse, der varierer mellem 4 og 7 etager, og holder sig gennemsnitligt under en bygningshøjde på 6 etager som kommuneplanen foreskriver.

Det er forvaltningens vurdering, at 6 etager kun bør overskrides få steder i boligområdet, hvis der skal opnås et boligområde, der tager hensyn til den menneskelig skala med en god forbindelse mellem de øverste etager og gårdrummet på terræn. Dette er tilfældet med det aktuelle projekt.

Projektet arbejder med en meget ensartet bygningstypologi, hvilket fører til en lav visuel variation. Dette kan begrænse det genkendelige i den enkelte bolig og gøre det sværere at orientere sig i bydelen. Dette er samtidig et af fokuspunkterne i arkitekturrådets udtalelse om projektet. Et fokus med lokalplanen bør derfor være at få bygningerne til at træde mere forskelligartede frem med forskellige virkemidler, så man kan orientere sig, når man færdes i området, men samtidig opretholde arkitekternes vision om et harmonisk boligområde set fra afstand.

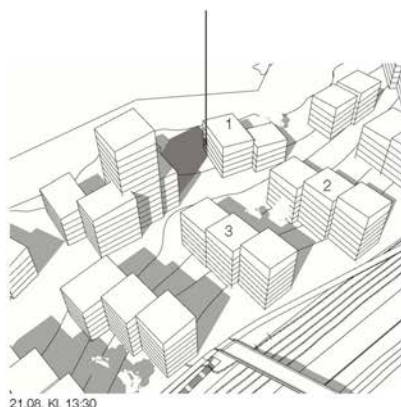
Tårnhus

Projektet foreslår et tårnhus i 14 etager, som bryder med hovedgrebet og tanken om at forstærke bakkedraget vha. bygningernes højde og placering. Tårnhuset skiller sig ikke ud fra den resterende bebyggelse i sin materialitet.

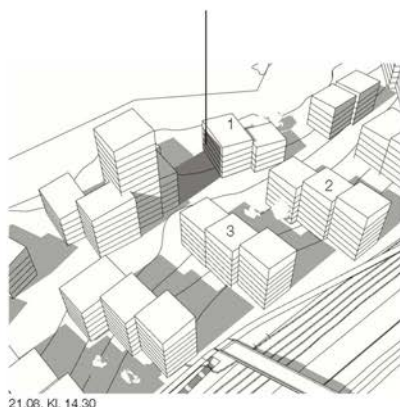
Tårnhuset vil fremstå meget synligt i landskabet set fra afstand og i Favrholt, og det vil derfor være vigtigt, at tårnets arkitektur konkretiseres i den videre lokalplanproces. Ligeledes er det ved byggeri i den højde vigtigt, at der foretages en analyse af byggeriets indvirkning på omgivelserne. De klimatiske forhold med vindturbulens bør derfor undersøges særligt omkring tårnhuset, og der skal gøres tiltag for at fremme et godt klima omkring tårnet.

Hvad angår skyggevirkning fra tårnet kan man se det på skyggediagrammerne herunder. Man kan se, at der er tale om en vandrende skygge. Der er kun udarbejdet skyggediagrammer for sommerhalvåret. Der bør også blive udarbejdet skyggediagrammer for resten af året i lokalplanprocessen.

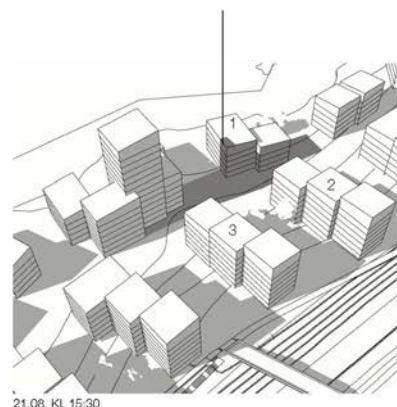
Den første skygge fra højhuset rammer nabobebyggelse 1



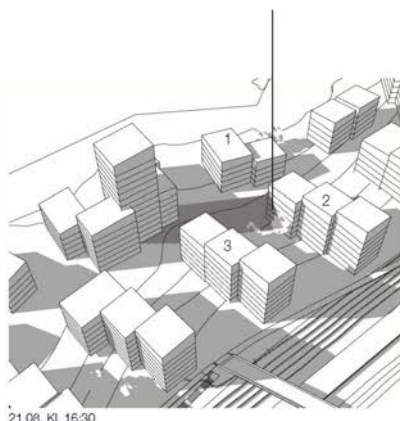
Den yderste lejlighed i bebyggelse 1 går fri af skyggen



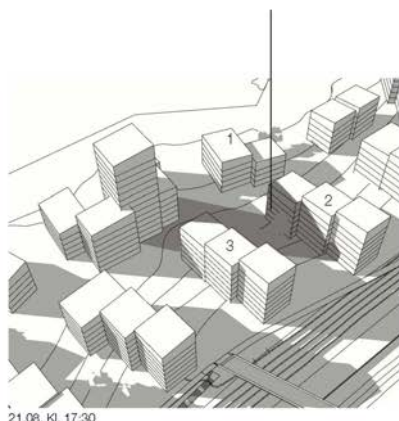
Den sidste lejlighed i bebyggelse 1 går fri af skyggen fra højhuset



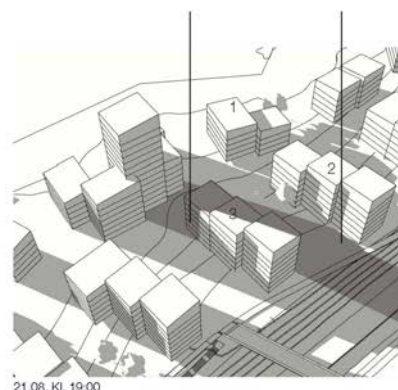
Den første skygge fra højhuset rammer bebyggelse 2



Højhuset skygger på hele facaden af den første bygning



Bebyggelse 2 går fri af skyggerne fra højhuset. Skyggen rammer bebyggelse 3 i et omfang der svarer til slagskyggen på de omkringliggende bygninger



Støjskærm

For at sikre området mod støj fra Overdrevsvejen, planlægges transparente støjskærme mellem gavlene mod vejen. Skærmene udføres i samme højde som bygningerne og er i projektet præsenteret med forskellige forslag til formgivning. Ligeledes viser projektet eksempler på aktiviteter omkring skærmen, bl.a. ophold, leg og væksthuse.

Forvaltningen er ikke bekendt med tilsvarende støjskærme opført i op til 7 etager, i et forløb på ca. 300 meter. Der bør arbejdes videre med at integrere støjskærmen som et element i byggeriet der bidrager positivt til det arkitektoniske udtryk. Herunder bør det undersøges om det er muligt at sætte vinduer i gavlene ud mod overdrevsvejen og stadig overholde retningslinjer for støj i boliger.

De klimatiske forhold med turbulens og vind bør ligeledes undersøges omkring støjskærmen i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen. Hvis undersøgelser viser, at der er stor vindturbulens omkring støjskærmen er det forvaltningens anbefaling, at der skal gøres tiltag for at forbedre klimaet omkring støjskærmen for lokalplanen vedtages til offentlig høring.

Karakteristisk beplantning

Ud mod Overdrevsvejen findes i dag en række træer. Projektet foreslår at plante en ny træække, som spejler den kommende træække på stationssiden. Indtil træækken har en anseelig størrelse, foreslås det, at lade de pæneste af de eksisterende træer bestå. Forvaltningen finder denne løsning positiv.

Grundens disponering og orientering (indblik, skygge og støj)

Bygningerne er disponeret med 12,5 m husdybde, med opholdszoner placeret ved facaderne og sekundære funktioner placeret midt i huset. For at sikre dagslys, er bygningerne placeret så afstanden til den modstående bygning er længere end den modstående bygnings højde. Det er vigtigt at de gode dagslysforhold bibeholdes i den videre bearbejdning af projektet. Efter arkitekturrådets udtalelse har arkitekten drejet bebyggelsen en smule, så den orienterer sig bedst mulig mod solen, så der skabes bedst mulige opholdsarealer mellem bygningerne. Det er forvaltningens vurdering, at det er vigtigt at fastholde både afstanden mellem bygningerne og den bedst mulige solorientering til opholdsarealerne.

Fremkommelighed, mobilitet og interne forbindelser

Der planlægges en adgangsvej fra hospitalsvejen, som fører hen til et parkeringshus i den sydlige del af bebyggelsen. Efter parkeringshuset foreslår projektet, at vejen skifter karakter til 'shared space' for cykler, gående, langsomt kørende biler, renovation og redningskøretøjer. Cykler og gående kan komme til området via

Stationsstien og Overdrevsvejen. Gående har også mulighed for at gå ud i moseområdet via trampestier.

Det er forvaltningens anbefaling, at dette princip skal fastholdes i lokalplanen, således at idéen med visuelt at trække landskabet ind i gårdrummene ikke udvaskes.

Facadedetaljering og materialer

Bebyggelsen tænkes opført i lyse teglsten med vinduer og døre i træ. Bygningskroppene forskyder sig i højden og i facaden mellem hver enkelt punkthus.

Mod Overdrevsvejen er alle gavle vist med et omfattende teglstensrelief, der dækker det meste af gavlene. Gavlene er uden vinduer for at undgå støjgener fra vejen, men det får gavlene til at fremstå meget massive. Forvaltningen vil undersøge i lokalplanprocessen hvorledes gavlene kan bearbejdes.

Parkeringshuset er forslået opført delvist transparent med en facade af ophængte teglskaller.

Idéen med projektet er at skabe en homogen bebyggelse, hvor variationen ikke udgøres af skift i facademateriale eller typen af vinduer. I stedet skal variationen udgøres af forskellige bygningsdele, der kan placeres og bruges forskelligt for derigennem at skabe variation. F.eks. kan altanerne placeres efter forskellige principper, for at skabe variation. Det kan være parallelt eller forskudt af hinanden. Desuden foreslåes det, at variation i det ellers homogene byggeri kan skabes ved at tilføre detaljering af murværket og træaptering. Dette er dog ikke vist i materialets visualiseringer.

Projektet har dels grundet ensformigheden af de enkelte punkthuse et karakterfuldt udtryk og de græsklædte skrånende tage giver den samlede bebyggelse en særlig identitet.

Som tidligere beskrevet kan et meget ensartet udtryk gøre det sværere at orientere sig i bydelen. Forvaltningen anbefaler derfor, at nogle af bygningerne bør træde mere forskelligartede frem for at danne kendetegn i bebyggelsen. Projektet beskriver, at nogle bygninger tilføres træaptering, dette element kunne f.eks. udvides til, at enkelte bygninger opføres overvejende i træ. Forvaltningen vurderer, at der generelt bør arbejdes mere med at skabe variation bygningerne imellem og med at detaljere facaderne og bryde skalaen ned. Dette er særligt en anbefaling på facaderne på stue- og 1. etage. Der bør arbejdes med recesser, frem- og tilbagespring eller relief i murværket.

Kantzoner og anvendelse af stueetagen

Højt byggeri har et særligt ansvar for at bidrage positivt til omgivelserne gennem facadedetaljering og anvendelige kantzoner. Projektet beskriver ikke, hvordan der tænkes arbejdet med kantzonerne mod bytorvet eller de mange gårdrum. Forvaltningen vurderer derfor, at der i det videre lokalplanarbejde bør arbejdes videre med at konkretisere og sikre gode og anvendelige grønne kantzoner i hele bebyggelsen. Forvaltningen anbefaler herudover, at der skal udføres en analyse af byrummene, der peger på de vigtigste steder, hvor der bør være ekstra fokus på kantzoner. Derudover anbefaler forvaltningen, at der fortsat er fokus på anvendelser i stueetagen mod det centrale byrum, som kan skabe byliv.

Parkering

Projektet foreslår et parkeringshus ved ankomst til bebyggelsen. Parkeringshuset opføres i 6 forskudte plan. Fra parkeringshuset ind i området går et 'shared space', hvor renovation, brandredning og kørsel til opgange kan køre. Decentralt placeres handicappladser og af-/pålæsning for beboere. Centralt i bebyggelsen opføres en parkeringskælder, hvor beboerne mod nord i området med fordel kan parkere, så der ikke bliver for langt at gå fra sin bil til sin lejlighed.

Ifølge Kommuneplan 2017 skal der anlægges parkeringspladser i overensstemmelse med parkeringsnormen for bymidtens område. I øjeblikket min. 2 pr. 300 m² og maks. 3 pr. 300 m², men denne kan ændres afhængig af arbejdet med kommuneplan 2021. Arkitekten har i projektet arbejdet med at skabe plads til 1 parkeringsplads per 100 m². Kravet til parkering i den nye kommuneplan er endnu ikke fastlagt, men parkeringskælderens midt i området kan udvides med endnu et parkeringsdæk, hvis det skulle vise sig nødvendigt for at imødekomme parkeringskravet.

Bygherre ønsker i lokalplanprocessen at undersøge om delebiler kan udgøre en del af det samlede krav til parkering, men projektet kan opfylde både de gældende og forventede krav for parkering i henhold til kommuneplanens parkeringsnorm.

Adgangsvejen

Adgangsvejen fra hospitalsvejen til det nye boligområde vil kun være indrettet til biler. Bygherre skal derfor i lokalplanprocessen redegøre for en løsning så cykler og gående ikke benytter adgangsvejen. Dimensioneringen af adgangsvejen og shared space skal fastlægges i lokalplanprocessen, så de er brede nok til at håndtere trafikken, herunder bl.a. renovation. Det er forvaltningens vurdering at det for adgangsvejen bør være 7 meter - 3,5 meter til hver kørebane og herudover rabat. For shared space er det forvaltningens vurdering, at det skal etableres på 6 meter - 3 meter til hver kørebane.

Opholdsarealer

Ifølge Kommuneplan 2017 skal der anlægges et udendørs, bilfrit opholdsareal til boligbebyggelsen svarende til 25 % af boligernes m². Det primære opholdsareal skal kunne overholde grænseværdierne i Miljøstyrelsens støjvejledning.

Projektet har fokus på at tilbyde mange forskelligartede uderum og opholdsarealer, både grønne og mere urbane byrum. Centralt ligger bytorvet, hvor Stationsstien krydser den interne Skovstien. Skovstien er projektets navn for et 'shared space' der skal binde området sammen på langs, for gående, cyklende og langsomt kørende biler.

Projektet arbejder med tre slags gårdrum, "adgangslunde", "skovlunde" og "sølude".

- Adgangslunde er belagte gårdrum med adgang til den enkle bolig og plads til parkering af cykler.
- Skovlunde er gårdrum, der grænser op til den blandede skov, og spejler dette landskabsrum med en beplantning af træer.
- Sølude er gårdrum der grænser op til de mere lysåben moser, og spejler dette landskabsrum med stående vandspejl og træer.

Projektets indarbejdelse af det omgivende landskab er med til at give den nye bydel en særlig identitet og differentierer de forskellige uderum fra hinanden. Det er forvaltningens anbefaling, at kvaliteten i de nære udearealer mellem bygningskroppene sikres. Dette med en terrænbearbejdning der bliver landskabelig uden støttemure, og med en klar strategi for private og offentlige opholdsarealer.

Da der stadig lægges op til at have parkering og kørsel i gårdrummene anbefaler forvaltningen, at der bliver stor fokus på, at dette ikke kommer til at dominere gårdrummene og ødelægge opholdsarealerne og idéen om at trække landskabet ind i byen.

Regnvand

Projektet har indtænkt synlige LAR-løsninger til afledning og forsinkelse af overfladevand, som er med til at give uderummene karakter. Projektet beskriver at 50% af regnvandsbedenes areal er medregnet til ophold. Denne løsning bør beskrives nærmere, men forvaltningen er umiddelbart positivt indstillet på at regnvandsbedene, i de store perioder de står tomme for vand, kan indrettes til ophold. Samlet beskriver projektet 25 % opholdsareal.

Skovbyggelinje

Gennemførelse af lokalplanen forudsætter reduktion/ophævelse af skovbyggelinjen fra Lille Hestehave/Store Dyrehave inden for lokalplanens afgrænsning.

Arealoverdragelser og magelæg

Det skal i lokalplanprocessen afklares hvilke arealbehov, der er til fremtidig infrastruktur ved Overdrevsvejen. Dette kan påvirke placering af p-hus og flere af bygningerne ud mod vejen.

§3 arealer

Området er besøgt d 5. januar 2021. Den estimerede naturtilstand på den del af mosen som påvirkes direkte og indirekte ved etablering af vejen varierer fra god (II) til ringe (IV). Naturtilstand angives på en skala fra I – V, hvor I er højeste naturtilstand. Det er en forholdsvis lille del af det påvirkede område som har god naturtilstand. Mosen er rasteområde for spidssnudet frø og stor vandsalamander, som begge er bilag IV-arter. Den del af mosen som påvirkes indirekte ved etablering af vejen vil være afskåret som rasteområde for de to paddearter, da vejen vil være en fuldstændig barriere. Det vurderes, at det ikke giver mening, at etablere paddetunnel under vejen for at opretholde den sydvestlige del af mosen som rasteområde for padden, da det er tvivlsomt at dette areal kan opretholdes som våd-fugtig mose, og dermed som egnet rasteområde for padden.

Forvaltningen vurderer, at den eneste mulighed for at trafikbetjene det kommende byområde Favrhøj er vejadgangen gennem en §3 beskyttet mose. På denne baggrund vurderer forvaltningen, at der skal arbejdes videre med denne løsning frem mod at meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3, til etablering af adgangsvejen. I en § 3 dispensation vil der blive stillet vilkår om at etablere erstatningsnatur som kompenserer for det moseareal som inddrages, formentlig i forholdet 1:2. Da mosen er rasteområde for bilag IV-padder, skal erstatningsnaturen etableres så det kan udgøre nye egnede rasteområder, og i så god tid (1-2 år) før nedlæggelse, at de nye områder kan nå at udvikle sig til egnede rasteområder. For at sikre, at padderne kan sprede sig til de nye områder, og at den økologiske funktionalitet for padderne opretholdes, er det forvaltningens vurdering, at erstatningsnaturen skal etableres i direkte tilknytning til Salpetermosen.

Forvaltningens anbefalinger

Forvaltningen anbefaler, at der udarbejdes et forslag til lokalplan med baggrund i det fremlagte projekt. Dette skal ske under forudsætning af anbefalingerne under foregående punkter samt særlig fokus på følgende opmærksomhedspunkter:

1. Der er allerede gjort gode tanker om støjskærmen, men der skal arbejdes videre med at integrere støjskærmen som et element i byggeriet, der bidrager positivt til det arkitektoniske udtryk, og støjskærmen skal have en funktion ud over at være støjskærm. Desuden skal det undersøges hvorvidt det er muligt at isætte vinduer i gavlen eller på anden måde nedbryde gavlenes store skala.
2. Projektet viser en meget homogen arkitektur. Det er forvaltningens anbefaling, at der bør arbejdes med at skabe en oplevelse af variation i området, hvor bygningerne bør træde mere forskelligartede frem, samtidig med at den samlede bebyggelses helhed bevares. Der bør desuden arbejdes mere med at detaljere facaderne og bryde skalaen ned, særligt i stuen og 1. etage.
3. Tårnhuset vil fremstå meget synligt i landskabet og i Favrholm, og det vil derfor være vigtigt, at tårnets arkitektur konkretiseres i den videre lokalplanproces.
4. Redegørelse af de klimatiske forhold med turbulens og vind skal undersøges omkring støjskærm og tårnhus samt mellem de højeste bygninger i området. Forvaltningen anbefaler, at lokalplanen ikke bør vedtages til offentlig høring før disse forhold er undersøgt, og at konklusionerne fra denne undersøgelse indarbejdes i lokalplanen.
5. Der skal i lokalplanprocessen arbejdes videre med at konkretisere gode og anvendelige grønne kantzoner i hele bebyggelsen. Derudover skal der fokuseres på anvendelser i stueetagen mod det centrale byrum, som kan skabe byliv.
6. Projektet kræver dispensation for Naturbeskyttelsesloven og etablering af erstatningsnatur som beskrevet ovenfor.

Procesplan

Procesplanen angiver hvorledes processen for lokalplanlægning forløber.

Der vil blive afholdt et indledende borgermøde umiddelbart efter igangsættelse af lokalplanen. Der vil desuden blive holdt borgermøde i høringsperioden.

Høringsperioden fastsættes til 8 uger.

Den samlede lokalplanproces tager forventet 12 mdr.

