



HELHEDSPLAN

FAVRHOLM

Helhedsplanen for Favrholm er udarbejdet af Hillerød Kommune
i samarbejde med VIA trafik og BOGL - Bang & Linnet Landskab
samt seniorkonsulenter Svend Algren og Sten Johnsen.

September 2014.



Indhold

1.0 Indledning	5
1.1 Forord	6
1.2 Introduktion til Favrholm	7
1.3 Vision	8
1.4 Hovedgreb	10
1.5 Helhedsplan	12
2.0 Forudsætninger	13
2.1 Eksisterende forhold	14
2.2 Planmæssige forhold	15
2.3 Stedet idag	16
3.0 Bystruktur	17
3.1 Bystrukturplan	18
3.2 Principper for bystruktur	20
3.3 Bebyggelsen	21
3.4 Reference- og idékatalog for bebyggelsestypologier	22
3.5 Principper for grænser mellem by og land og bydelens byrum	24
3.5.1 Kanter	24
3.5.2 Gennembrydning af dige	28
3.5.3 Bastioner i landskabet	29
3.5.4 Pladser og byrum	30
4.0 Landskabsstruktur	31
4.1 Grøn struktur	32
4.2 Grøn strukturplan	33
4.3 Beplantningsprincipper	34
4.4 Blå struktur	35
4.5 Blå strukturplan	36
4.6 Vand principper	37
4.7 Overskudsjord	38
4.8 Principper for landskabsstruktur	39
4.9 Landskabskilerne	40
4.10 Landskabsfælleden	42

Vend 

Indhold

5.0 Infrastruktur.....	44
5.1 Trafikplan	45
5.2 Principper for trafikplan	47
5.3 Vejstruktur og stisystem	48
5.4 Støj	50
6.0 Delområdernes karakter.....	51
6.1 Fingrene	52
6.1.1 Salpetermosefingren	53
6.1.2 Roskildevejfinger	54
6.1.3 Smørkildefinger	55
6.1.4 Solrødgårdfinger	56
6.1.5 Brødeskovfinger	57
6.1.6 Hestehavefingre	58
6.1.7 Stationsfingre	59
6.2 Forbindelsesgader	60
7.0 Megaprojekterne.....	61
7.1 Nyt Hospital Nordsjælland	62
7.2 Ny S-togs- og lokalbanestation	63
7.3 Solrødgård, Energi-, Klima- og Miljøpark	64
7.4 Kongernes Nordsjælland	65
8.0 Areal-skema og etapeplan.....	66
8.1 Etapeplan	67
8.2 Areal-skemaer	68

1.0 Indledning

1.1 Forord

Med udviklingen af Hillerøds nye bydel Favrholt tager vi hul på den største byudvikling af Hillerød by i nyere tid. Når bydelen om mange år står færdig, vil Hillerød være en anden by, end vi kender den i dag. Hvor mange byer har for eksempel to S-togsstationer?

Vores helhedsplan viser, hvordan vi vil skabe en grøn bydel, hvor der aldrig er langt til hverken rekreative kvaliteter og byliv.

I bydelen vil kommende indbyggere kunne finde netop den bolig de søger i smukke og trygge omgivelser, og virksomheder, der søger nye muligheder vil i den nye bydel finde attraktive lokaliseringer med god synlighed og høj tilgængelighed med både bil og tog.

Med den kommende station vil bydelen byde på effektiv kollektive trafikforbindelser til hele Nordsjælland og hovedstadsområdet. For at gennemføre en bæredygtig byudvikling arbejder helhedsplanen med et tæt bymiljø ved stationen, for at udnytte beliggenheden, så mange anvender toget i det daglige.

Helhedsplanen viser, hvordan den nye bydel skal udvikles til en bydel i Hillerød, der bidrager aktivt til hovedstadsområdets udvikling og med potentialet for at blive en særlig lokalitet i Øresundsregionen.

Dorte Meldgaard
Borgmester



1.2 Introduktion til Favrholt

Helhedsplanen for Hillerøds nye bydel fastlægger de overordnede fysiske rammer for udviklingen af de 300 ha jord, som byen vil blive udvidet med de kommende mange år.

Bydelen vil blive hjemsted for 3.000 – 4.000 indbyggere og potentielt dobbelt så mange arbejdspladser. Alene på det nye Hospital Nordsjælland vil 4.000 ansatte få deres daglige gang.

Bydelens nye kombinerede S-togs og lokalbanestation vil åbne senest i 2020 samtidig med åbningen af det nye hospital. Stationen vil give nem adgang fra alle Lokalbanens linjer i Nordsjælland og S-togslinjerne i Storkøbenhavn. Med en placering midt i Nordsjælland og med tæt kontakt til det overordnede vejnet bliver den nye bydel et af de bedst tilgængelige steder i Hovedstadsområdet.

En række temaer definerer helhedsplanen:

- Bystruktur beskriver, hvor der kan bygges i bydelen, med hvilken anvendelse, tæthed og etagehøjde.
- Landskabsstruktur beskriver, hvor de grønne områder skal ligge, hvordan søer, vandløb og regnvand kan etableres i landskabet, og hvilke rekreative formål der kan finde sted her.
- Infrastruktur beskriver trafikplanen for bydelen med placering af veje og tilslutninger til de overordnede veje, det finmaskede stinet og hvordan området kan betjenes med kollektiv trafik.
- Bykvartererne beskriver hver af de byfingre, bydelen struktureres efter og de særlige kendetegn, der gælder i den enkelte byfingre.
- Megaprojekterne er en beskrivelse af de meget store projekter i bydelen, der i størrelse og betydning overstiger, hvad der normalt kan planlægges for, når der skabes en ny bydel.

Favrholt skal skabes med afsæt i visionen for bydelen hvor ”klimavenlighed og CO₂-neutralitet er en selvfølge, der påvirker alle handlinger og valg”. De bæredygtige tiltag er derfor indarbejdet direkte i alle helhedsplanens emner. Der er således ikke et selvstændigt bæredygtighedsafsnit, da hele helhedsplanen er udviklet i et bæredygtigt perspektiv.

Af væsentlige valg med betydning for bæredygtigheden, der træffes med helhedsplanen, kan fremhæves følgende:

- Bystrukturen er udformet, så den sikrer optimal anvendelse af den kollektive trafik gennem stationsnære lokaliseringmuligheder.
- Arealforbruget til bydelen minimeres ved at arbejde med tæt bebyggede områder.
- Byområderne skabes med blandede funktioner, der sikrer en mangfoldig bydel med aktiviteter døgnet rundt.
- Landskabet er tæt på, uanset hvor i bydelen man befinder sig, og planlægges med rekreative tiltag der sikrer, at beboere og ansatte får optimale bevægelsesmuligheder.
- Landskabet anvendes også til at klimasikre den nye bydel, som med regnvandsanlæg kan håndtere ekstremregn.
- Overskudsjord indbygges i støjvolde i området, der skærmer beboerne fra påvirkningerne fra trafikken på de overordnede veje.
- Trafikstrukturen planlægges med et finmasket stinet, der sikrer at gang og cykel bliver nemme og naturlige transportformer sammen med toget.
- De fremtidige energikrav til nyt byggeri i bydelen sikrer sammen med lokal CO₂-neutral energiproduktion og Klima, Energi og Miljøparken Solrødgård, at den nye bydel bliver CO₂-neutral og formentlig også vil kunne medvirke til at gøre hele Hillerød kommune CO₂-neutral.

På baggrund af helhedsplanen udarbejdes der efterfølgende kommuneplan-tillæg for hele bydelen, der vil udgøre de overordnede planmæssige rammer for de efterfølgende lokalplaner for de enkelte delområder.

De første lokalplaner, der udarbejdes, bliver for Nyt Hospital Nordsjælland og for den nye kombinerede S-togs- og lokalbanestation.



1.3 Vision

Hillerød Byråds vision for Favrholm

Hillerød er Nordsjællands hjerte med udsyn til resten af verden.

Hillerød har puls og tiltrækningskraft, fordi kommunen er tilgængelig, bæredygtig og rig på oplevelser.

Syd for Hillerød vil vi skabe en grøn bydel, der inviterer til møder mellem mennesker. Bydelen skal opleves som en naturlig udvidelse af Hillerød, og der skal skabes forbindelser og relationer mellem det nye og det oprindelige.

Naturen skal inviteres ind i bydelen, byen skal åbne sig mod naturen. Regnvand skal anvendes som en kvalitet, der skal ses og opleves i byrum og bynatur.

Gennem anvendelse af arkitektur, landskab og natur vil vi skabe visuelt unikke steder, der kan give bydelen identitet. Byrum og bynatur inviterer til leg og bevægelse året rundt. Vi skal udnytte den nye stations potentiale til at sikre, at flest mulige anvender den kollektive trafik, så det bliver et naturligt valg at gå og cykle.

Borgerne skal kunne vælge den bolig, der passer til deres aktuelle behov, og variationen af kvalitetsboliger skal være høj.

Der skal sikres plads til fremtidens (grønne) erhverv og sundhedsvirksomheder i forbindelse med Nyt Hospital Nordsjælland. Her skal de gives fleksible udvidelsesmuligheder og indgå i klynger af ligesindede erhverv. Klimavenlighed og CO₂-neutralitet er en selvfølge i den nye bydel, der påvirker alle handlinger og valg.



1.3 Vision



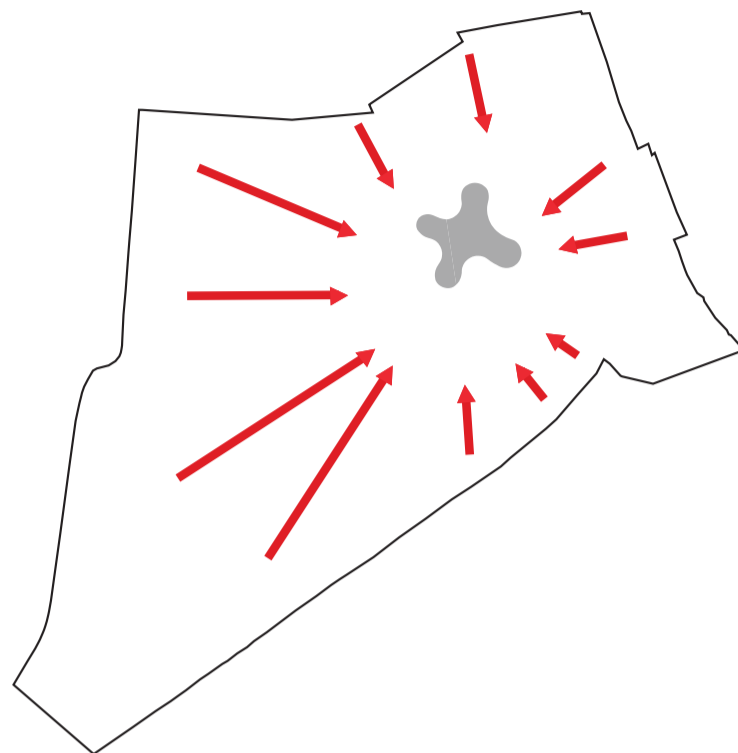
1.4 Hovedgreb

Overordnet struktur

Den overordnede disponering danner en strålekrans af by og land, som peger ind mod bydelens store fælles landskabsfælled og det fremtidige markante bygningskompleks, der skal huse Nyt Hospital Nordsjælland.

Strålekransen organiseres gennem etablering af byfingre, landskabsrum og urbane træk, der understøttes af bydelens landskabelementer og karakteristiske beplantningstræk.

Bydelens overordnede struktur vil på denne måde opleves som nærværende, uanset hvor i bydelen man færdes og bidrager på denne måde til at skabe en identitet for den nye bydel.

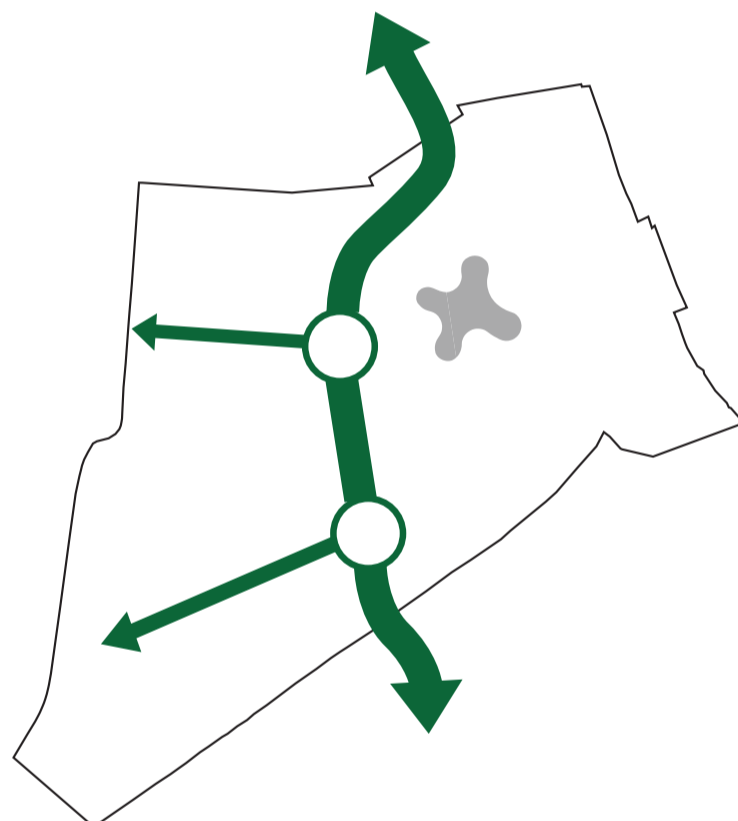


Kilerne og landskabsfælleden

Landskabsfælleden er bydelens centrale grønne hovedtræk. Et stærkt nord-syd gående grønt bånd sikrer en unik forbindelse som strækker sig fra Brødskov i syd, gennem den nye bydel og helt ind til hjertet af Hillerød by. På denne måde medvirker landskabet til at binde den eksisterende by sammen med den nye, og fastholder en forbindelse ud til landsbyerne syd for Hillerød.

Fra den store grønne landskabsfælled trækkes grønne forbindelser, landskabskiler, med stinet og vandelementer ud til omgivelserne og danner derved grønne rum mellem byfingrene.

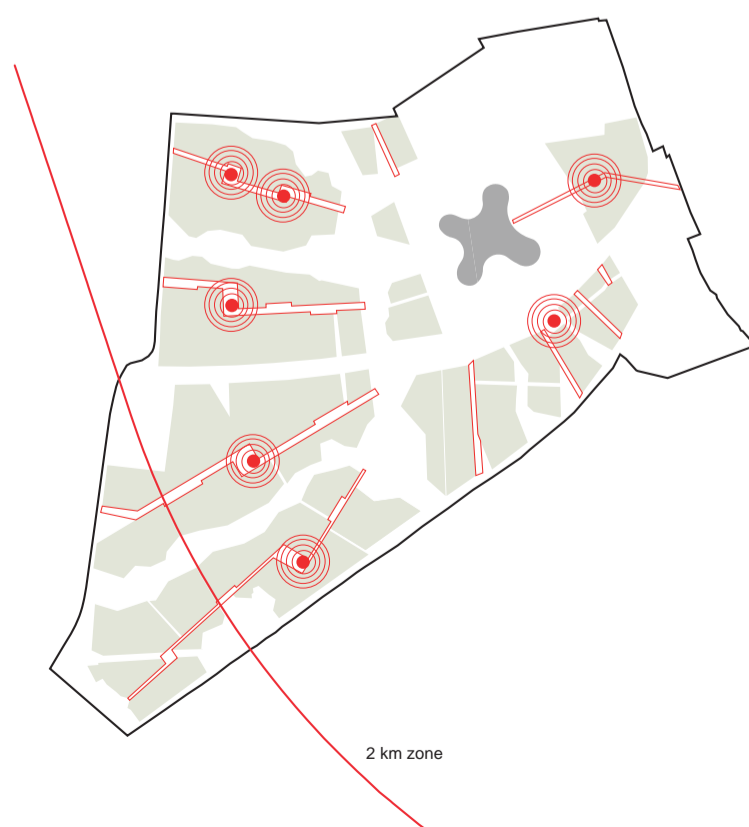
Kilerne fungerer dermed både som rekreative muligheder for indbyggere i bydelen og som biologiske spredningskorridorer i mellem de større biotoper som Salpetermosen og Favrholt.



Byfunktioner

I bystrukturen skaber grønne stamveje smidig adgang til bydelens forskellige funktioner. Stamvejen danner en karakterfuld rygrad for de enkelte områder og medvirker til at understrege helhedsplanens overordnede struktur. Det er hér i tilknytning til de trafikale knudepunkter, at fælles funktioner for bydelene samles i pladsdannelser eller uderum med forskellig programmering.

Her kan der lokaliseres fællesfunktioner for nærområdet som for eksempel brugerrettede serviceerhverv, genbrugsopsamling, fælleshus og daginstitutioner. Andre og mere rekreative tilbud tilrettelægges i landskabskilerne, så effekten af det daglige liv samles i byens grønne strukturer og bidrager til oplevelsen af en levende by.

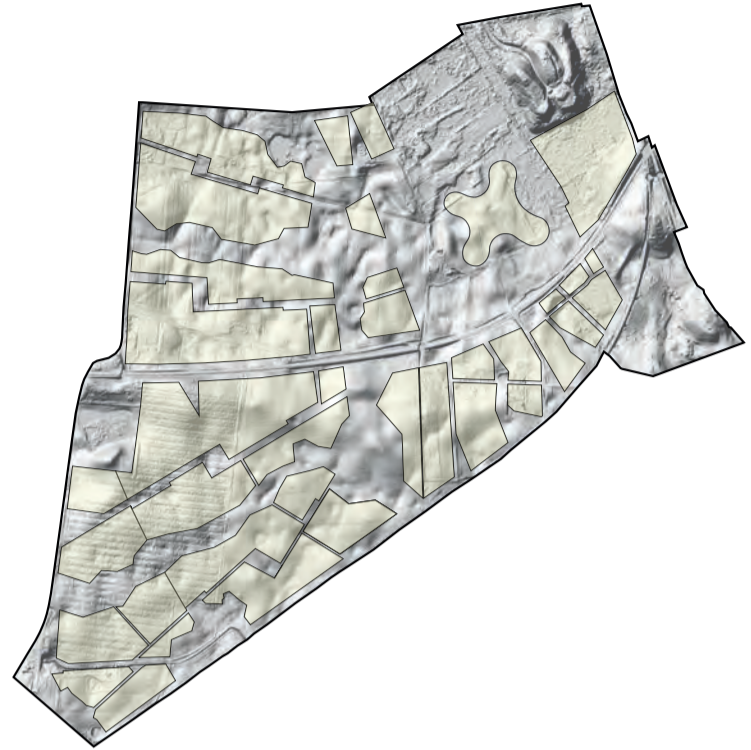


1.4 Hovedgreb

Terræn

Landskabets naturlige terræn udnyttes til at skabe karakterfulde overgange mellem byens kanter og i indretningen af den fælles landskabsfællede.

De eksisterende terrænforhold har været et væsentligt tema i placeringen og udformningen af byfingrene i helhedsplanen. Det har både sikret, at lavtliggende områder hovedsageligt programmeres med landskabs- og vandelementer, og at højtliggende områder, hvoraf flere tilbyder gode udsigter, er placeret i byfingrene.

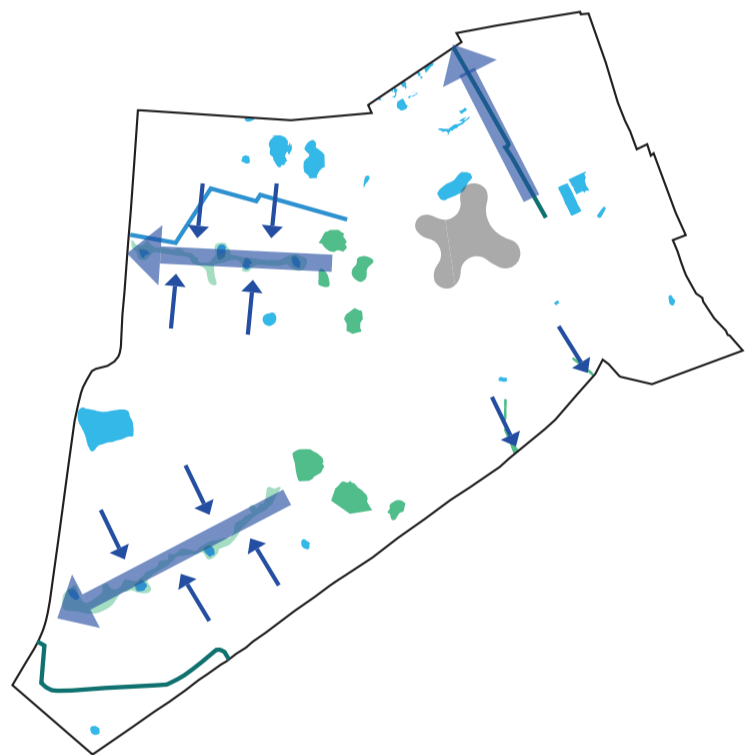


Vandet

Den landskabsintegrerede håndtering af regnvand gøres til et centralt tema i helhedsplanen, og supplerer de eksisterende vandløb og søer med nye permanente og midlertidige regnvandselementer i byfingrene, kilerne og på landskabsfælleden.

Lavnings og grøfter introduceres i byfingrene og fører i ekstremregns situationer overskydende regnvand ud i landskabskilerne, de blå elementer der udlægges til her. Regnvandet bliver således et aktivt og synligt element i den nye bydel, der udnyttes rekreativt.

Specifikt gøres Pøle Å's udspring midt i bydelen til et særligt rekreativt blåt element ved at lade den danne en nord-syd gående akse mellem Hillerød by og den tætteste bymæssige del af den nye bydel, hvor også det fremtidige hospital skal opføres.

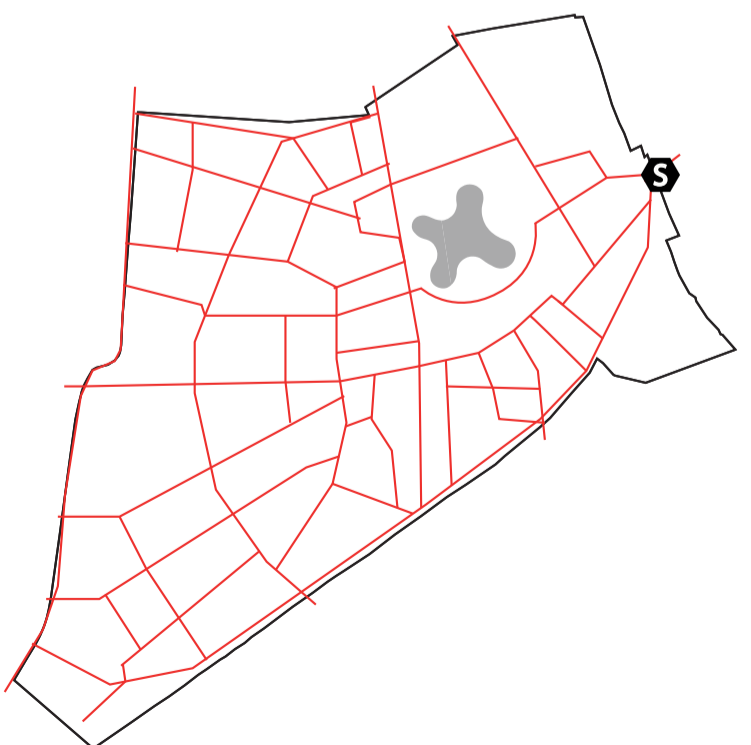


Infrastruktur

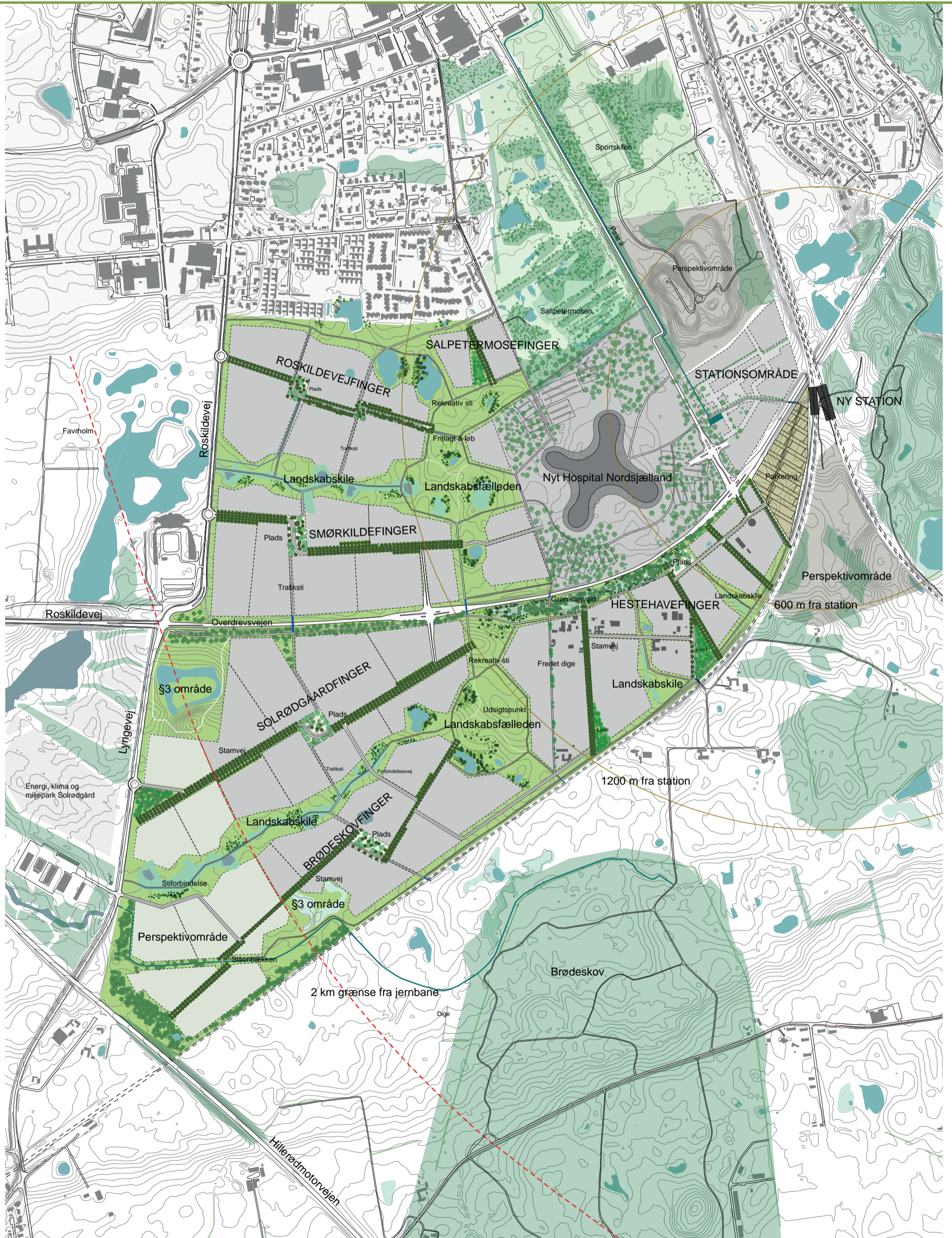
Organiseringen af infrastrukturen i helhedsplanen gør det er nemt at komme til og fra bydelen. Stamvejene forbinder byfingrene med det overordnede vejnet på en logisk og letlæselig måde og sikrer samtidig gode muligheder for lokal betjening med kollektiv busstrafik.

Stisystemet er organiseret i et hierarki af forskellige stier, hvor man finder primære cykelstier på tværs af byfingrene og på langs af de direkte færdselsårer til både den nye station, det nye hospital og den eksisterende Hillerød by. Sekundært i stihierarkiet finder man de lokale rekreative stier og trædestier, der tilbyder andre ruter ud i landskabet og den omkringliggende natur.

Infrastrukturen er på denne måde planlagt, så det bliver nemt og naturligt at gå og cykle i den nye bydel. Et finmasket net af cykelstier og øvrige stier sikrer, at den korteste og hurtigste tur oftest vil være til fods eller med cykel.



1.5 Helhedsplan



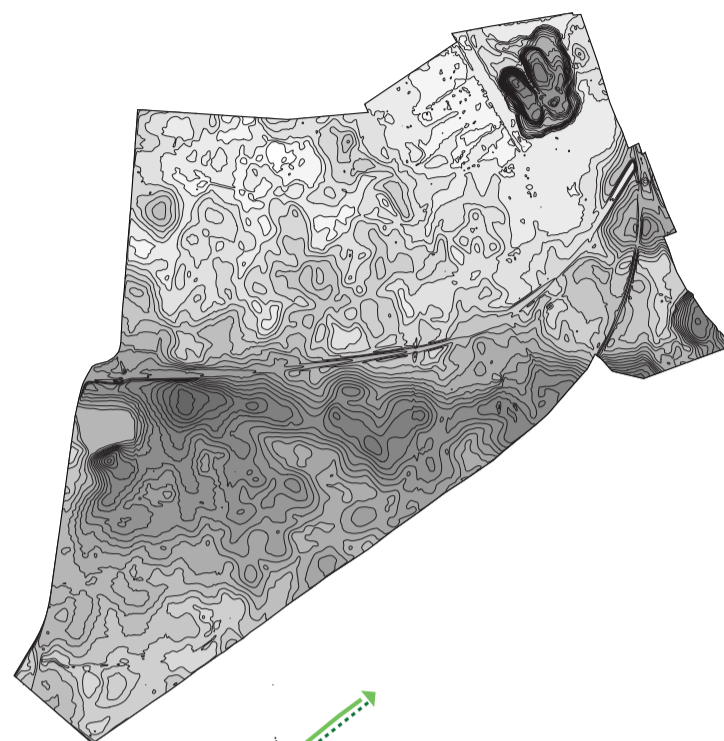
2.0 Forudsætninger

2.1 Eksisterende forhold

Landskab og terræn

Bydelens landskabelige karaktergivende elementer er terrænets bevægelser, skovene, engene, søerne og åerne. Terrænforholdene er markant forskellige i bydelen. De kan opdeles i det kuperede terræn syd for Overdrevsvejen og de lavere liggende områder nord for med Salpetermosen som områdets lavestliggende.

Fra de højt liggende punkter, er der flere steder indblik til Frederiksborg Slot. Mod syd og mod øst rejser de historiske skove Brødeskov og Store Dyrehave sig som markante træk i landskabet. Mod vest og delvist mod syd findes de mere åbne områder præget af vådområder og enge.

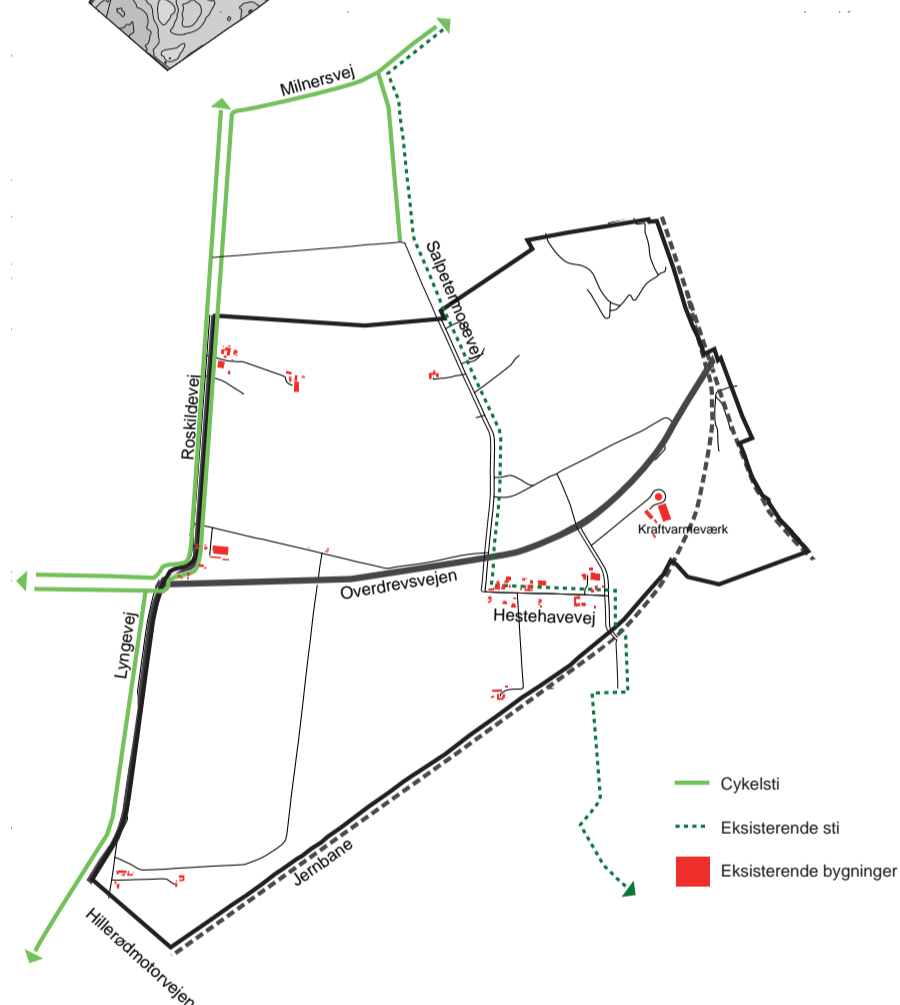


Eksisterende veje og bebyggelse

Overdrevsvejen, er områdets primære vejforbindelse, skærer igennem området i en øst-vestgående linje. Roskildevej, der er en vigtig indfaldsvej til Hillerød afgrænser området mod vest.

De eneste nuværende lokalveje i området er Salpetermosevej og Hestehavevej, der er forbundet via en tunnel under Overdrevsvejen.

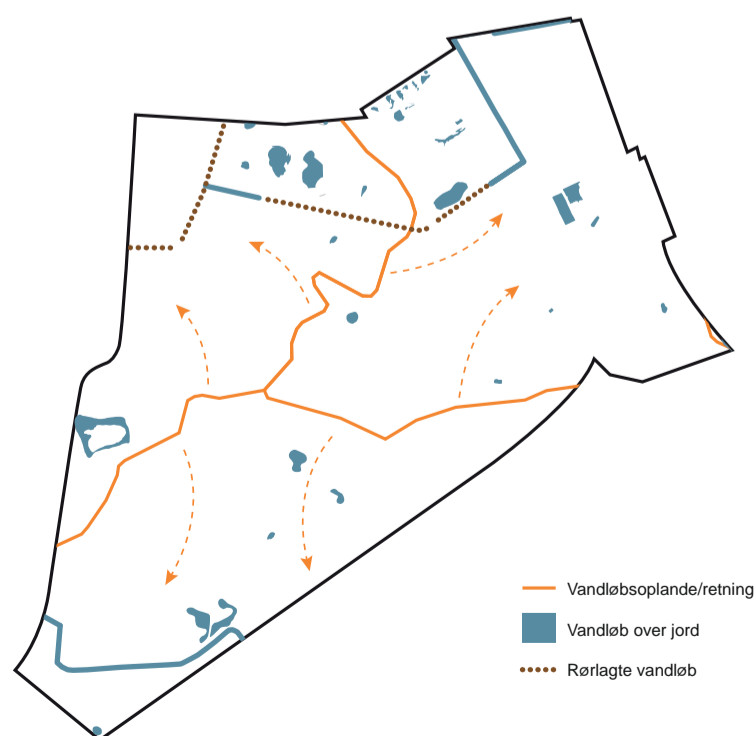
De eksisterende bebyggelser er primært boligejendomme, der har været tilknyttet landbrugsdriften. Der findes også et større kraftvarmeværk, der med sin markante akkumulatorbeholder ses tydeligt fra store dele af området i dag.



Vand og vandløbsoplande

Bydelens overfladevand afvandes i dag til tre forskellige oplande: Pøle Å, Havelse Å og Slåenbækken. De tre vandløb er alle hydraulisk belastede, så der i intensive regnperioder opleves oversvømmelser på udsatte steder. Det betyder, at regnvandsløsningerne i bydelen selv skal kunne håndtere hovedparten af regnvandet gennem tilbageholdelse, fordampning og nedsivning

I helhedsplanen vil regnvand primært skulle behandles gennem terræn- og overfladeløsninger, der skal fremtidssikre bydelen. Ved at bevare regnvandet på overfladen minimeres udgifterne til kloakering og bydelens herlighedsværdi maximeres gennem tilstedeværelsen af søer og vandløb med permanent og temporært vandspejl.



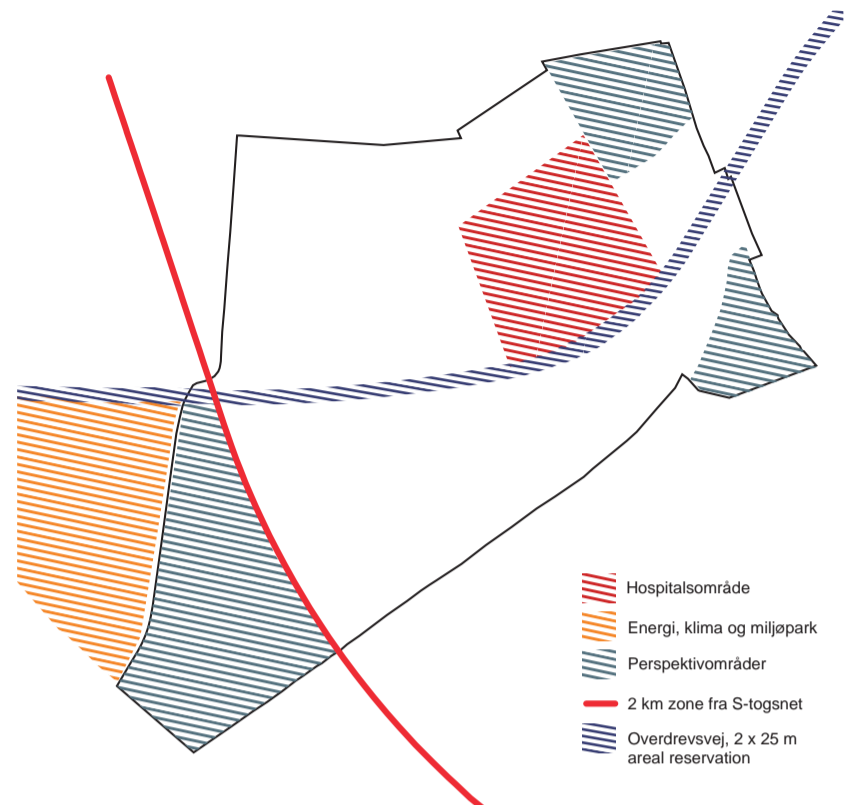
2.2 Planmæssige forhold

Arealreservationer og afstandskrav til Overdrevsvejen

Et af de mest centrale områder i bydelen er udlagt til Nyt Hospital Nordsjælland og de tilknyttede service og parkeringsfaciliteter det medfører.

Tre områder i bydelen er udlagt som perspektivområder. To af dem fordi de er vanskelige at udnytte på nuværende tidspunkt. Det tredje ligger i en afstand større end 2 km fra S-togslinjen. I henhold til Fingerplan 2013 må der ikke planlægges for byudvikling på nuværende tidspunkt på dette areal. I bydelens vestlige del opføres kommunens fremtidige Energi- Klima og Energipark, Solrødgård.

Langs Overdrevsvejen skal der sikres plads til fremtidige vejudvidelser, så der udlægges en buffer på 25 m på begge sider af Overdrevsvejen til dette. Langs lokalbanen skal der også gøres plads til et ekstra spor.



Stationsnærhedsprincippet

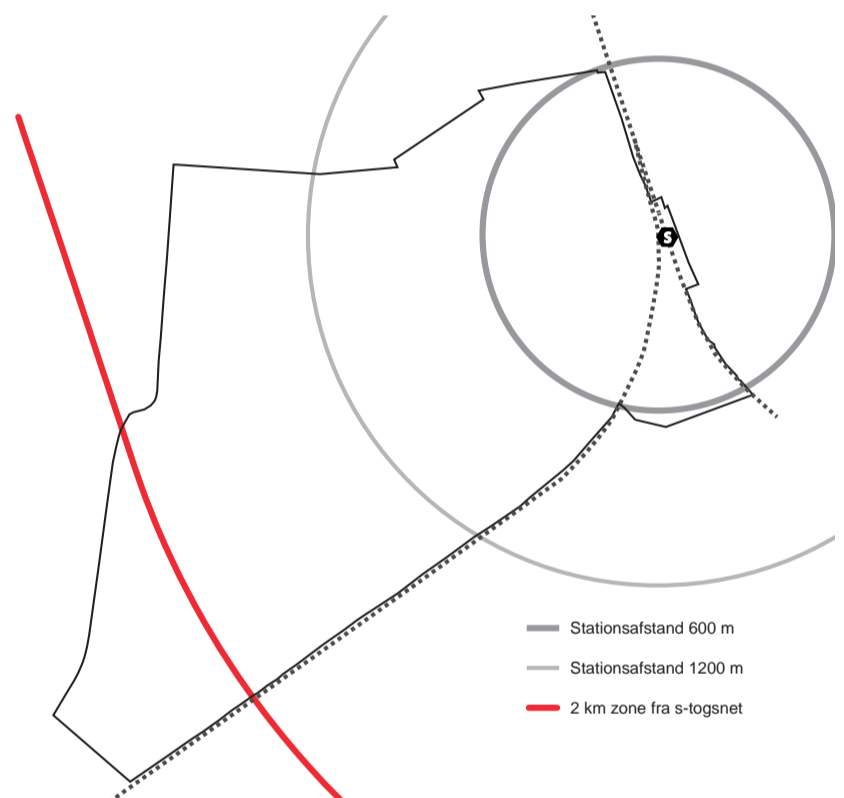
Fingerplan 2013 for hovedstadsområdet fastlægger en række principper for placeringen af funktioner i forhold til afstanden til S-togsstationerne, også kendt som stationsnærhedsprincippet.

I området op til 600 m fra stationen kan der lokaliseres arbejdspladsintensive kontor- og servicevirksomheder samt etageboliger.

I området 600 -1.200 m fra stationen kan der lokaliseres mindre erhverv og servicebyggeri, etageboliger, tæt-lave boliger og åbne-lave boliger (parcelhuse) samt øvrige funktioner.

I området mere end 1.200 m fra stationen kan der lokaliseres erhvervsbyggeri, der har behov for større bygningsmæssige enheder til produktion og udvikling, og der kan lokaliseres tæt-lav og åben-lav boliger.

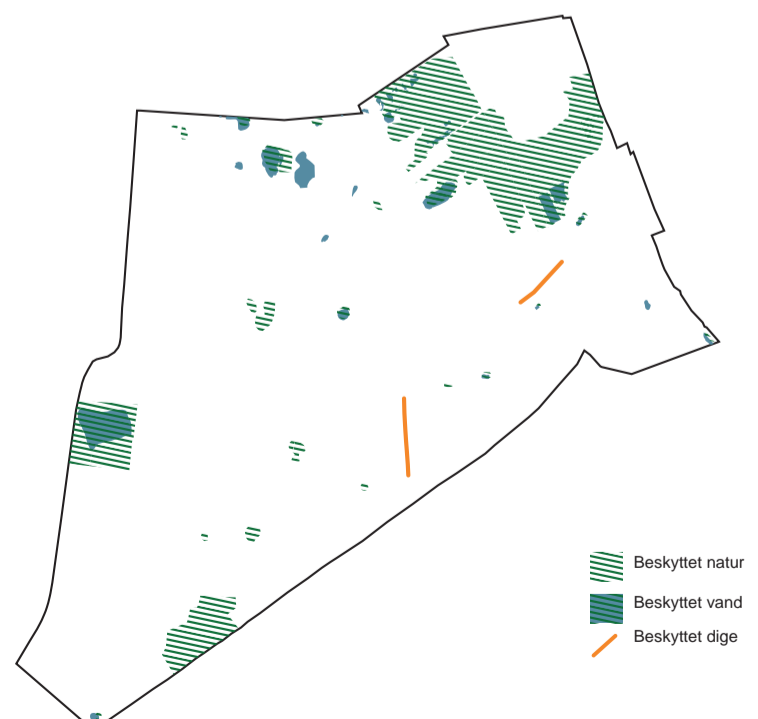
I en afstand 2 km fra S-togslinjen må der i henhold til Fingerplan 2013 ikke planlægges for byudvikling på nuværende tidspunkt.



Naturbeskyttelse

På området ligger flere arealer, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens §3 om beskyttede naturtyper. Salpetermosen rummer beskyttede vandhuller, moser og enge, ligesom der forefindes beskyttet dyreliv i søen ved Smørkilde Bakke og ved Favrholt, vest for området. I området findes også beskyttede søer og diger.

I helhedsplanen indarbejdes de beskyttede naturtyper i videst muligt omfang som kvaliteter i den fremtidige bydel, og kun i særlige tilfælde kan det blive nødvendigt at etablere erstatningsnatur.



2.3 Stedet idag



Overdrevsvej



S-togs- og lokalbane



Naboer mod nord



Bølgende marker



Åbnt land



Kuperet terræn



Marker med kvæg



Gammel underføring

3.0 Bystruktur



3.1 Bystrukturplan

Bystrukturplanen beskriver, hvordan den overordnede plan for bydelens byområder udformes, og hvilke anvendelser og bymæssige tætheder helhedsplanen giver mulighed for.

Bydelen gives med en ny kombineret S-togs- og lokalbanestation mulighed og forpligtigelse for at arbejde med en tættere by på de stationsnære arealer. Indenfor 600 m fra stationen lokaliseres Nyt Hospital Nordsjælland, og i dette mellemområde lægger helhedsplanen op til at maksimere byggemuligheder og skabe forudsætningerne for det mest intensive byliv, der kan forventes opnået med de betingelser, der gælder for en ny bydel i Hillerød.

I helhedsplanen planlægges de stationsnære arealer som områder med blandede anvendelser, som det kendes fra klassiske tætte byer, med undtagelse af det intensive butiksliv, der forsat vil være at finde i Hillerød bys gågademiljø.

Bydelens vestlige del udgøres af fire markante byfingre der adskilles af landskabskiler og Overdrevsvejen. Byfingrene planlægges med en stor forskellighed, så der både planlægges byfingre med blandet boligbyggeri, byfingre med blandet erhvervsbyggeri og byfingre der både rummer erhvervs og boligbyggeri.

Byfingrene underopdeles i storparceller, der danner udgangspunkt for fremtidig lokalplanlægning af, hvordan enkelte erhvervs- og boligområder kan planlægges detaljeret.

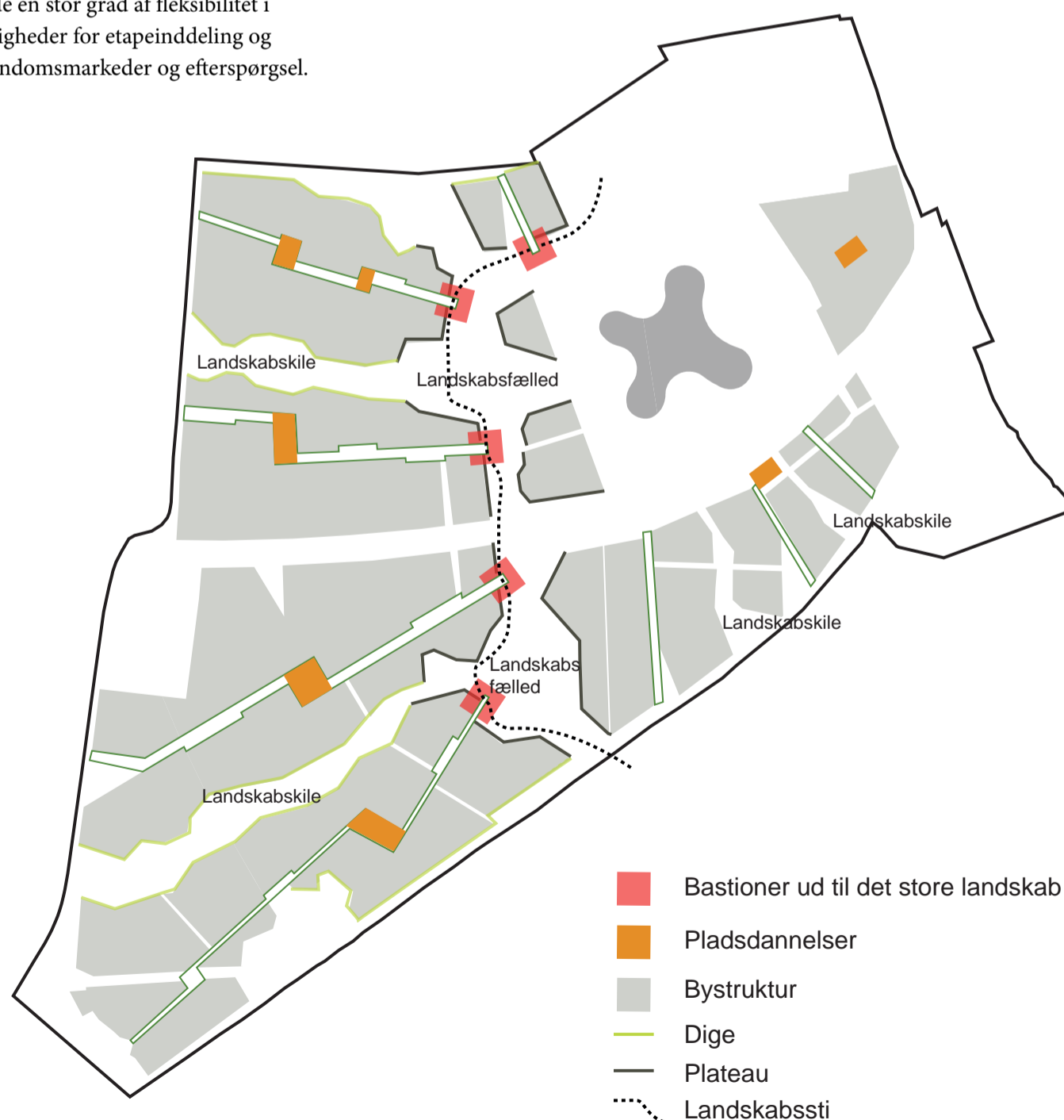
Helhedsplanen indbygger på denne måde en stor grad af fleksibilitet i bystrukturen, ved at rumme mange muligheder for etapeinddeling og tilpasningsmuligheder, ved skiftende ejendomsmarkeder og efterspørgsel.

Byfingrene skabes og defineres ved kanten mellem by og landskab. Denne overgang gives med bystrukturplanen en særlig behandling bestående af bygningskanter, plateauer, diger og beplantningstræk. Med en anvendelse af disse forskellige virkemidler mod landskabsfællede og landskabskiler skabes præcise overgange mellem by og landskab, både i den mere åbne del af bydelen og i den mere tæt bebyggede del.

Byfingrene er alle struktureret omkring en rygrad i form af en stamvej. Hver stamvej planlægges med hver sin unikke sammensætning af træbeplantninger i en allémæssig struktur, der understreger byfingrenes forskellige identitet. Alléerne på stamvejen er samtidig det synlige træk, der vil kunne opleves lokalt af helhedsplanens hovedstruktur med at skabe strålekransen pegende mod det store fælles landskab.

Stamvejene tænkes afsluttet i massive bastioner, der strækker sig ud i landskabet sammen med allébeplantningen. Det gør dem til særlige pejlemærke i det store landskab og skaber særlige mødesteder i grænsen mellem by og land.

Centralt i byfingrene udlægges mindre byrum på stamvejene, der skal skabe pladser med fælles faciliteter for lokalområderne. Fingerpladserne danner sammen med bastionerne og de rekreative muligheder i landskabet et hierarki af forskellige mødesteder.



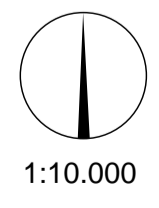
3.1 Bystrukturplan



3.2 Principper for bystruktur



- Service
- Erhverv
- Tæt/Lav
- Åben/Lav
- Etage
- Blandet erhverv og etagebolig
- < Udsyn
- + Tyngdepunkt - byliv



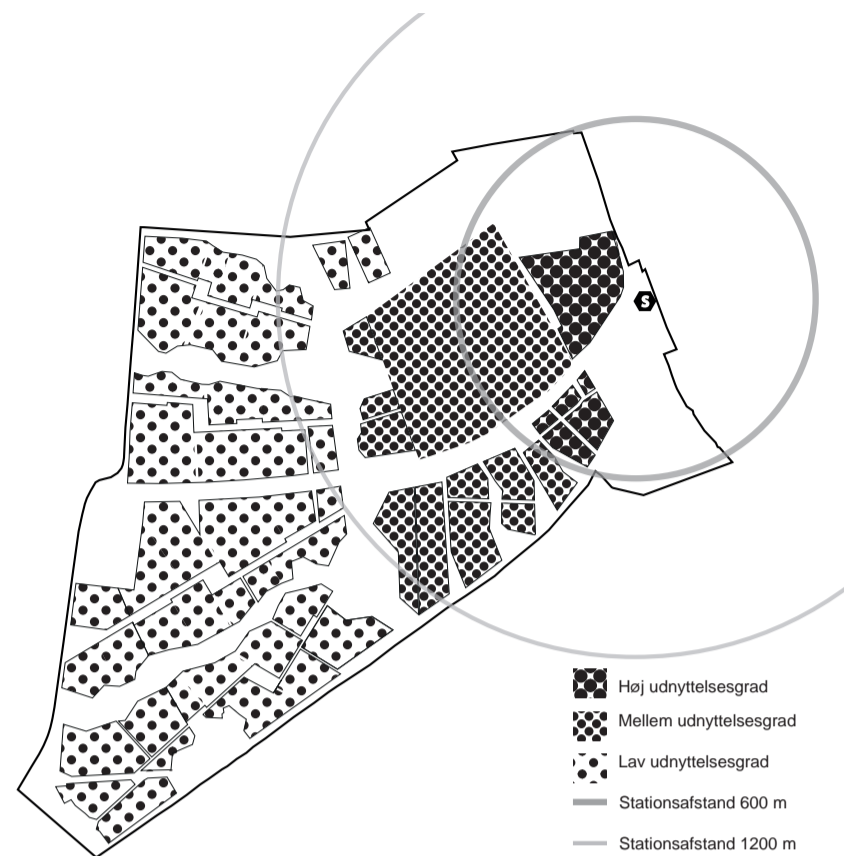
3.3 Bebyggelsen

Tæthed

Bydelens tæthed af byggeri og funktioner tager i høj grad afsæt i mulighederne for at udnytte de stationsnære arealer mere intensivt, og behovet for at integrere landskab og vand i arealerne længere væk fra stationen.

De højeste tætheder af byggeri og funktioner findes derfor indenfor en afstand af 600 m fra stationen. Arealet hvor Nyt Hospital Nordsjælland opføres, har i første omgang en lidt lavere tæthed end afstanden fra stationen muliggør, men det skal ses i sammenhæng med behovet for at muliggøre udvidelser af hospitalet i mange år frem.

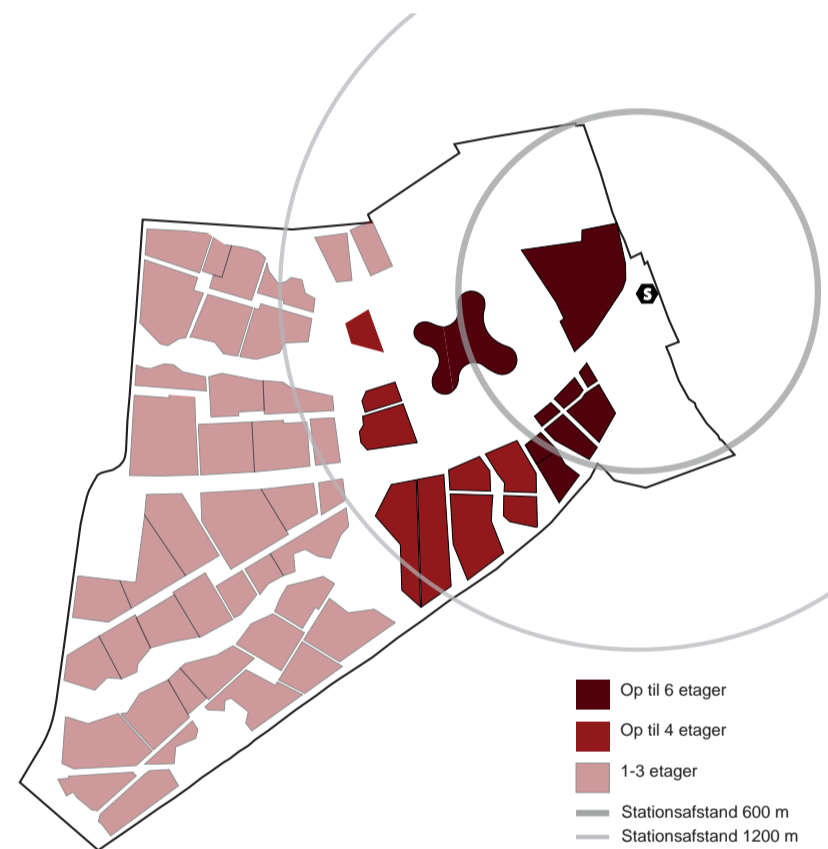
I takt med at man bevæger sig væk fra stationen, falder tætheden, og i en afstand af 1.200 meter fra stationen er tæthederne præget af mere åbne bebyggelser med længere mellem funktionerne og med større tilknytning til landskabets grønne kvaliteter.



Etageantal

Etageantallet er højest tættest ved stationen, hvor der kan bygges i op til 6 etager. I takt med at man bevæger sig bort fra stationen, falder etageantallet, så der i Hestehavefingeren kan bygges op til 4 etager, mens der i den resterende bydel kan bygges i 1-3 etager.

Punktvis kan der i alle afstande fra stationen arbejdes med enkeltbygninger der har højere etageantal, hvis særlige arkitektoniske og anvendelsesmæssige forhold gør sig gældende.



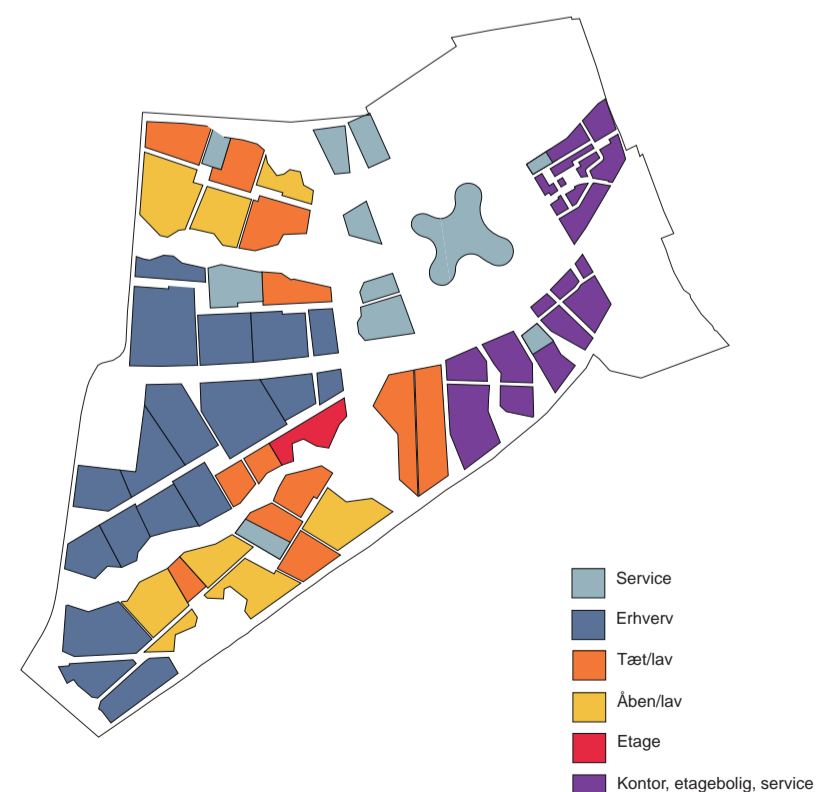
Funktioner

Den nye bydel rummer forskelligartede byfunktioner, som alle kommer til at sætte sit præg på fremtidens bydel. Hvor det er fundet hensigtsmæssigt, er bydelene udlagt med blandede byfunktioner, som skaber dynamik og rumlig variation.

Områderne omkring krydsningen mellem Overdrevsvejen og Roskildevejen er udlagt som egentlige erhvervszoner. Disse områder har en effektiv vejbetjening og stor synlighed fra Overdrevsvejen. De tjener således som lokaliteter for attraktive erhvervsjendomme, der samtidig virker som støjdæmper for de bagvedliggende boligområder. Erhvervsområderne gradueres, så arealerne mod ydersiden op til landskabskiler og boligområder reserveres til erhvervstyper, der kan integreres med boligområder.

Byfingrene der bliver naboer til de eksisterende boligbebyggelser i nord, udlægges som boligfingre og servicefingre skaber således et balanceret samspil med det eksisterende Hillerød. I den sydlige del af området planlægges for boliger, som vil kunne nyde godt af udsigten til Brødeskov og den direkte kontakt til landskabsfælleden og kilerne.

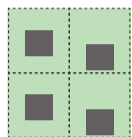
Arealerne vest for hospitalet er udlagt til servicefunktioner, som knytter sig til hospitalet. Hestehavefingeren er udlagt med blandede byfunktioner, hvor etageboliger, erhverv, kontor- og serviceerhverv ligger side om side. Stationsområdet udlægges til etageboliger samt kontor- og serviceerhverv, som tilsammen bidrager til et livligt byliv.



3.4 Reference- og idékatalog for bebyggelsestypologier

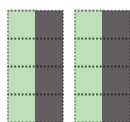
Parcelhus (Åben/Lav)

Fritliggende en- og to- families huse på selvstændige grunde.



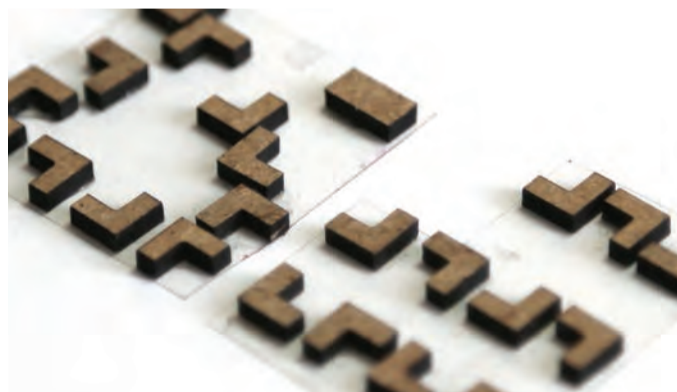
Rækkehus (Tæt/lav)

Tæt-lav-bebyggelse bestående af enfamiliehuse, der er bygget sammen med andre, tilsvarende huse, så de danner en række; ofte i to etager og med en have foran og bagved huset.



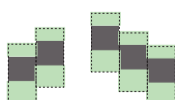
Gårdhus (Tæt/lav)

Enfamiliehuse der er bygget forskudt sammen med lignende huse, så der dannes en have med mure på flere sider.



Kædehus (Tæt/lav)

Flere enfamiliehuse der er bygget sammen forskudt for hinanden, således at de i skellet kun delvist har fælles mur. De har oftes mindre private og semiprivate rum langs facaderne.



3.4 Reference- og idékatalog for bebyggelsestypologier

Lejlighed (Etage)

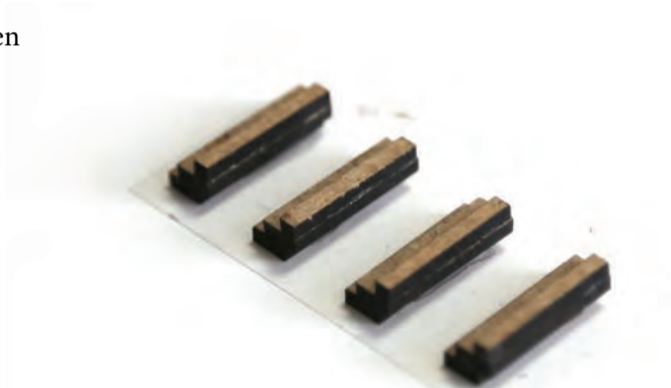
Bygninger med mindst 2 etager og med vandret lejlighedsskel.



Ryparken
C. Th. Sørensen
1933 - 1935

Terrassehus (Etage)

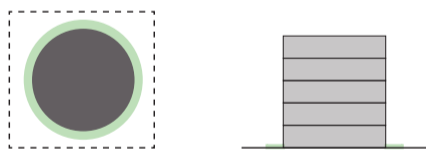
Boligtyper i flere etager, hvor de enkelte etager er forskudt i forhold til hinanden, så der dannes en terrasse foran den enkelte bolig, uanset på hvilken etage den ligger.



Farum midtpunkt
Facilitegnestuen
1970-1975

Domicil (Erhverv)

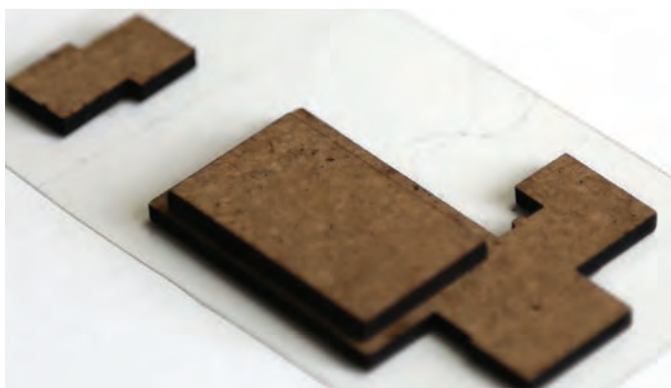
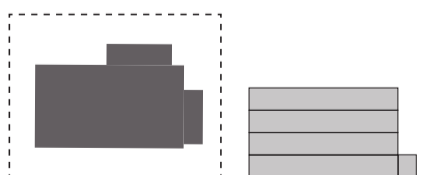
Hovedsæde eller hjemsted for en erhvervs virksomhed eller en forening



Novo nordisk hovedkvarter
Henning Larsen Architects
2011-2014

Industri (Erhverv)

Hjemsted for en erhvervs virksomhed, hvor der produceres, opbevares eller omfordeles produkter.



Novozymes
Arne Jacobsen
1934

3.5 Principper for grænser mellem by og land og bydelens byrum

3.5.1 Kanter

Byens afslutning mod landskabet – kanten – behandles forskelligt afhængigt af placering i relation til by- og landskabsstrukturen.

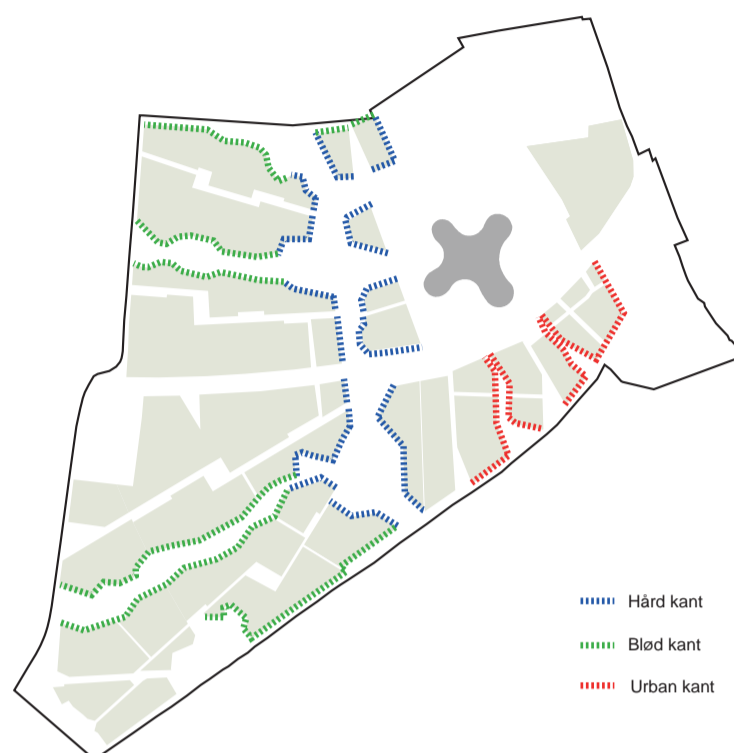
Der introduceres i helhedsplanen tre grupper af kanter: den hårde, den bløde og den urbane.

Den hårde kant findes, hvor det eksisterende terræn understøtter en plateau-mæssig udformning mod landskabet på op mod en meters højde, der dannes ved en terrænmæssig udjævning af byggegrundene.

Afhængigt af bebyggelsestypologien i området mod landskabsfælleden spiller bebyggelsernes facader med i definitionen, og oplevelsen af de hårde kanter fra fælleden.

Den bløde kant, der findes ud mod landskabskilerne, markeres af mindre jorddiger i 0,5 meters højde, der kan beplantes helt eller punktvist med forskellige hækbeplantninger.

Den urbane kant, der findes i den tætte del af bydelen, skabes med hækbeplantninger i skellet mellem bebyggelserne og de mere urbane grønne kvaliteter, der skal skabes her.



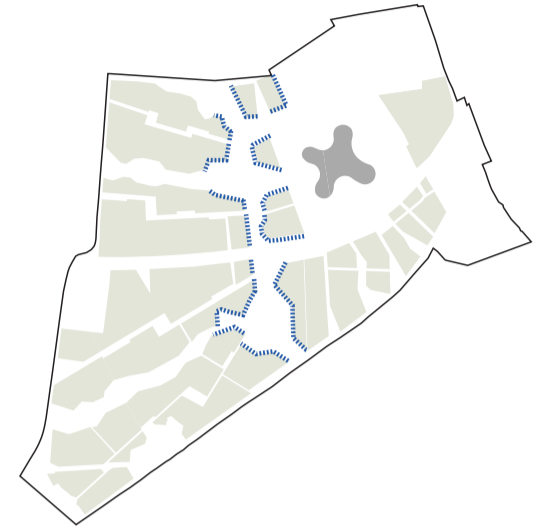
3.5 Principper for grænser mellem by og land og bydelens byrum

Hård kant

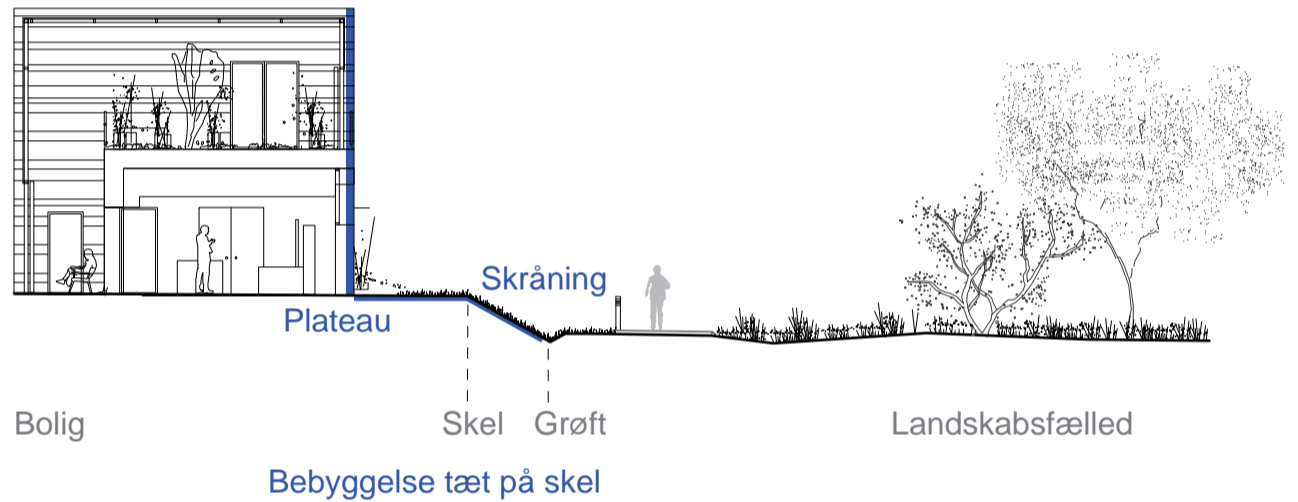
Kanterne langs den indre landskabsfælled gives et udtryk med terrænplateauer op til 1 m højere end den tilstødende landskabsfælled. Hvor det er terrænmæssigt muligt, skabes plateauerne ved udjævning af byggegrundene ud mod landskabsfælleden.

Bebyggelsestypologien mod landskabsfælleden kan organiseres, så de medvirker til at understrege og skabe den hårde kant mod landskabsfælleden. Det kan for eksempel ske ved at arbejde med havemure, der skaber private uderum mod det fælles landskab.

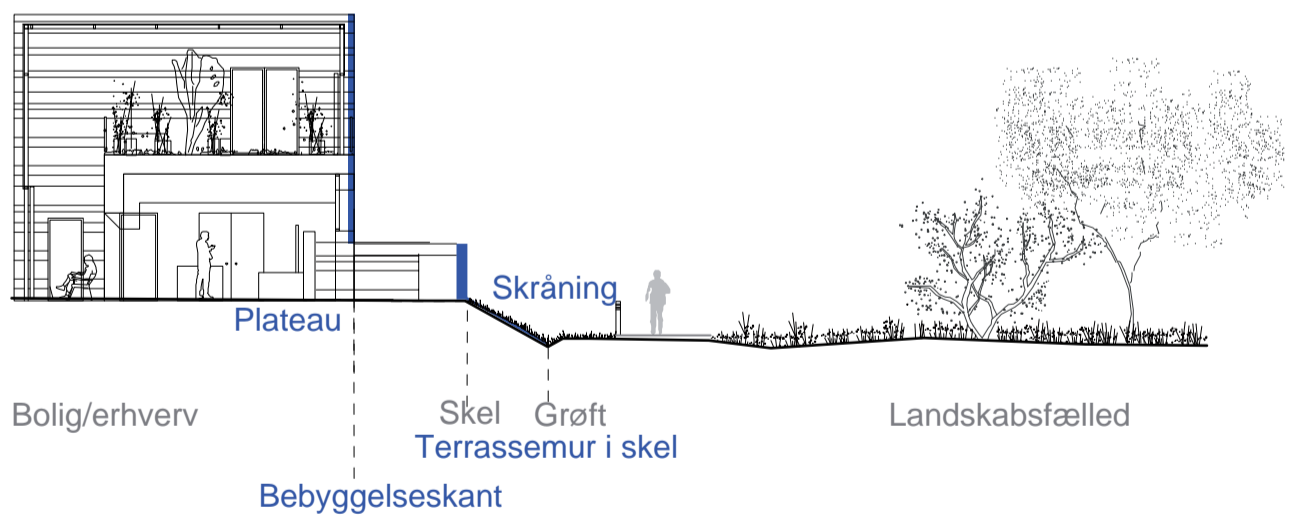
Plateauerne og bebyggelserne tegner tilsammen en tydelig og markeret kant mellem by og landskab, der medvirker til at indramme landskabet og skabe uderum for de rekreative kvaliteter, bydelen skal indeholde.



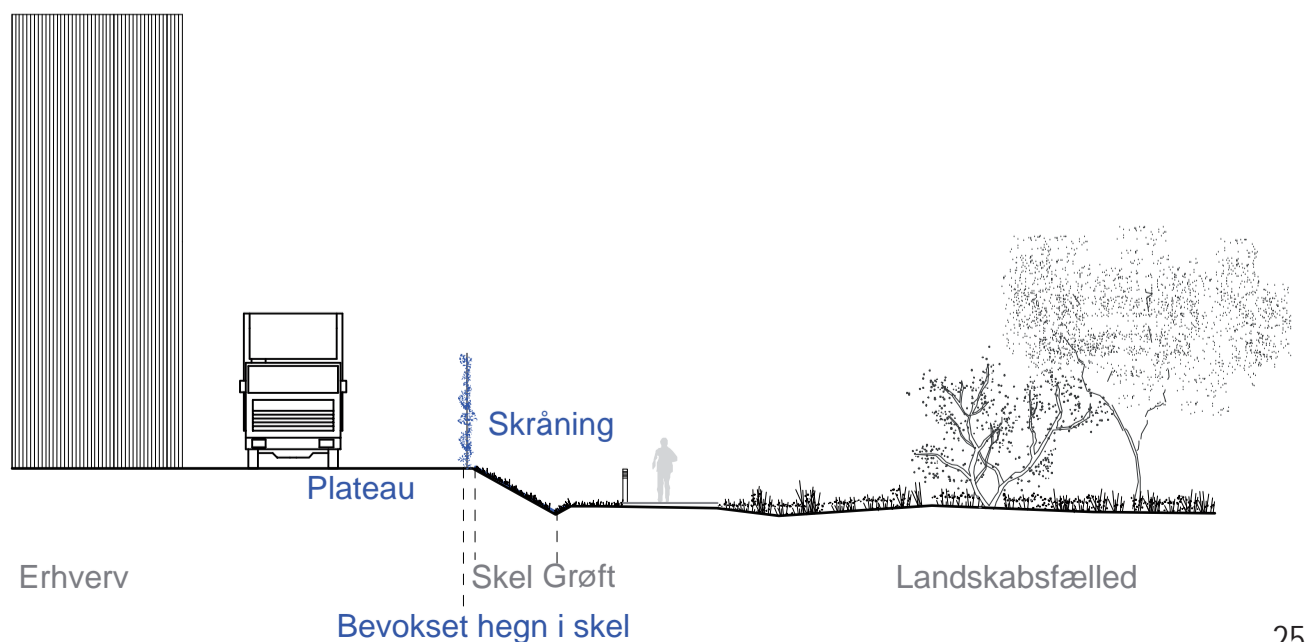
Principsnit :
Bebyggelse som bykant mod landskabsfælleden



Principsnit :
Terrasser med kantmur i husets materialer



Principsnit :
Bevokset hegn i skel

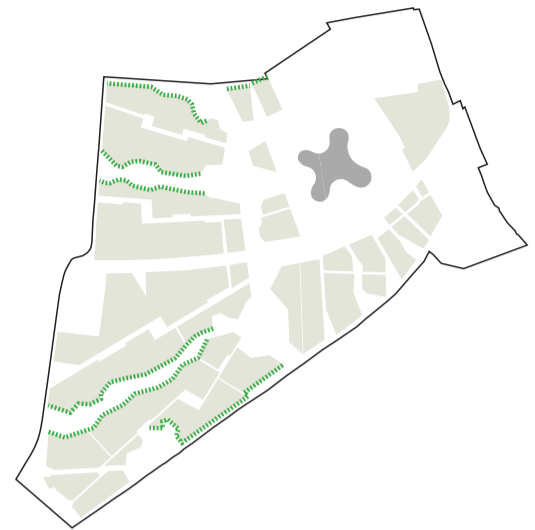


3.5 Principper for grænser mellem by og land og bydelens byrum

Blød kant

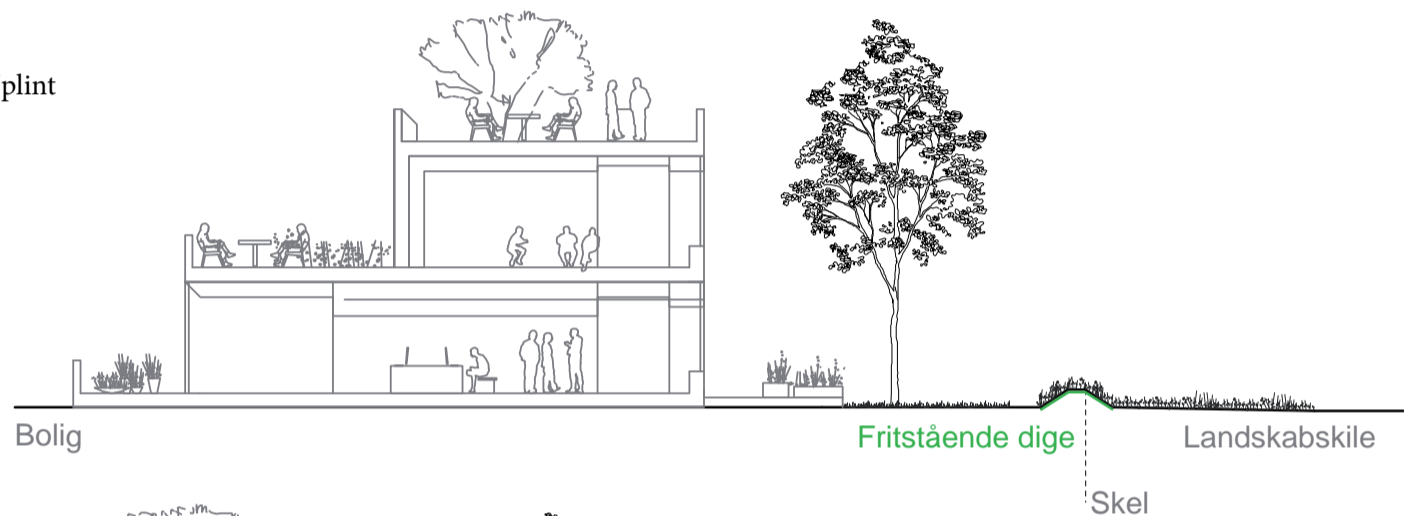
Kanterne mod landskabskilerne gives et udtryk med mindre jorddiger i ca 0,5 meters højde, der enten fremstår ubevoksede eller med hækbeplantninger.

Hvor kanterne findes mellem landskabskiler og erhvervsparceller, kan digerne suppleres med beplantede hegn.



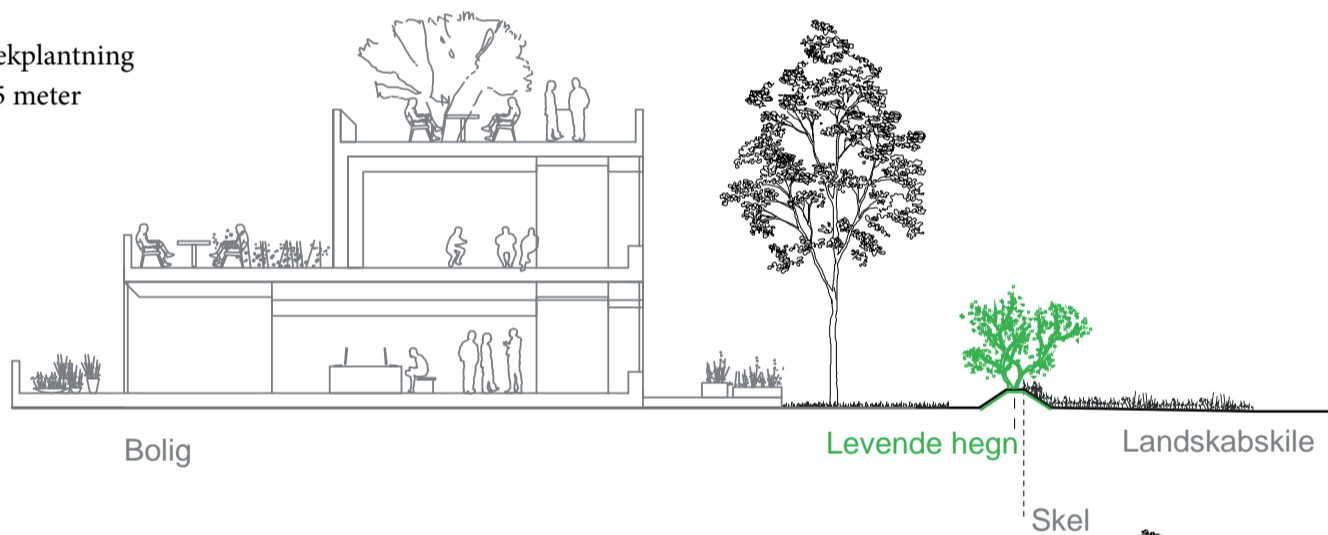
Principsnit :

Kanten markeres med fritstående dige/plint



Principsnit :

Fritvoksende hækplantning på dige op til 2.5 meter

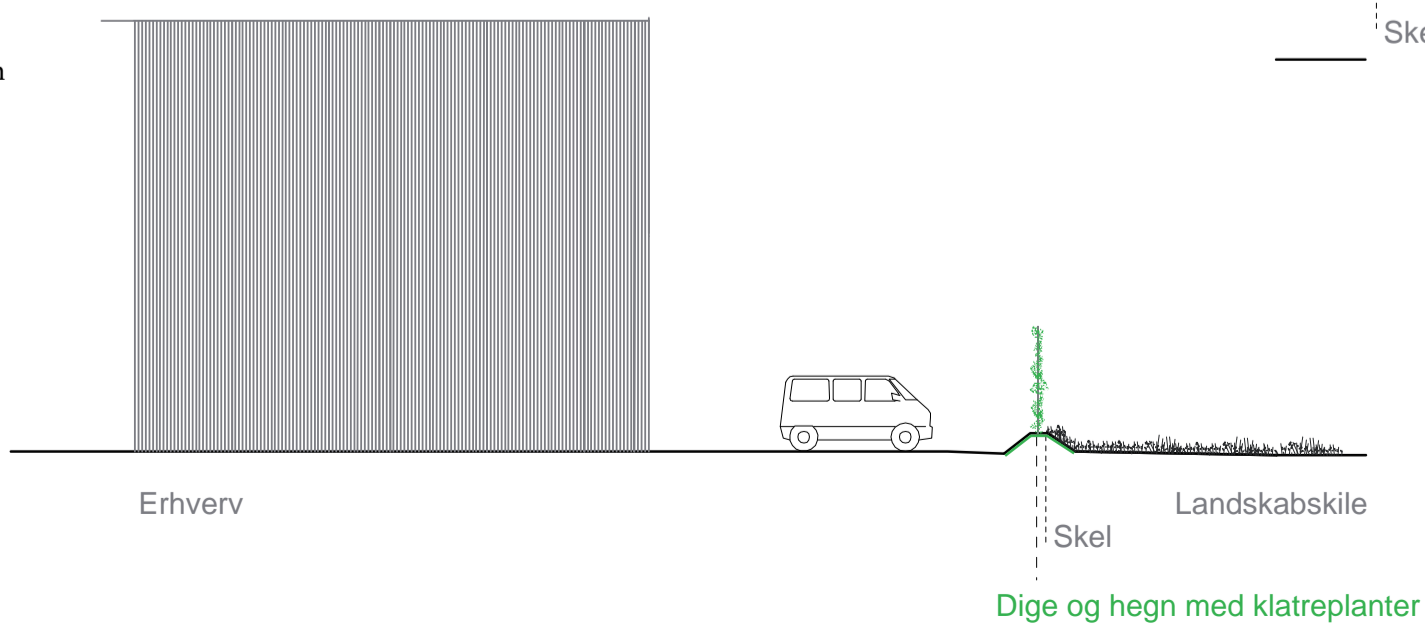


Principsnit :

Klippet hækplantning på dige op til 2 meter højt



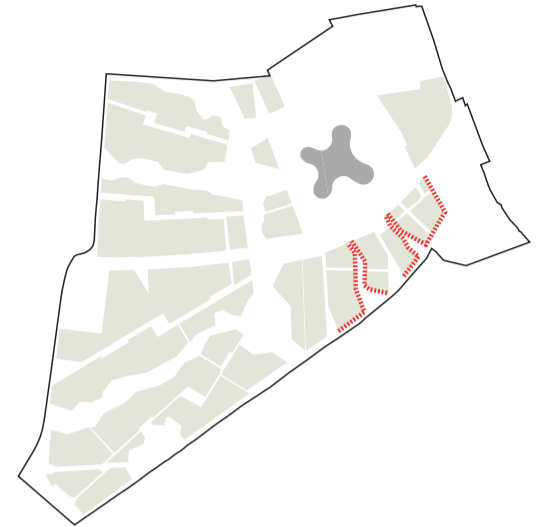
Principsnit :
Bevokset hegn
i skel



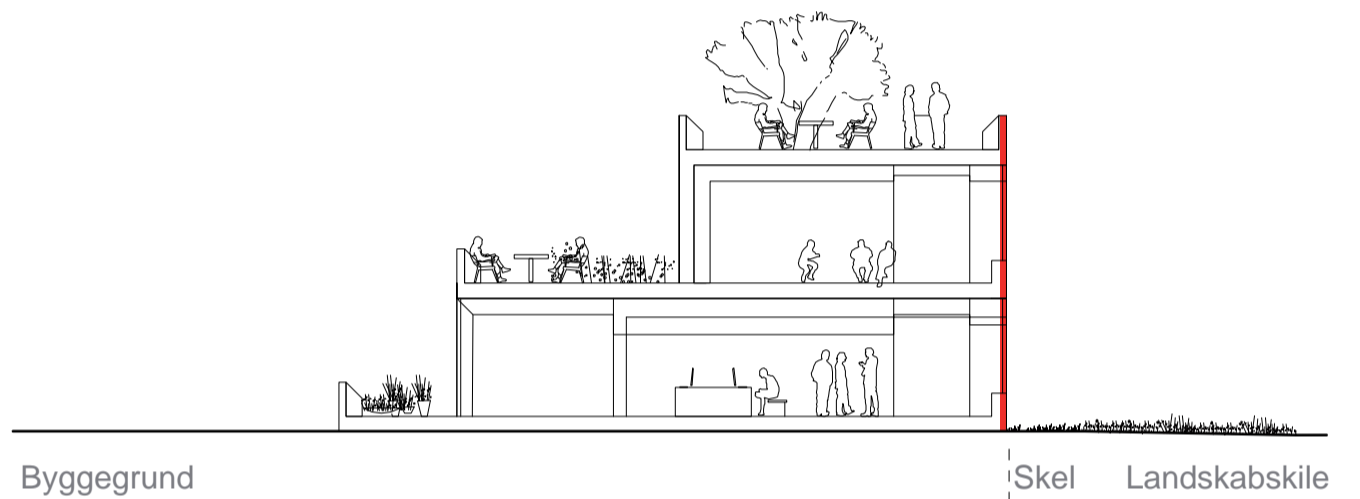
3.5 Principper for grænser mellem by og land og bydelens byrum

Urban Kant

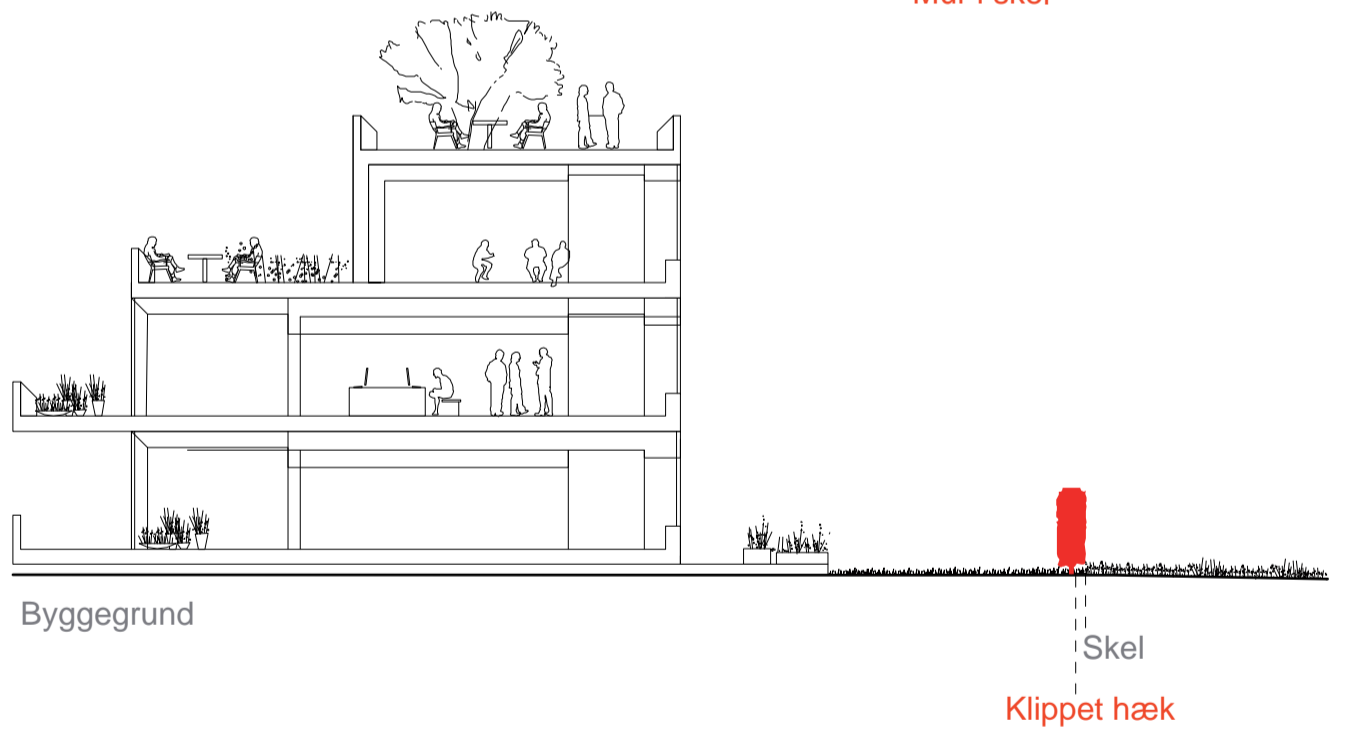
Kanterne i den tætte by markeres niveaufrit af enten bygningsfacader, hækbeplantninger eller særlige rumskabende elementer.



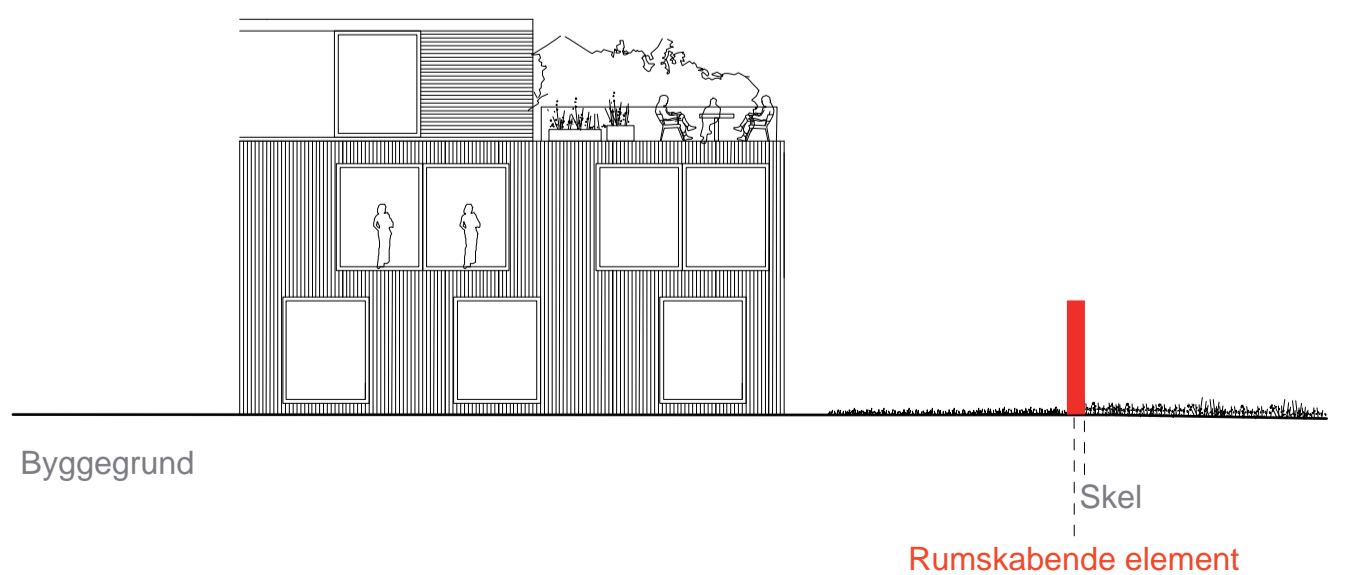
Principsnit :
Bebyggelse ud til skel



Principsnit :
Klippet hæk i skel



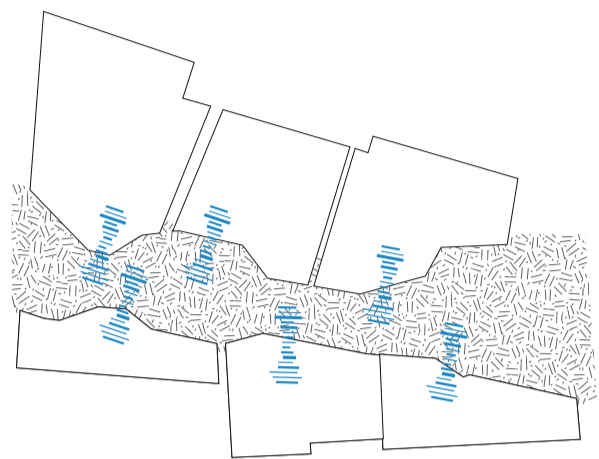
Principsnit :
Rumskabende element i skel



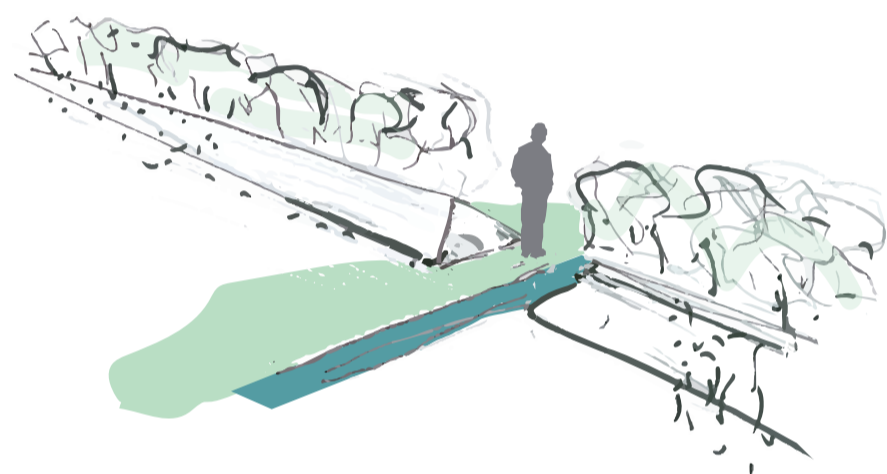
3.5 Principper for grænser mellem by og land og bydelens byrum

3.5.2 Gennembrydning af dige

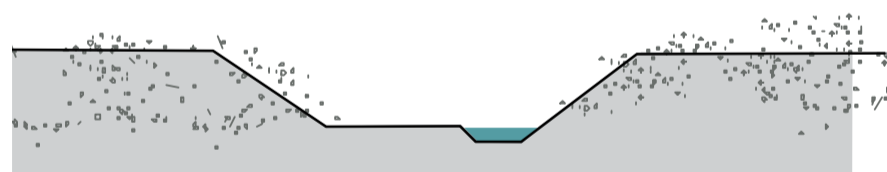
Gennembrydning i storparcel til lokal sti, vand og landskab



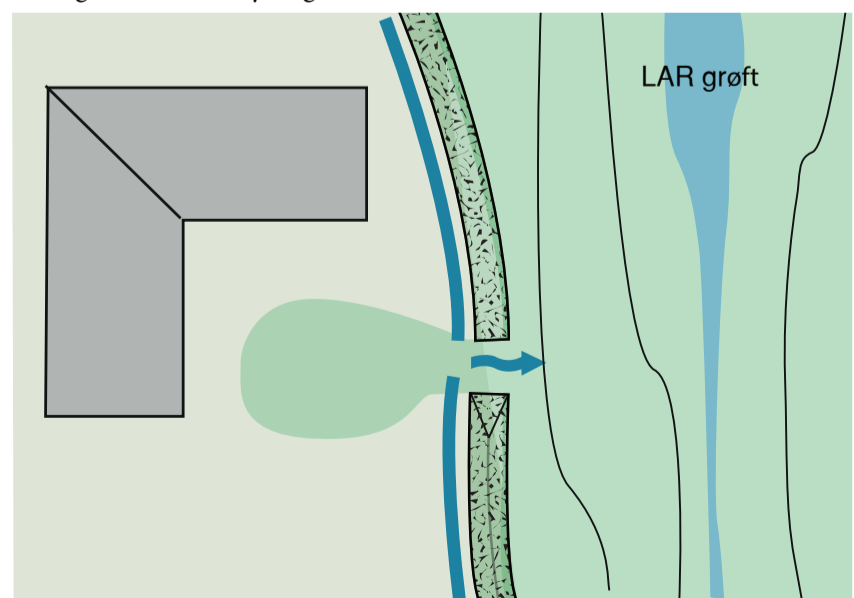
Smalle gennembrydninger max 2-3 steder langs en storparcel kobler gangstier, "LAR" og landskabsforbindelse mellem byrum og landskabskile.



Principsnit :
Diget gennembrydes præcist ved aftrapning af diget i forholdet 1:2.

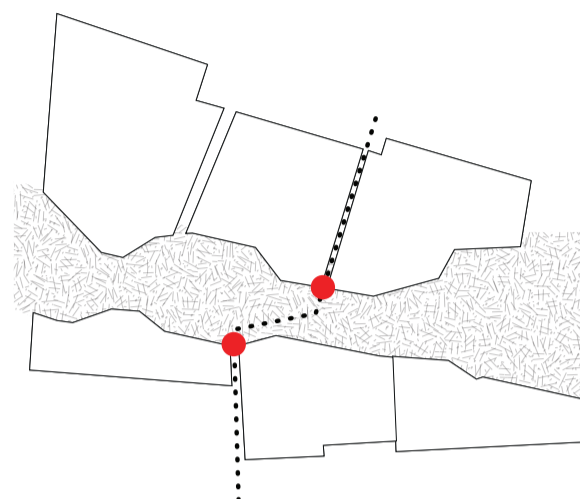


Planprincip :
Passage til vand, udsyn og landskab.

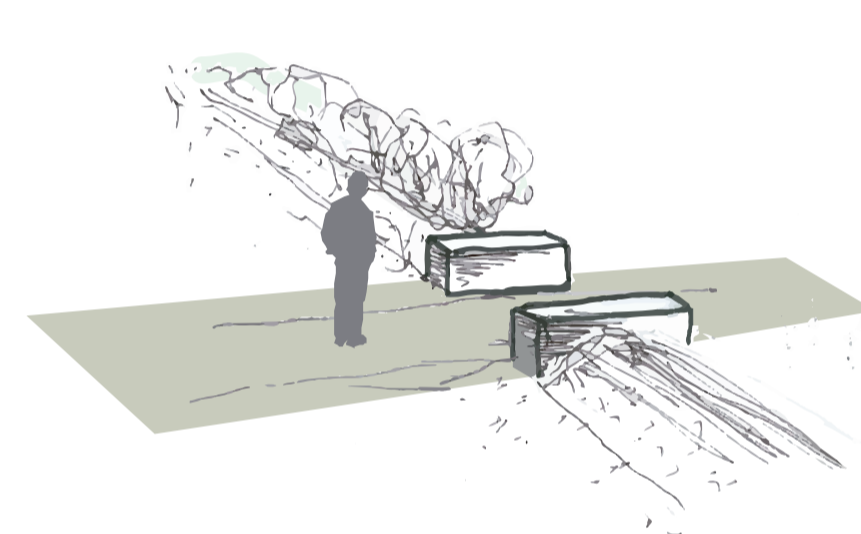


Byggegrund Dige Landskabskile

Markering af trafikstiens krydsning med landskabskilen



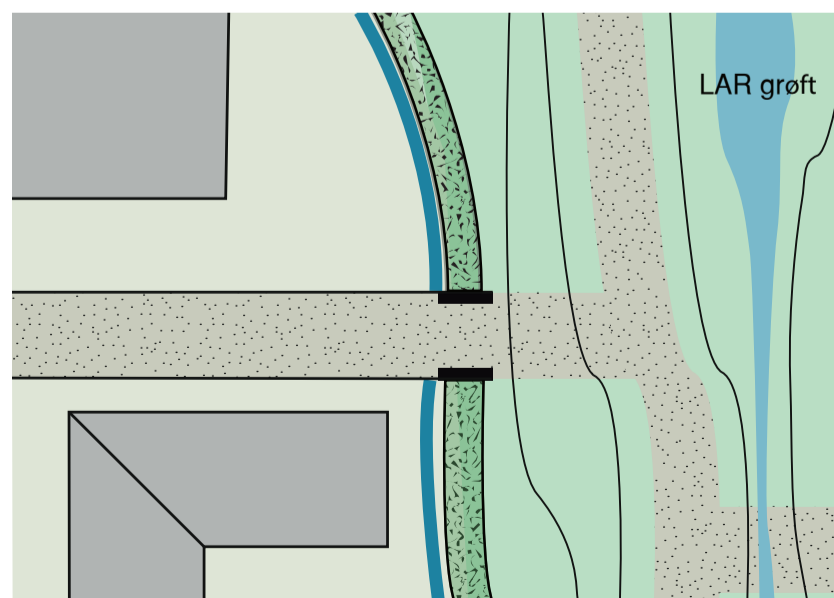
Digegennembrydningen markeres tydeligere ved trafikstiens krydsninger f.eks. med plinte.



Principsnit :
Plinten stikker op over digekant.



Planprincip :
Stien mellem storparceller kobles op til landskabskilens stier.



Byggegrund Dige Sti Landskabskile

3.5 Principper for grænser mellem by og land og bydelens byrum

3.5.3 Bastioner i landskabet

Stamvejene tænkes afsluttet i særlige bastioner, der strækker sig ud i landskabet og trækker allébeplantningerne med. Det gør dem til særlige pejlemærker i landskabsfælleden og skaber særlige mødesteder i grænsen mellem by og land.

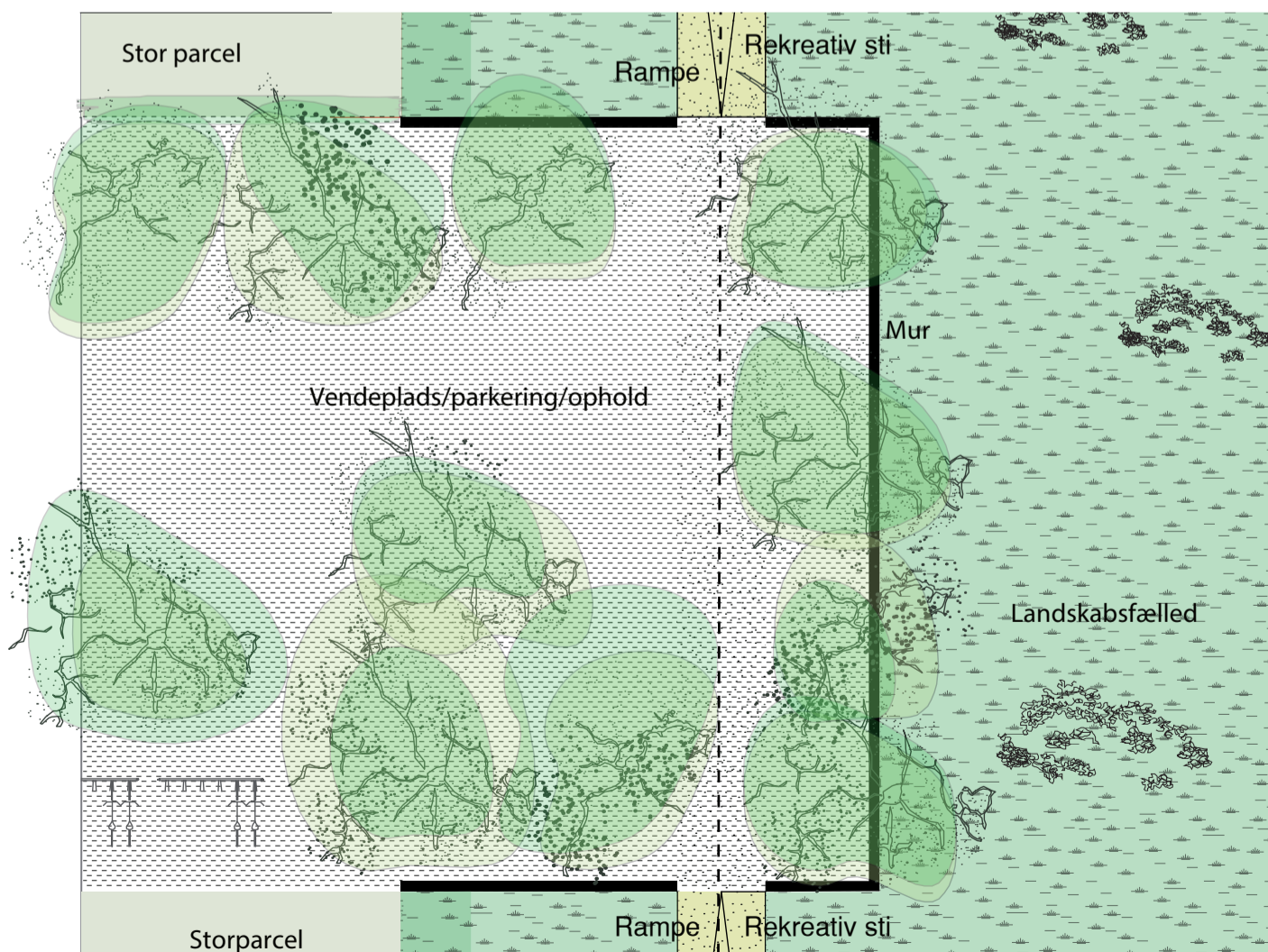
I tilfælde hvor stamvejen ophører længere inde i byfingrene, tænkes rummet stadig at fortsætte som et grønt spor med samme profil ud i bastionerne.



Principsnit :
Terrænmur markerer overgangen til landskabsfælleden.



Princip planudsnit :
Den rekreative sti løber op og forbinder bastionerne, der strækker sig ud i landskabet.



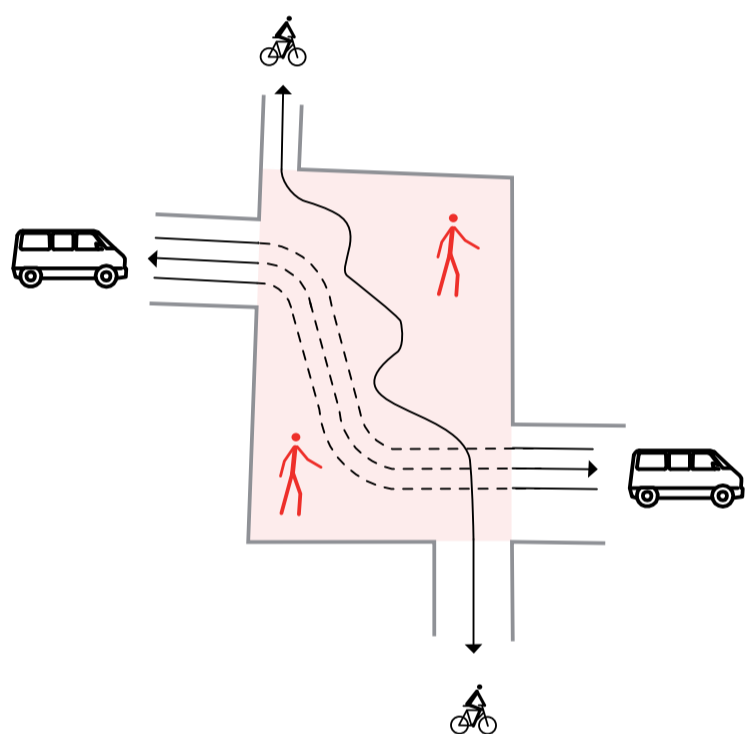
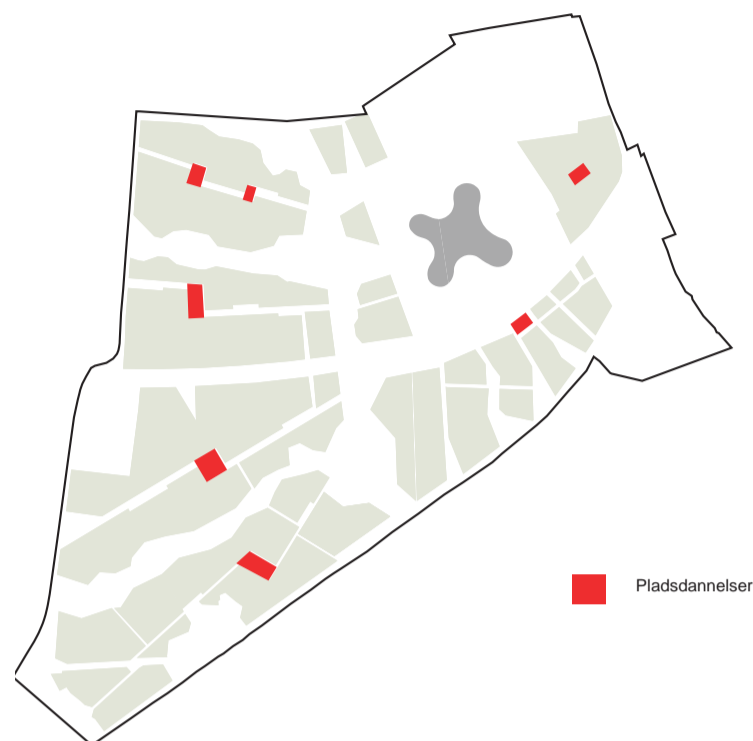
3.5 Principper for grænser mellem by og land og bydelens byrum

3.5.4 Pladser og byrum

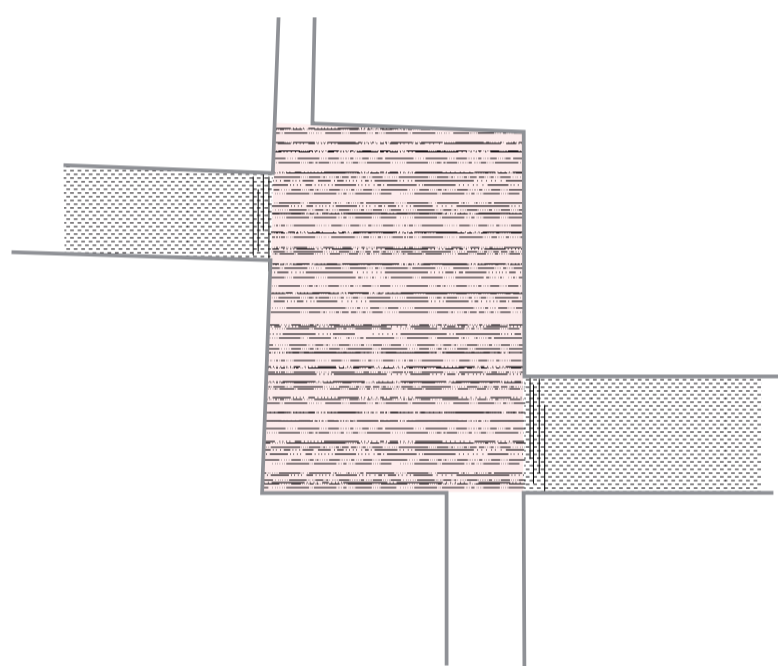
Centralt i de enkelte byfingre og de tætte dele af bydelen planlægges særlige byrum og fingerpladser. Byrummene i områderne ved stationen og Hestehaven dannes af bygningernes facader med levende funktioner i bygningernes stueetager.

Fingerpladsernes form, udtryk og placering varierer mellem fingrene. Pladserne er udlagt centralt i fingrene og fungerer som knudepunkter for lokalt forankrede aktiviteter.

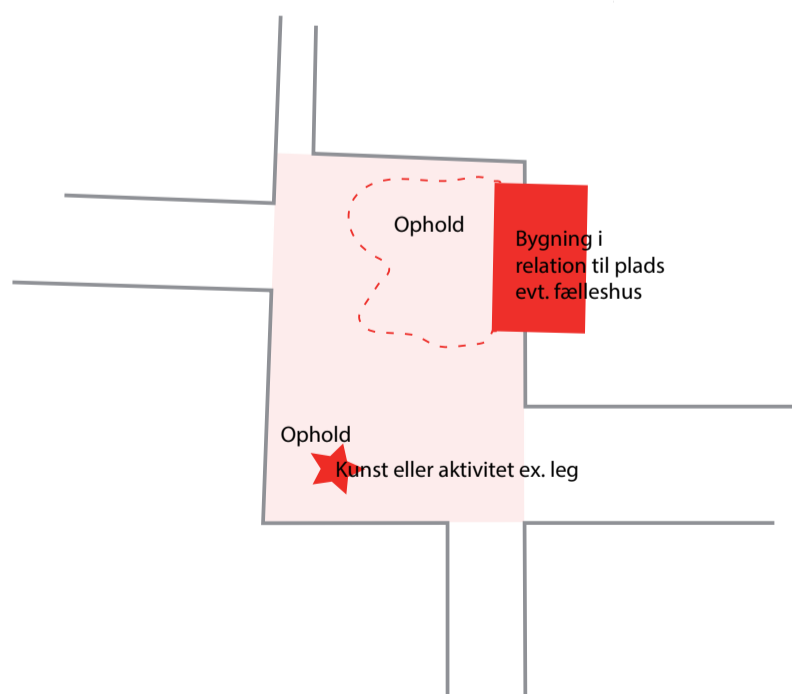
Pladserne programmeres efter den omkringliggende bebyggelseskarakter på en måde, der skaber værdi for brugere i det umiddelbare nærmiljø. Pladsernes relation til vejrummet varierer fra at ligge langs kørebane/vejrum til at optage kørebane i pladsdannelsen.



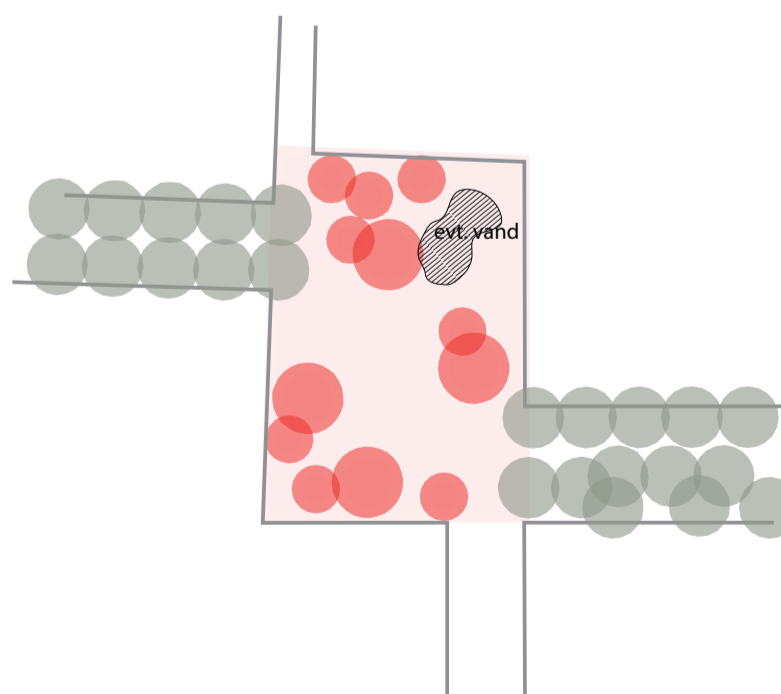
Princip for trafikheraki :
Blanding af trafikarter som formkriterium



Princip med Belægningsskift :
Vejarealer på strækninger med lav hastighed og lokal trafik kan inddrages i pladsdannelse



Princip om funktioner :
Placering af lokalt relevante funktioner aktiverer pladsen og styrker stamvejens identitet.



Princip for Beplantning :
Beplantningens struktur kan bidrage til fortællingen om fingrene og danne særegne rumlige kvaliteter.

4.0 Landskabsstruktur



4.1 Grøn struktur

Planens grønne strukturer danner et let tilgængeligt, varieret og fælles rekreativt landskab. Det er dén grønne nerve, der forbinder Favrholm med Hillerøds centrum og omkringliggende landsbyer.

Landskabsfælleden er den centrale del af den grønne struktur og består af sekvenser af rum, der skiftevis opleves som visuelt afsluttede og skiftevis dyrker de lange kig. Rummene danner tilsammen en langstrakt nord-syd gående forbindelse, som alle øvrige grønne typologier forholder sig til.

Landskabsfælledens naturprægede overdrevskarakter med vandhuller, lavninger og højdepunkter iscenesættes og styrkes gennem terrænbearbejdning og beplantning.

Grupper af træer placeres, så de forstærker terrænnets bevægelser og dyrker overdrevets karakter. Udformningen af dette for helhedsplanen centrale landskabselement bygger på det eksisterende landskabs kvaliteter. Særlige områder i landskabet udpeges og danner tilsammen en kæde af naturprægede oplevelseslandskaber.

Landskabskilerne danner tætte bæltter af grønt, der kiler sig ind mellem byfingrene. Kilerne er bevokset med græsser, buske og træer. Befæstede stier fører fra bystrukturerne ud til landskabskilerne, hvor langstrakte lysninger som ”grønne flodlejer” fungerer som landskabsintegrerede LAR løsninger.

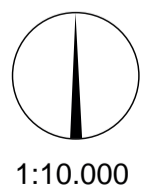
Udvidelser langs ”de grønne flodlejer”, i form af små lysninger i bevoksningen, giver rum for aktivitetsområder med legepladser, nyttehaver og mindre dyrehold.

Stamvejenes karakterfulde beplantning danner en markant grøn rygrad, der strukturerer, bebyggelsesfingrene i planen (i alle byfingrene). De beplantede vejrum danner præcise linjer, som tilsammen udgør en vigtig del af hovedstrukturens strålekrans. Stamvejenes beplantning skyder sig ud i landskabet og ender i bastioner, der forbinder det urbane med det landskabelige. Hver stamvej har sine egne træsorter, der rumligt understreger en egen identitet for stamvejene.

4.2 Grøn strukturplan



- Vejbepantning
- Eksisterende beplantning
- Nye beplantningsbælter
- Grupper af træer i Landskabsfælleden



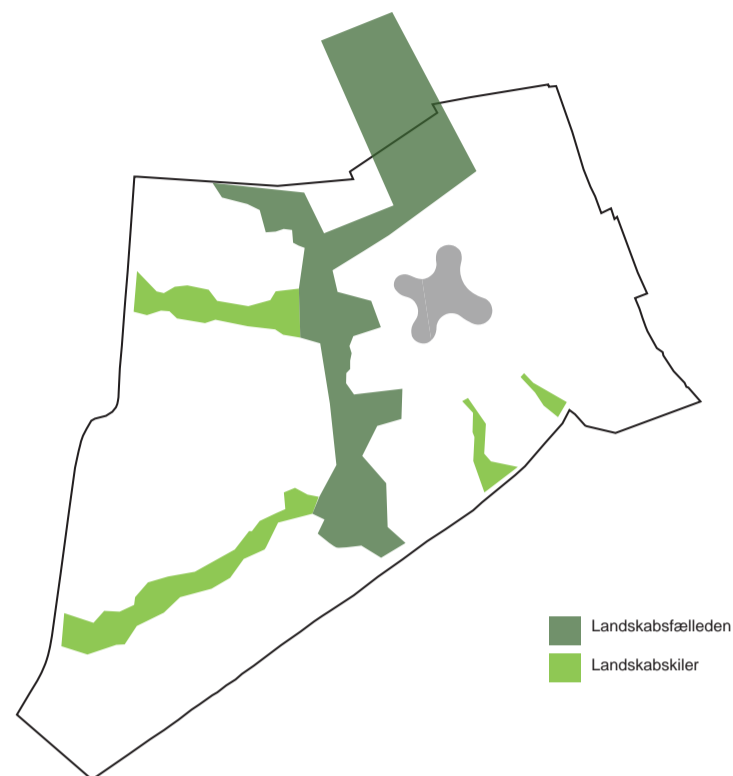
4.3 Beplantningsprincipper

Landskabet

Planens landskabselementer tilbyder forskellige oplevelser og står i relation til hinanden i et hierarki, defineret af skala, kultiveringstryk og formgivningsniveau.

Landskabsfælleden og landskabskilerne er "fritvoksende" landskabselementer, der danner en samlet grøn struktur, der rumligt og funktionelt kommer forskelligt til udtryk. Landskabsfælleden er det fritvoksende overdrevslandskab med plads til dyrehold, friluftaktiviteter, gåture, bevægelse og det lange kig.

Landskabskilerne er det grønne rum mellem bydelene med fællesfunktioner som legeplads, sportsaktiviteter og nyttehaver. Landskabskilerne henvender sig direkte til byfingrene som lege- og opholdsrum i en frodig vildtvoksende grøn ramme.

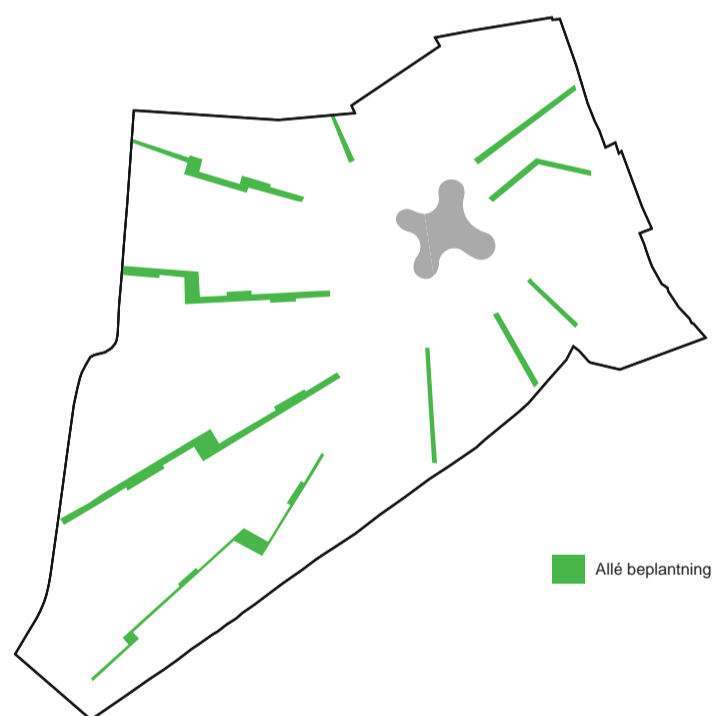


Stamvejsbeplantning

Stamvejenes udtryk er det urbane landskab, det plejede og de stringent formede geometrier i en urban kontekst.

Den stramme geometri indskrives stamvejsbeplantningen i helhedsplanens overordnede struktur, samtidig med at træ sammensætningen, der er forskellig for hver finger, bidrager væsentligt til bydelens egen karakter.

Træarterne til hver stamvej er beskrevet nærmere i afsnit 6.0 delområdernes egenart. De er valgt ud fra placering i terræn, byfingerens funktioner og rumlige stemningsskabende karakter. Det ønskes at disse alléer skal være med til at skabe identitet, stemning og tilhørsforhold.



4.4 Blå struktur

Den blå plan og landskabsintegreret håndtering af regnvand

Helhedsplanens blå struktur udgøres af eksisterende og nye vådområder i landskabsfælleden. Det er rørlagte vandløb, der fritlægges i åer eller grøfter, og det er dét selvstændige netværk af lavereliggende grønne arealer, der skal sikre tilstrækkelig kapacitet til håndtering af regnvand i ekstremregnsituationer. Stedvise lavninger tilbageholder vand, så der opstår midlertidige småsøer efter store nedbørshændelser.

Det blå tema følger og understreger landskabets forskellige karakterer og føjer en ekstra dimension til landskabsoplevelsen.

I landskabsfælleden har formgivningen af det blå en organisk karakter, i vejrummet er udtrykket mere stringent i form af grøfter og i en mere urban kontekst er formgivningen mere geometrisk præcist f.eks ved brug af befæstede kanter.

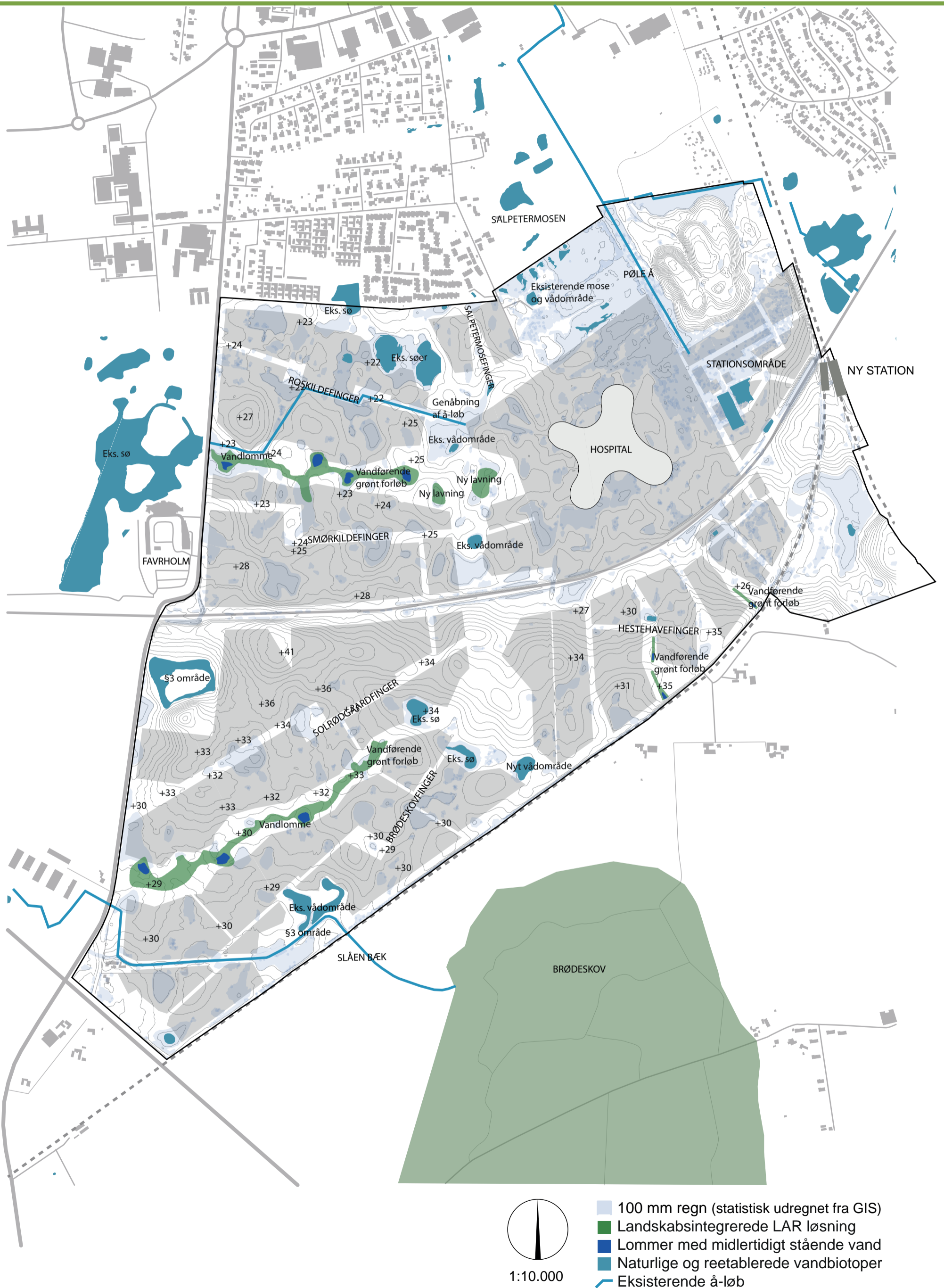
Terrænet, de grønne og de blå landskabskaraktertræk er hinandens forudsætninger. Landskabskilerne er udformet som "grønne flodlejer" med en samlet kapacitet, der kan håndtere nedbør ved ekstremregnhændelser.

Fra de tilstødende byfingre ledes overskudsnedbør i lavninger ud til landskabskilerne ved ekstrem regn. Lavningerne er grønne landskabselementer, med varierende udformning og forløb, afhængig af den bymæssige karakter i bebyggelsesområderne.



Pøle Å forstærkes som rekreativt element i akse mellem Hospitalet og Hillerød Centrum.

4.5 Blå strukturplan



4.6 Vand principper

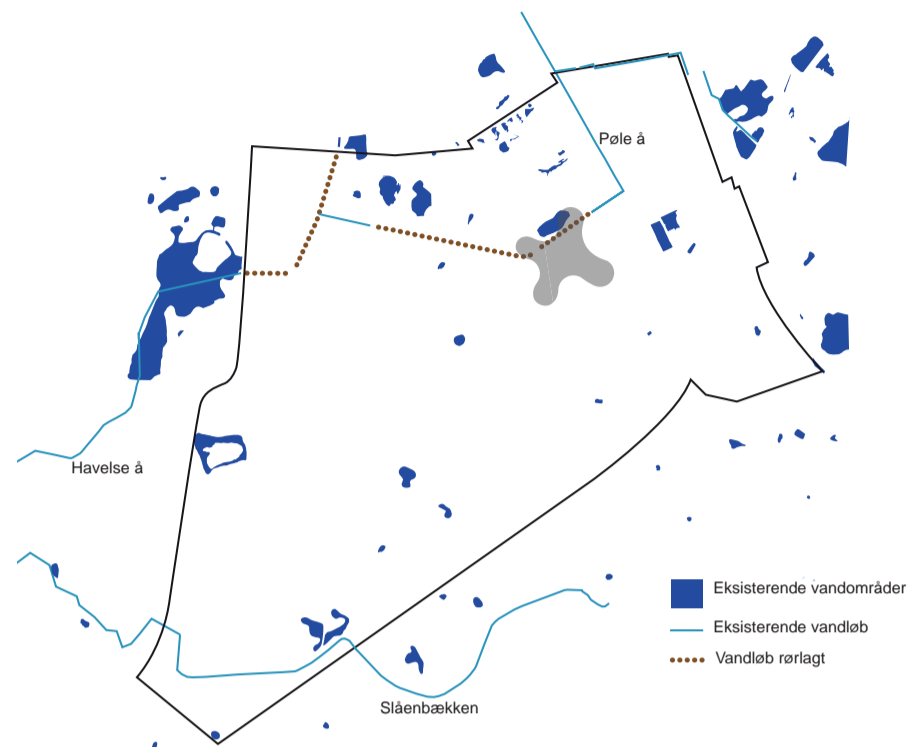
Eksisterende vandsystemer og vandveje

Arealet udgøres i dag i stor udstrækning af drænet landbrugsjord med få permanente vådområder.

Overfladevand afvandes i dag til tre forskellige oplande: Pøle Å, Havelse Å (delvis rørlagt) og Slåenbækken, hvor Slåenbækken løber sammen med Havelse Å lige vest for området.

Smørkildebakken danner et større permanent vandspejl, og der er et antal beskyttede vådområder, samt talrige små lavninger, hvor der midlertidigt står vand.

Helhedsplanen er tilrettelagt efter terrænet, så åløb, fredninger og naturbeskyttede vådområder respekteres.



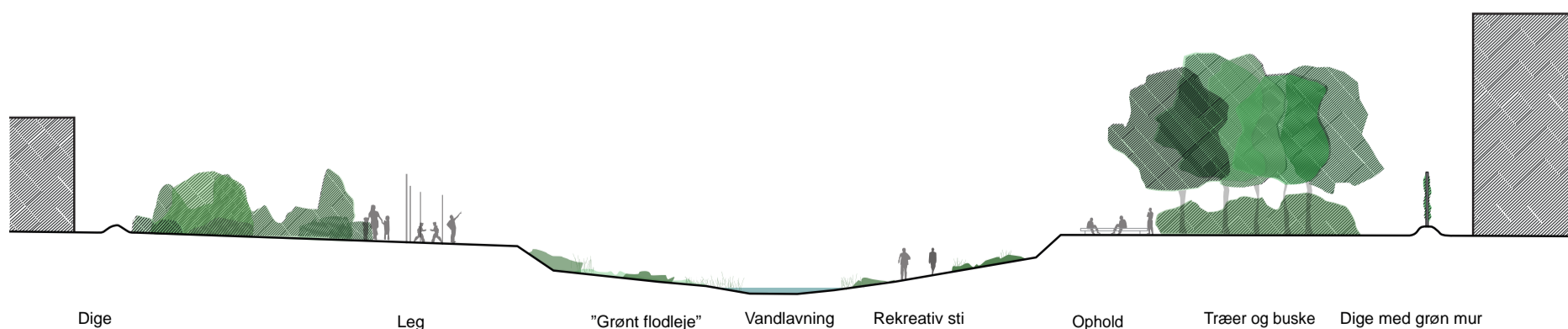
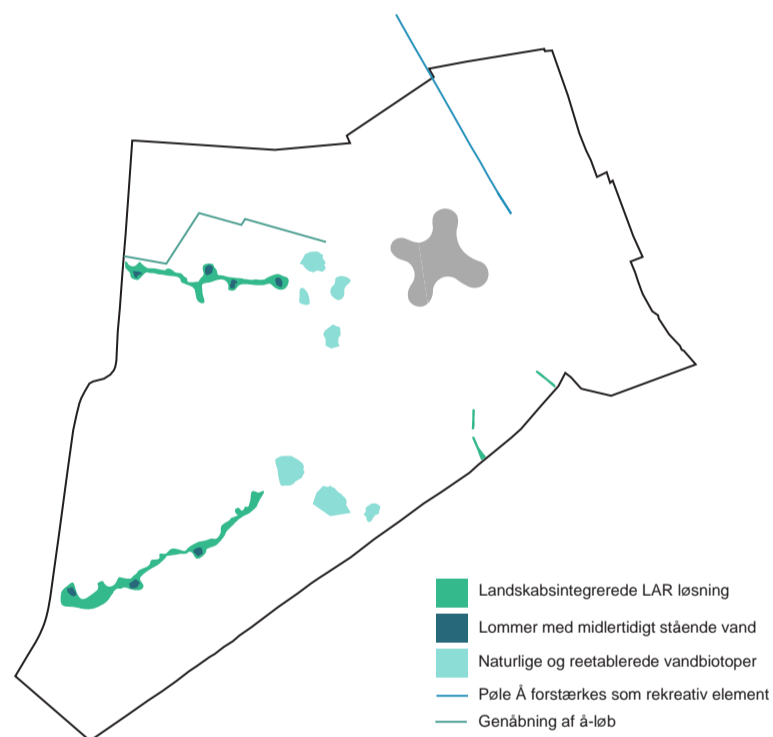
Nye blå strukturer

Brugen af landskabet som et væsentligt virkemiddel til håndtering af regnvand skal udnyttes rekreativt og bidrage til at øge landskabets visuelle og rekreative kvaliteter.

Ved at forstærke terrænforløbet eksisterende topografi kan der forholdsvis enkelt dannes nye "våde forløb" i landskabskilerne, og større vandspejl opstår i landskabsfælleden.

Dele af den rørlagte Havelse Å genåbnes og indgår som et blåt motiv i Roskildevejsfingerens stamvej.

Pøle Å forløbet synliggøres og forsynes til bysiden med en fast kant. Pøleforløbet forlænges og en udvidelse af åen i en bymæssig fortolkning integreres i Stationsområdet.



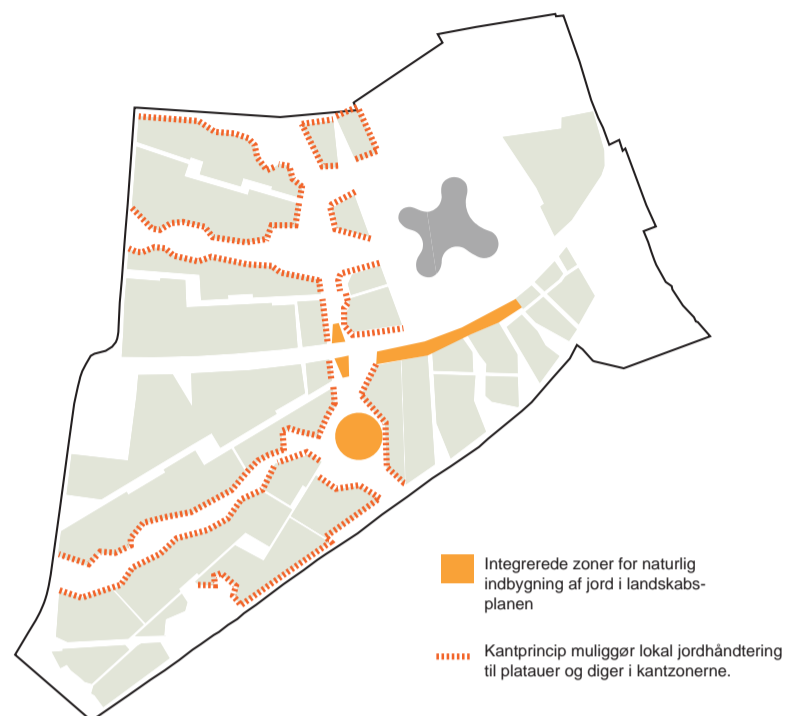
4.7 Overskudsjord

Jordhåndtering

Håndtering af jord er integreret som virkemiddel til at opnå intentionerne i helhedsplanen. Kommende støjvolde indgår som zoner med en betragtelig kapacitet for indbygning af overskudsjord.

Der er udpeget et område for punktmæssig forstærkning af et eksisterende terrænforløb med skråninger og terræntoppe i den sydlige del af landskabsfælleden. Zonen kan i et vist omfang skaleres i forhold til de faktiske mængder overskudsjord.

Der er tilsvarende mulighed for at placere jord i landskabsfælledens akse på begge sider af Overdrevsvej som forberedelse for en landskabelig stipassage i niveaufri skæring over Overdrevsvej.

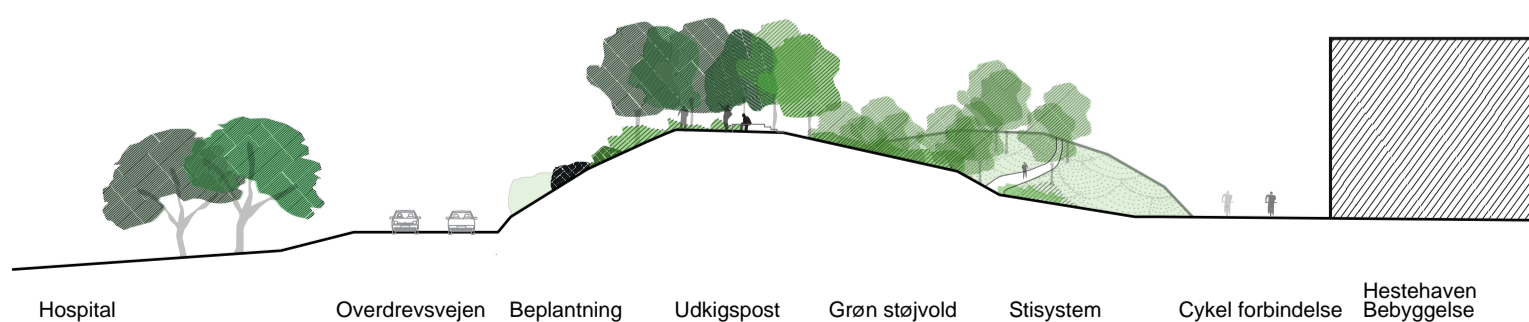


Referencer :

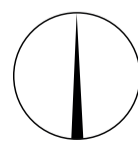
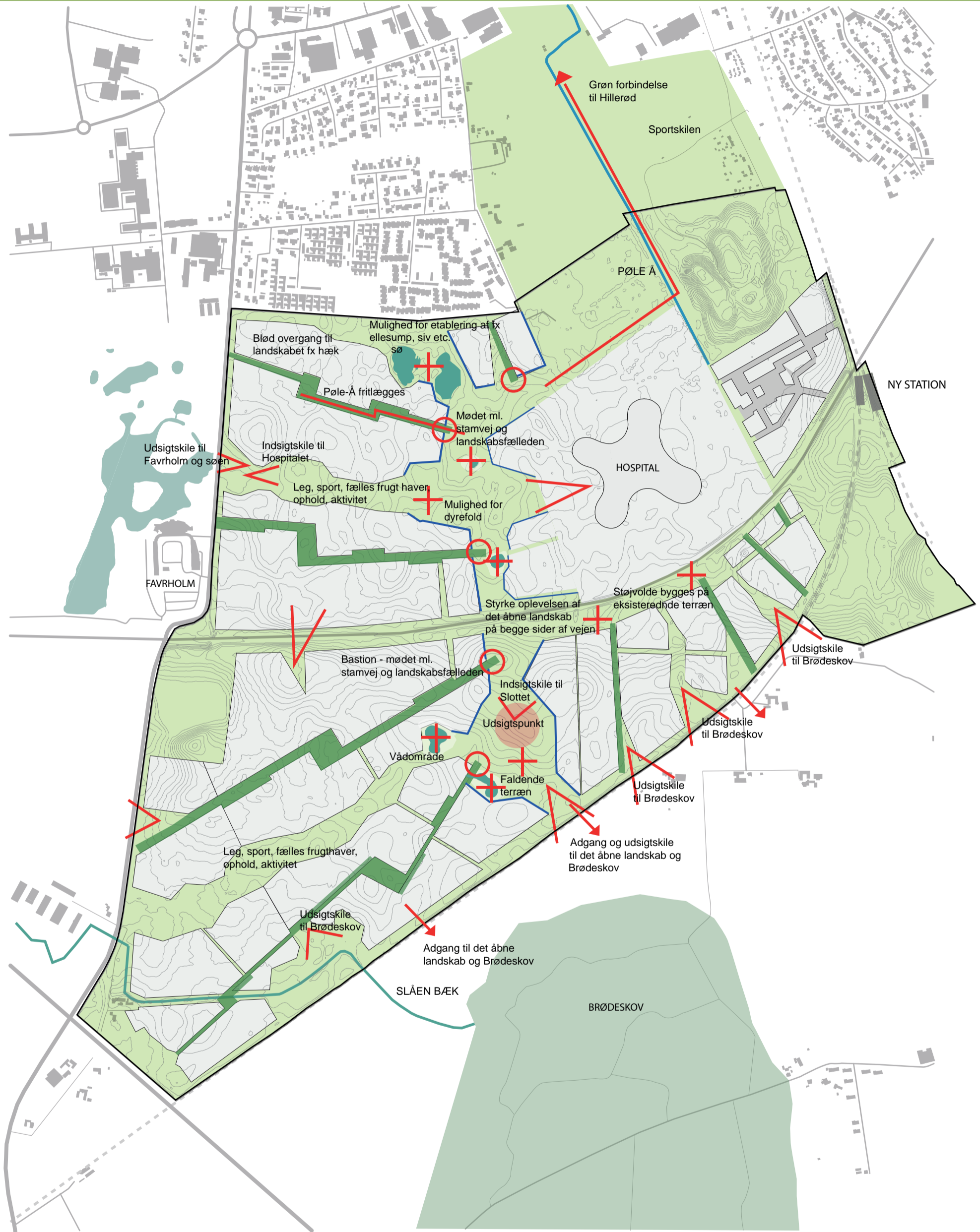
Støjvoldslandskaber skærmer og skaber oplevelser mellem Overdrevsvejen og Hestehavefingeren

Principsnit :

Eksempel på bygnings- landskabsbaseret støjhåndtering.



4.8 Principper for landskabsstruktur



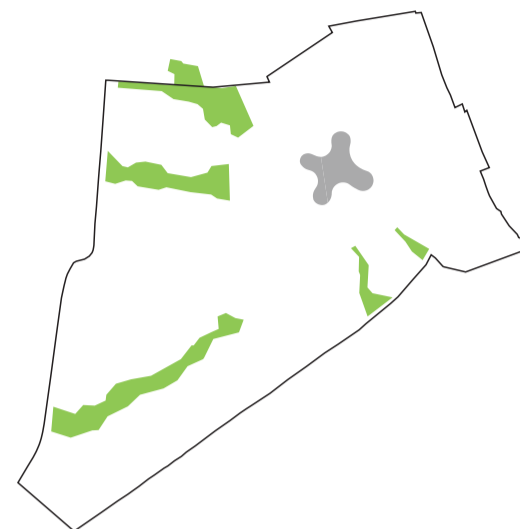
1:10.000

- < Udsyn
- + Tyngdepunkt - landskab
- Adgang
- Særligt naturområde
- Bastion

4.9 Landskabskilerne

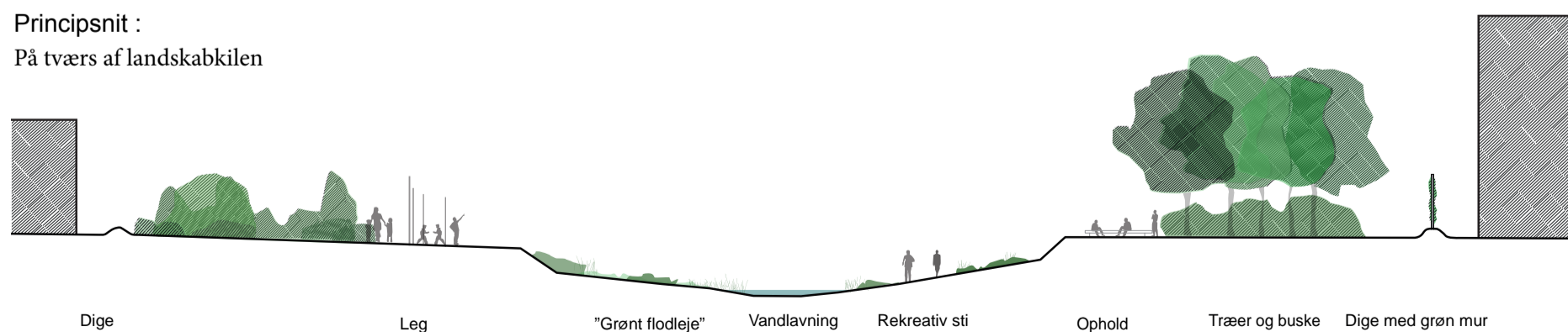
Principielt består kilerne af varige og dynamiske tiltag. Det tætte volumen af bevoksning, "flodlejet" det grønne landskabsintegrerede LAR element med forsinkelsesbassiner og det langsgående stiforløb er en del af landskabskilens grundlæggende form og funktion.

Lysninger med forskellige aktivitetsudbud formes parallelt med den forestående byudvikling, og indholdet spejler behov og idéer hos de brugere, der indtager den kommende by. Indhold, omfang og antal lysninger vil afspejle brugernes interesse og engagement over tid.

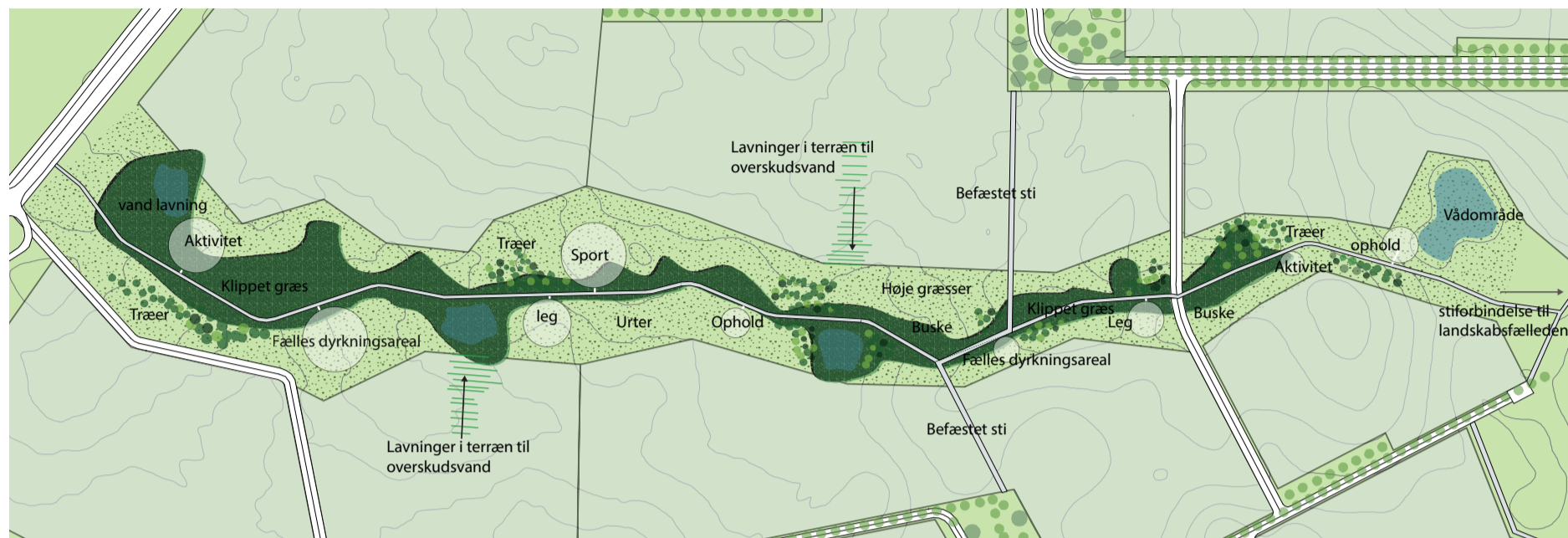


I landskabskilerne leges, transporteres og opleves, hvordan årstiderne skifter.

Principsnit :
På tværs af landskabkilen



4.9 Landskabskilerne



Principplan :

Funktioner, forbindelser og rum i landskabskilerne.

LAR :



Håndtering af regnvand i grøfter



Lavninger



Terrænformning med kapacitet til tilbageholdelse af store vandmængder



Forsinkelser med midlertidigt vandspejl

Beplantning :



Inspiration fra grønt flodleje



Vildnis med troldestier



Rørsiv og træsumpe



Fælles dyrkningsarealer

Mulige funktioner i landskabskilerne :



Leg



Sport og aktivitet



Cykelrute



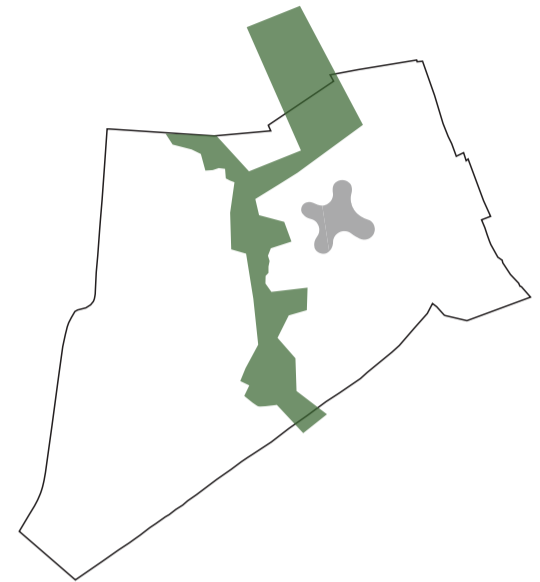
Rekreative oplevelser

4.10 Landskabsfælleden

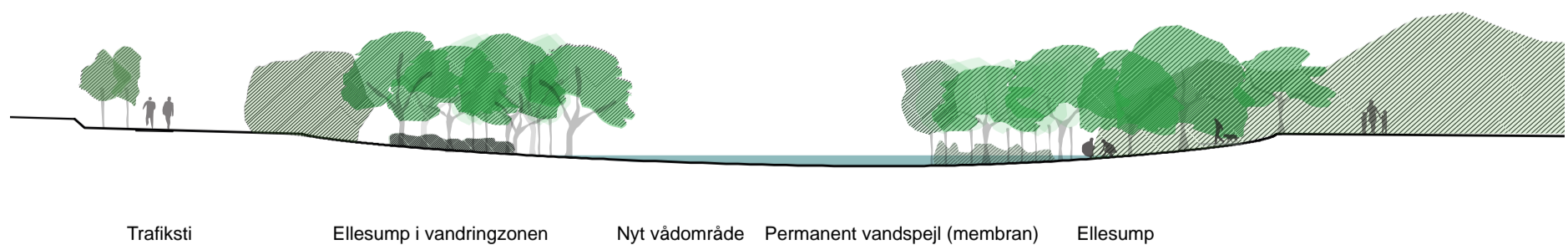
Fælleden indgår i et større landskabeligt grønt forløb, der strækker sig fra Hillerøds centrum og fortsætter gennem byudviklingsområdet og ud i det åbne land.

Fælleden dannes i naturmæssig henseende af sekvenser af forskellige kulturlandskaber som ellesumpen, rørskoven, overdrevet, lysningen og søen.

Fælleden er et oplevelseslandskab med få fastlagte funktioner. Færdsel sker på det fritvoksendes præmis foruden planlagte stier langs fælledens kanter.



I landskabsfælleden dyrkes de lange kig, bevægelse af kroppen, dyrehold og biodiversitet



Principsnit :
Der skabes flere nye blå rum.

4.10 Landskabsfælleden

Mulige funktioner i landskabsfælleden :



Shelter/bålplads



Dyrehold

Beplantning :



Overdrev



Ellesump

Vand



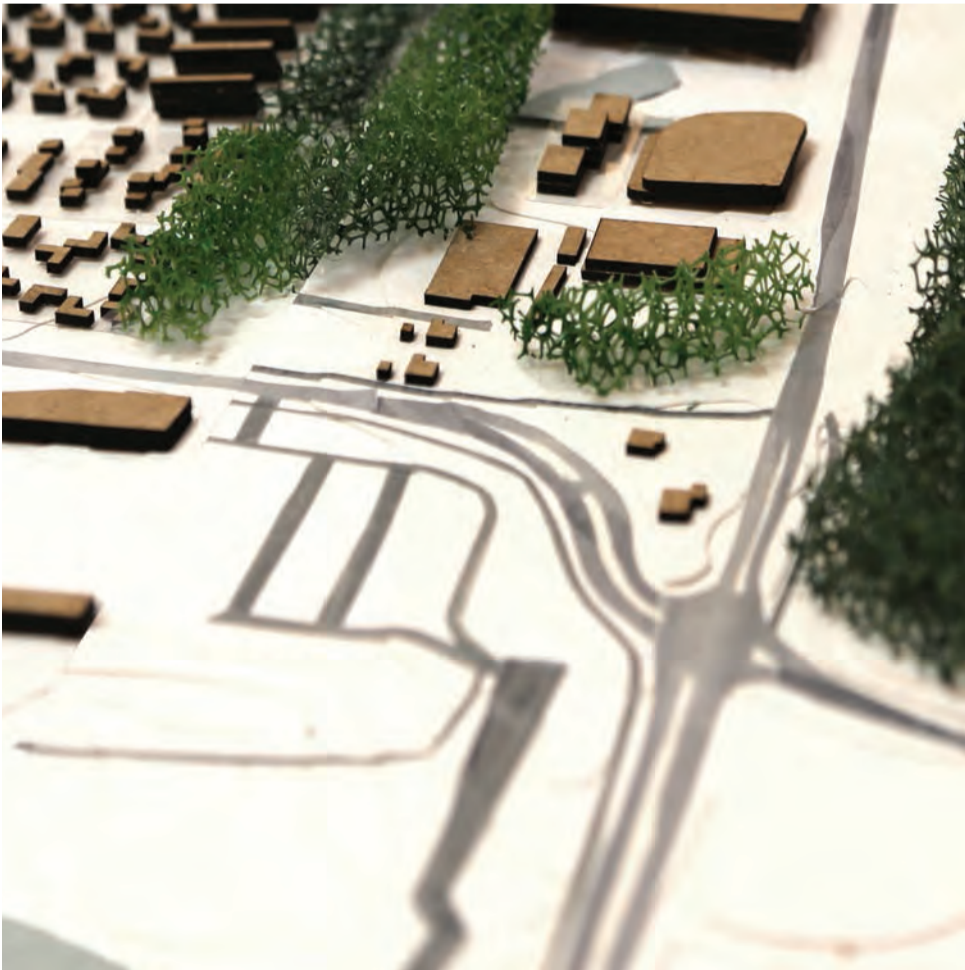
Søer



Vådområder



5.0 Infrastruktur



5.1 Trafikplan

Trafiknettet i bydelen er klassificeret i trafikveje og lokalveje, og en enkelt busvej. Stinettet er klassificeret i hovedstier og øvrige stier, hvor de øvrige stier opdeles i trafikstier og rekreative stier. I dette afsnit beskrives udvalgte overordnede forhold, mens der dykkes mere ned i detaljerne i de efterfølgende afsnit.

De overordnede veje

Bydelen opdeles af Overdrevsvejen, en overordnet statsvej, der forløber øst-vest gennem byudviklingsområdet. På strækningen er der i dag et enkelt vigepligtsreguleret T-kryds ved Hestehave. Dette kryds nedlægges, og erstattes af et stort signalreguleret firbenet kryds, lidt længere mod øst. Det bliver et kryds, der mod syd skaber forbindelse til Hestehave og den nye station, og mod nord skaber forbindelse til det nye Hospital og stationsbyen. Herudover anlægges endnu et signalreguleret firbenet kryds ca. midt mellem det nuværende kryds ved Roskildevej og det nye kryds ved Hestehave. Dette kryds skaber forbindelse til den sydvestlige del af bydelen, og til Smørkildefingeren og hospitalet mod nord.

Bydelen bindes også trafikalt op på Roskildevej og på Lyngevej i kryds, der både kan udformes som rundkørsler, signalregulerede kryds, eller som vigepligtsregulerede kryds.

Det interne vejnet

Det interne trafikvejnet i bydelen opbygges omkring en række radiale stamveje, der strukturerer området og som bindes sammen med forbindelsesveje, således at den interne trafik i bydelen kan ske uden at skulle benytte Overdrevsvejen som en del af det interne vejnet. Det er vigtigt for den regionale trafik, at Overdrevsvejen ikke over en kort strækning belastes med lokal biltrafik.

Et lille boligområde i nordenden, knyttes op på Saltpetermosevej og Roskildevejfingern, og vejbetjenes via en blind stamvej fra Roskildevej. Dette for at opnå bilfri landskabsrum mellem fingrene. Ud fra trafikvejnet anlægges et mere tætmasket lokalvejnet, der kun i meget begrænset omfang fastlægges i helhedsplanen, idet de først indgår i den videre detailplanlægning af de enkelte delområder.

Det interne vejnet udformes med fokus på trafikikkerhed, og derfor med en dimensionerende hastighed på maksimalt 40 km/t. Det er tilstræbt, at udforme vejene således, at der ikke efterfølgende skal etableres trafikdæmpende foranstaltninger.

Stinettet

Hovedstierne i bydelen skal sikre et højklasset stinet til de lette trafikanter. De vigtigste stier er:

- Forbindelsen mellem den nye station og hospitalet, der vil blive befærdet med mange gående døgnet rundt.
- Forbindelsen langs Saltpetermosevej, der dels skaber forbindelse mellem Hillerød by og bydelen, inklusive hospitalet, og som også udgør en regional cykelrute mellem Hillerød og Allerød.
- Forbindelsen langs den kommende busvej, der vil skabe direkte forbindelse mellem Hillerød By og hospitalet samt til Stationsbyen. En øst-vestgående dobbeltrettet hovedsti, der i vest er forbundet med stinettet langs Roskildevej og som anlægges langs sydsiden af Overdrevsvejen frem til Hillerød Station, og videre mod øst på den anden side af stationen via Store Dyrehave og over en eksisterende stibro over Overdrevsvejen til Holmene, hvorfra der er sti mod Hillerød Øst.
- Hovedstinettet komplementeres med et mere tætmasket net af lokalstier, der fremgår af planen.

Sikrede stikrydsninger

Der er mange steder i området, hvor stier krydser veje. Stikrydsninger på tværs af Overdrevsvejen sker udelukkende ude af niveau, enten via tunnel eller bro. Hele stistrukturen er bygget op med henblik på, at der ikke færdes lette trafikanter på langs eller på tværs af Overdrevsvejen i niveau. Inde i området er der i infrastrukturplanen udpeget de vigtigste steder, hvor stinettet krydser trafikveje i niveau, og hvor vejnettet skal udformes under hensyntagen til de krydsende lette trafikanter.

Eksisterende vej og stinet

Vejnettet i Hestehavefingrene tager afsæt i den nuværende vej- og bebyggelsesstruktur, hvormed planens realisering gøres mere enkel.

I forbindelse med planens løbende realisering er det forventeligt, at eksisterende stiforløb koblet til bydelen, opklassificeres, så de svarer til by- og trafiktilvæksten.

Tilslutninger

Vejnettet tilsluttes eksisterende og planlagte trafikantlæg. Langs Roskildevej skal tilslutning til Roskildefingeren koordineres med udvidelse af erhvervs aktiviteter på den vestlige side af Roskildevej. Smørkildefingeren tilsluttes eksisterende rundkørsel. Solrødgårdfinger og Brødeskovfinger tilsluttes trafikantlæg på Lyngevej, der fastlægges i forbindelse med etablering af Energi-, Klima- og Miljøpark Solrødgård.

Et mindre areal udlagt til bebyggelse betjenes ved tilslutning til den eksisterende Saltpetermosevej. Udbygningen her bidrager til at fastholde et ubebygget landskabeligt rum i tilslutning til det eksisterende bebyggelsesområde ved Saltpetermosevej.

Alle stikrydsninger ved Overdrevsvejen etableres som niveaufri krydsninger over/under vejen ad eksisterende eller etablerede tunneller/stibroer.

Trafikdæmpende foranstaltninger

Forsætninger af vejforløbet bidrager sammen med vejens udformning til at fastholde trafikhastigheden til det planlagte niveau på 40 km/t. Gennemgående interne veje der i hver ende er forbundet med det overordnede vejnet, forlægges i forløb så smutveje såvidt muligt undgås. Samtidig giver flere tilslutninger en mere smidig afvikling af trafik ind og ud af området. Vejnettet syd for Overdrevsvejen er sammenhængende for at tilgodese den interne lokale trafik, men vejnettet er udformet, så utilsigtet gennemfartstrafik så vidt muligt undgås.

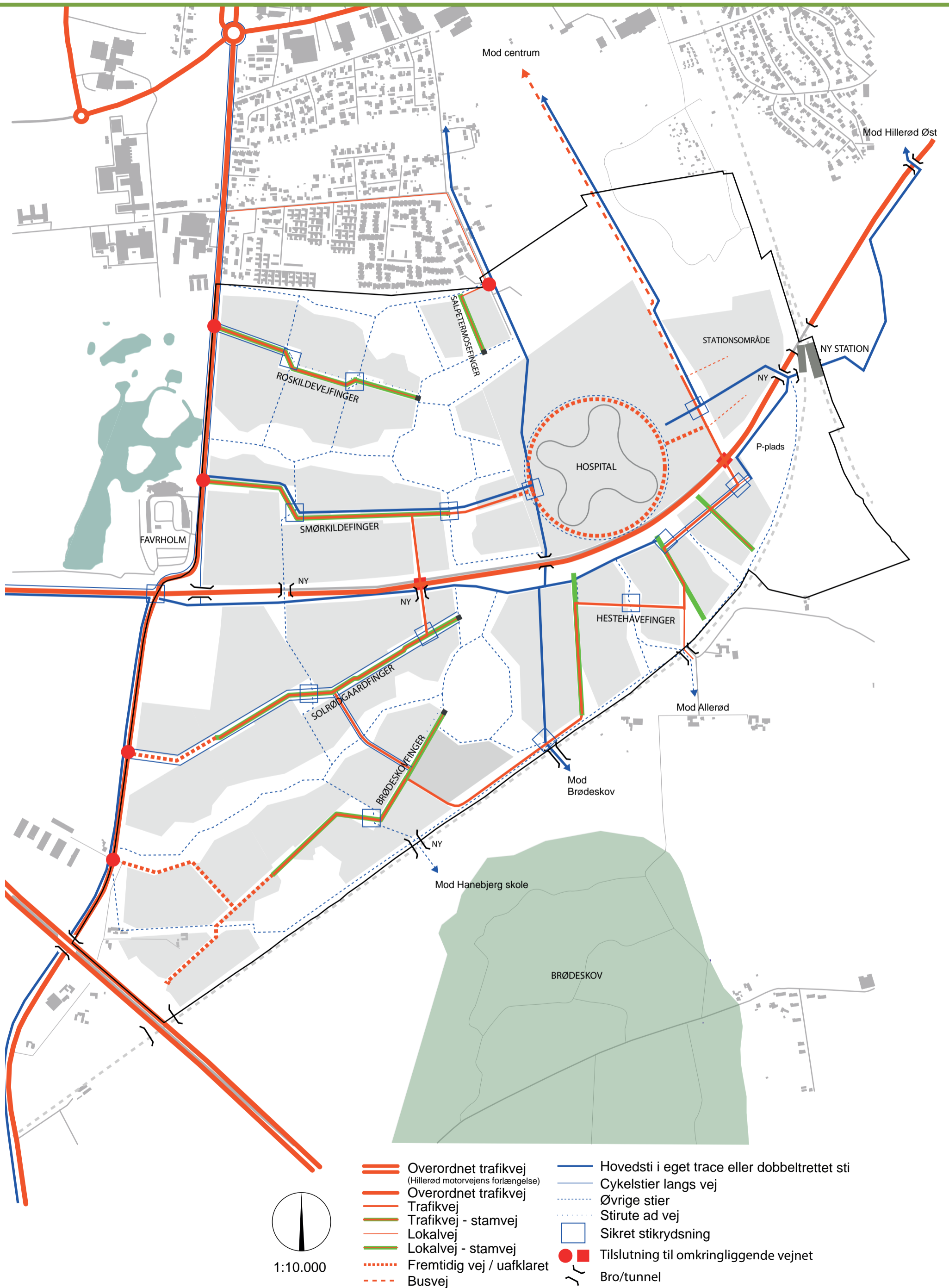
Parkering

Parkering skal foretages på egen grund. Stamvejene har lejlighedsvis lommer til parkering. Herudover kan der i detailplanlægningen af vejnettet udlægges "øer" til parkering i lokalområderne. Der etableres pendlerparkeringsplads på terræn i forbindelse med S-tog station.

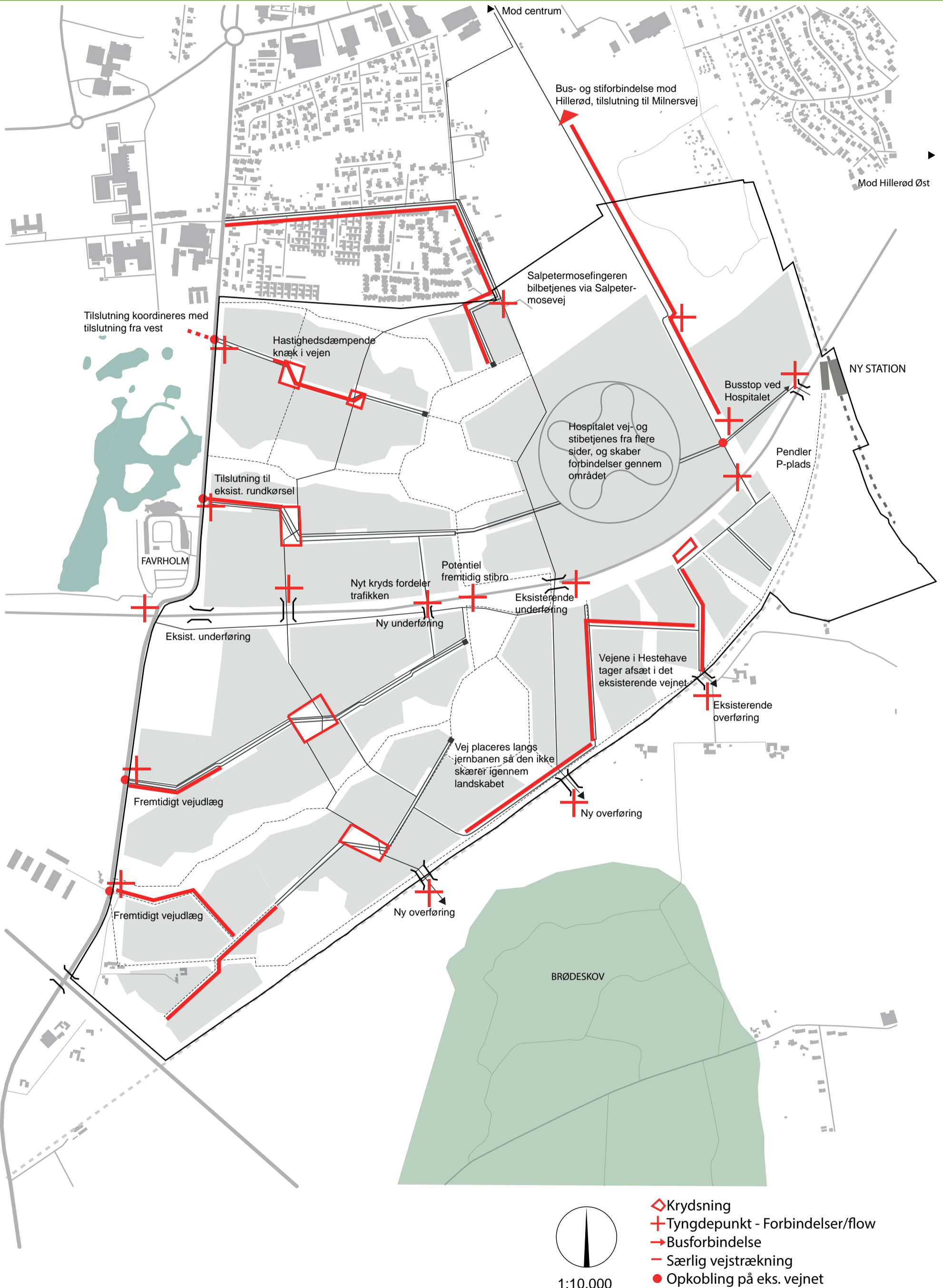
Ambulancevej

Adgang for ambulance til Hospitalet kan iøvrigt også ske ad Favrholmfingeren og ad busvejen langs Pøle Å.

5.1 Trafikplan



5.2 Principper for trafikplan



5.3 Vejstruktur og stisystem

Det overordnede vejnet

Det interne vejnet i bydelen er ud fra en landskabelig tilgang bygget op omkring grønne stamveje og sekundære forbindelsesveje. Både stamveje og forbindelsesveje vil, afhængigt af den trafikale funktion, kunne udformes som trafikveje og som lokalveje.

De grønne stamveje

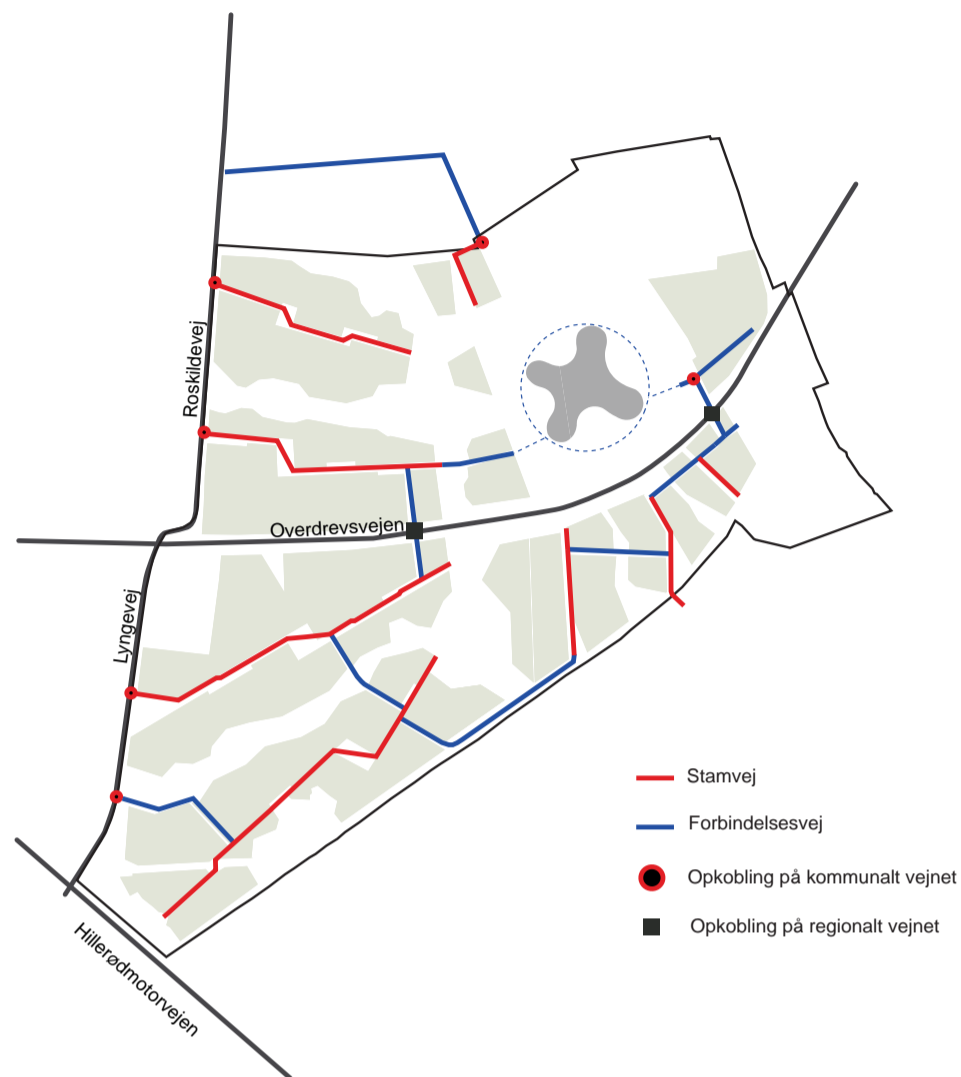
Stamvejene er byfingrenes rygrad, der forbinder lokalvejsnettet i underområderne med det eksisterende vejnet. Udover færdselsarealer rummer de et væsentligt grønt islæt i form af opholdsmuligheder, rabatter, vejbeplantninger, åløb og grøfter for vejvandshåndtering. Stamvejene er individuelt udformet, så trafik anlæg og landskabsrum afspejler byfingrenes forskellighed. Vejenes udformning i de enkelte byfingre er derfor gengivet i snit som en del af fortællingen om byfingrenes egenart.

Forbindelsesvejene

Forbindelsesveje mellem fingrene er sekundære trafikale korridorer, som dimensioneres efter den trafikale funktion.

Lokalveje

Trafikafviklingen i byfingrenes underområder sker på et vejnet, der er tilpasset anvendelsesformen. Dimensioneringen kan spænde fra vejanlæg i form af tosporede veje med midterrabat i nogle boligområder til tosporede veje med cykel-gangstier i erhvervsområder.



Hovedstier

Planlægningen af stinettet i bydelen er udformet under hensyntagen til Hillerød Kommunes bevægelsesstrategi. Formålet med strategien er at skabe bymiljøer, der inspirerer borgerne til bevægelse i dagligdagen.

Stinettet i bydelen er planlagt, så det skaber forbindelser mellem destinationer i området og til omgivelserne.

De primære stier i bydelen kobler bydelen sammen med den eksisterende by og sikre et sammenhængende net der binder lokalområderne sammen internt. Forbindelsen skabes med tre parallelle stier mellem nord og syd, og en øst/vestgående stierute.

De sekundære stier i bydelen kobler byfingrene sammen. De udgør det lokale stinet for området.



5.3 Vejstruktur og stisystem

Rekreative stier

Ud over de primære og sekundære stier består stinettet i bydelen af de rekreative stier. Tilsammen udgør stierne et tætmasket net for de bløde trafikanter.

Tilrettelæggelsen af stinettet giver brugeren mulighed for vælge at bevæge sig ad "den hurtige effektive rute" eller den "rekreative landskabelige" mellem samme mål.

Stisystemet er samlet set organiseret, så det kobler sig på eksisterende lokale og regionale ruter. Rutenettet støtter naturligt den planmæssige vision om etablering af en rekreativ ringrute omkring Hillerød Naturringen.

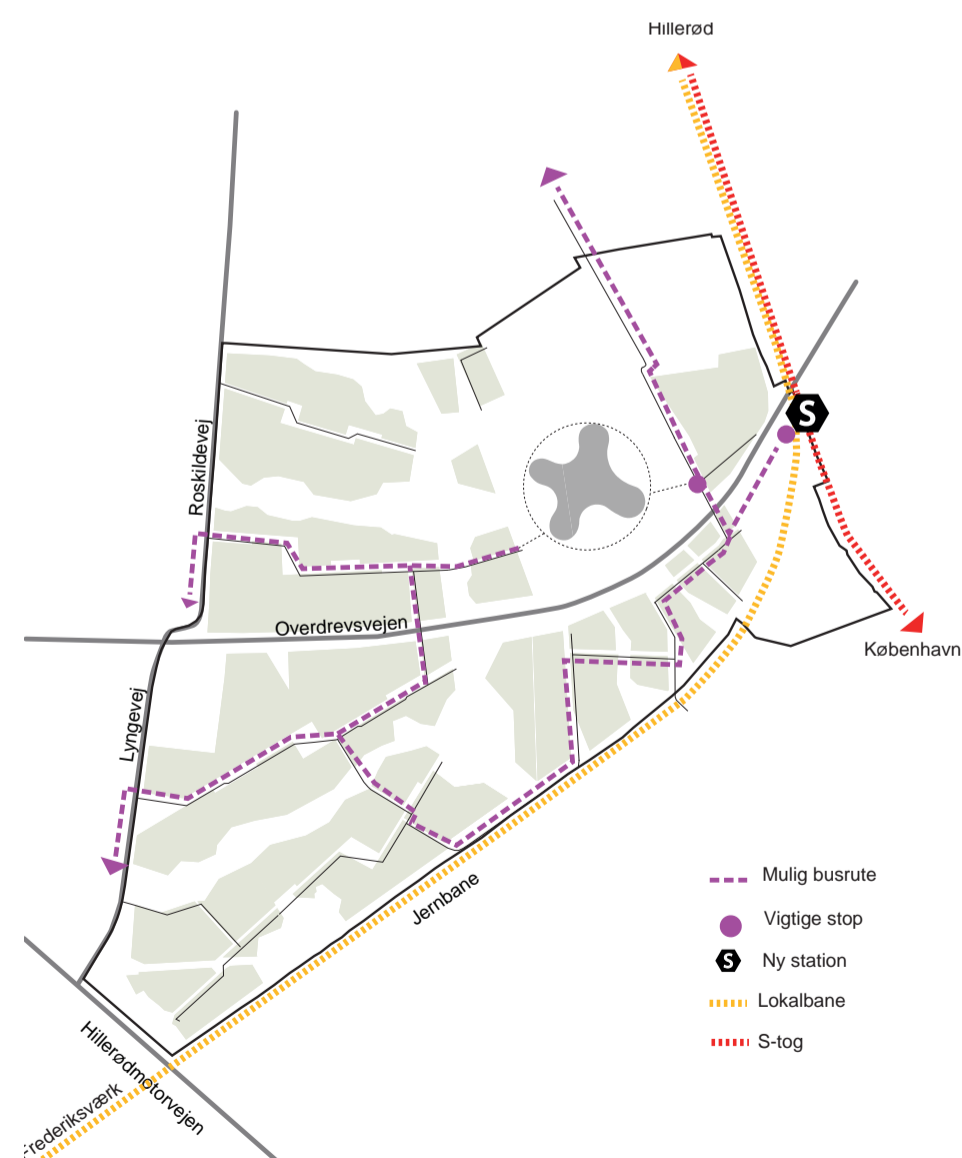
Det rekreative stinet er i mindre grad fokuseret på det effektive og i højere grad rettet mod netop det rekreative. Belægningen kan være f.eks. grus og forløbet kan være snoet, knækket og forlagt.



Kollektiv trafik

Ved etablering af Nyt Hospital Nordsjælland og Hillerød Station Syd skal der fra starten sikres busbetjening. Busbetjening af de øvrige byområder vil afhænge af den konkrete udvikling. Det er intentionen at busbetjeningen af Nyt Hospital Nordsjælland blandt andet vil ske ad en direkte busforbindelse langs Pøle Å, der tilsluttes Milnersvej.

Diagrammet viser flere mulige rutevalg til betjening af en fuldt udbygget bydel. Ruten er fra start knyttet til Station, Hospital, Pendlerparkering og det centrale Hillerød.



5.4 Støj

Trafikstøj og støjdæpende foranstaltninger

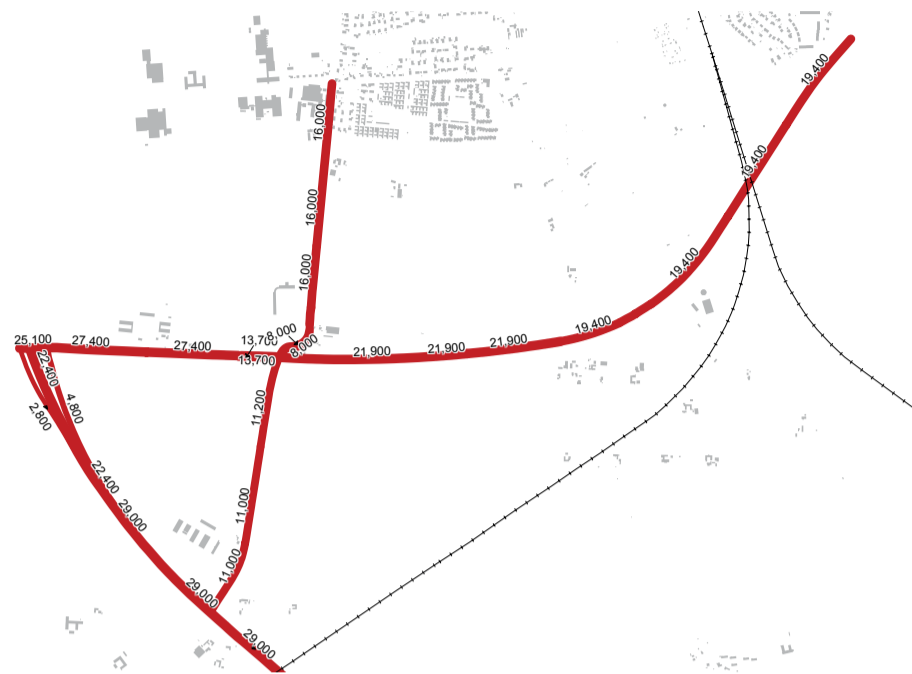
Byudviklingen vil medføre øget trafik på vejnettet. Stigningen i biltrafik skyldes trafik til og fra hospitalet, stationen, Energi-, Klima- og Miljøpark Solrødgård og trafik til og fra de nye bolig- og erhvervsområder.

Den øgede trafikmængde vil medføre en øget støjbelastning fra det primære vejnet på byudviklingsområderne.

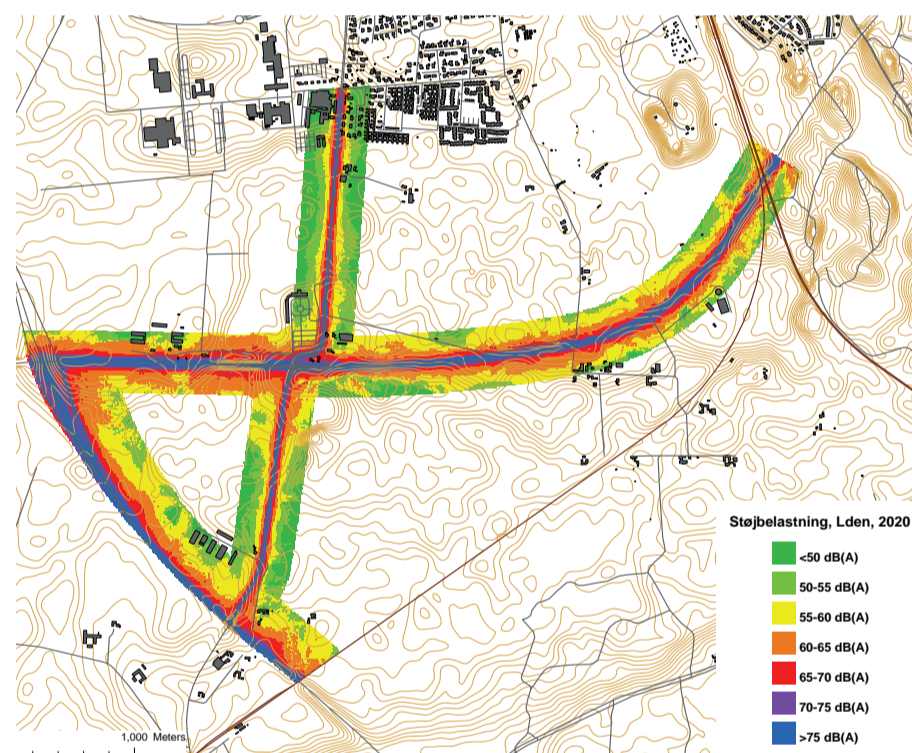
Der er på baggrund af estimerede trafiktal udarbejdet en støjberegning, der viser støjbelastningen langs de primære veje. Dette giver kendskab til, hvor der er behov for støjreducerende tiltag. Tiltag mod trafikstøj kan udformes forskelligt, og omfanget afhænger blandt andet af byanvendelsesform og terræn.

På erhvervsarealerne i Favrholt- og Solrødgårdfingern kan bygningsmasse sammen med terrænet ventes inddraget som en del af de samlede støjdæpende tiltag. Langs Hestehaven kan etableres grønne organisk formede støjvolde, der også kan udnyttes rekreativt. Steder hvor mindre pladskrævende anlæg er nødvendige, kan der opføres støjskærme.

Figuren med principper for støjdæpende foranstaltninger er vist som eksempel, de endelige tiltag vil hænge nøje sammen med den konkrete byudvikling.



Estimerede trafiktal 2020 til støjberegning



Støjsimulering 2020



Principper for støjdæpende foranstaltninger

6.0 Delområdernes karakter

6.1 Fingrene

Byfingrene har hver sin karakter bestemt af anvendelsesformer, beliggenhed og orientering i landskabet. Byfingrenes karakter underbygges endvidere gennem plantevalg og beplantningsstrategier, så deres forskellige identitet understreges.

Stamvejen i hver byfinger udgør rygraden for den enkelte byfinger, og i dens profil gives der plads til grøfter, vandløb, beplantninger, regnvandsopsamling og byrum.

Pladsudvidelser langs vejen knyttet til stikrydsninger og forskydninger i stamvejen er et tilbagevendende tema, som skaber et dynamisk og varieret rumligt forløb, og virker hastighedsdæmpende. Pladsrummenes udformning bidrager også til de enkelte fingres egenart.

Hver stamvej planlægges med hvert sit unikke beplantningstema af træer, der understreger byfingrenes forskellige identitet. Træalléerne på stamvejen er samtidig det synlige træk, der vil kunne opleves lokalt af helhedsplanens hovedstruktur med at skabe en strålekrans pegende mod det store fælles landskab og hospitalet.

De viste vejprofilsnit er principsnit, der viser de elementer, der kan indgå i vejrummet.

6.1 Fingrene

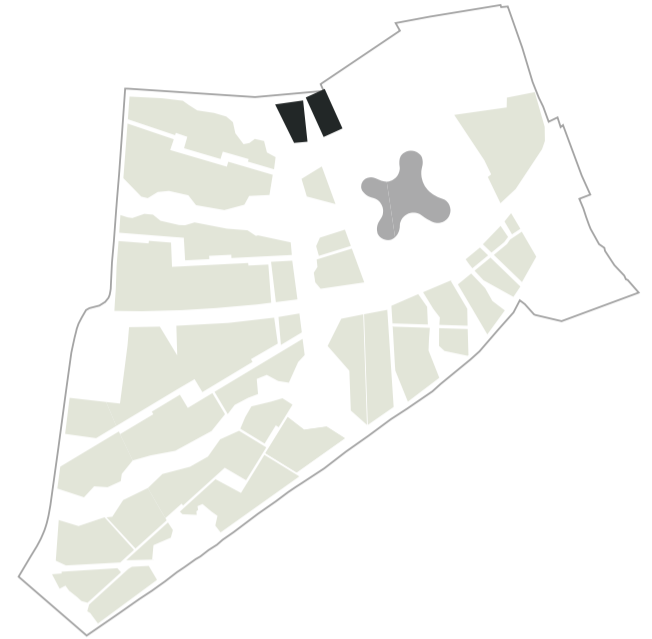
6.1.1 Salpetermosefingren

Salpetermosefingren er udlagt til offentlig service: undervisning, skole og institutioner.

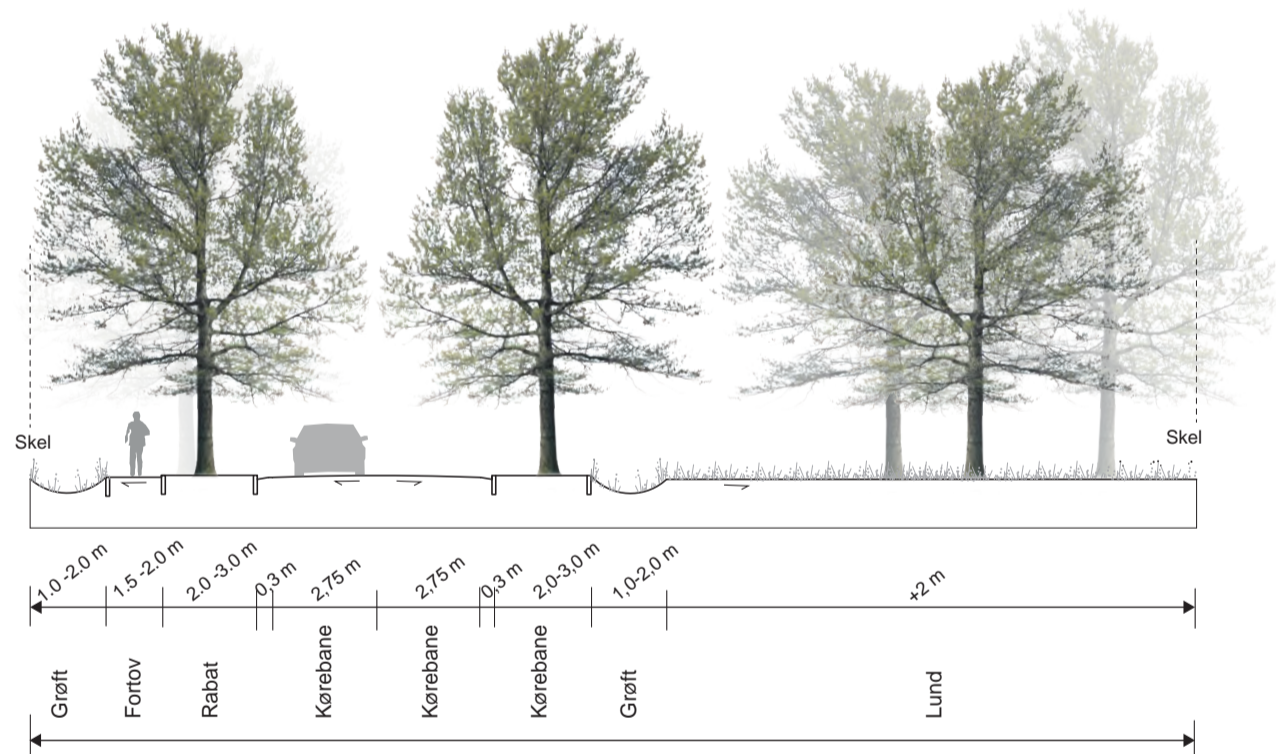
Stamvejen indrammes af en egetræsallé. Rummet langs stamvejen udvider sig mod vest til en kileformet lund spredt beplantet med eg. En lille udvidelse med træer markerer vejens og fingerens afslutning mod landskabsfælleden.

Området er beliggende op ad eksisterende bebyggelse, tæt op ad blivende vådområder/lavn timer i landskabsfælleden og nabo til Salpetermosen.

Træart : Eg



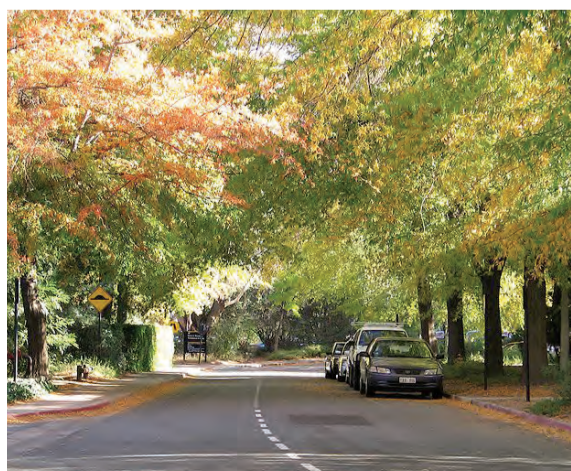
Planudsnit af vejrum 1:500



Vejprofilsnit 1:200 i den vestlige ende af Roskildefingren



Lund af egetræer



Egetræsallé

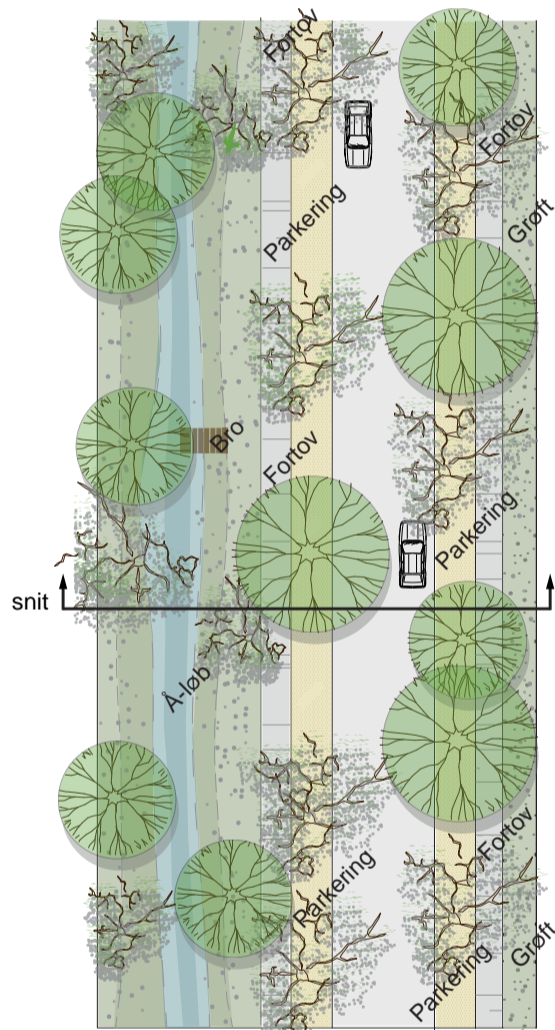
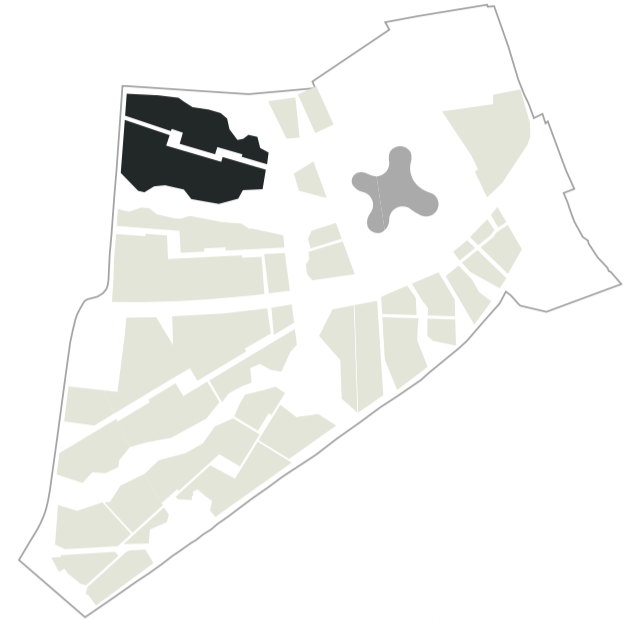
6.1 Fingrene

6.1.2 Roskildevejfinger

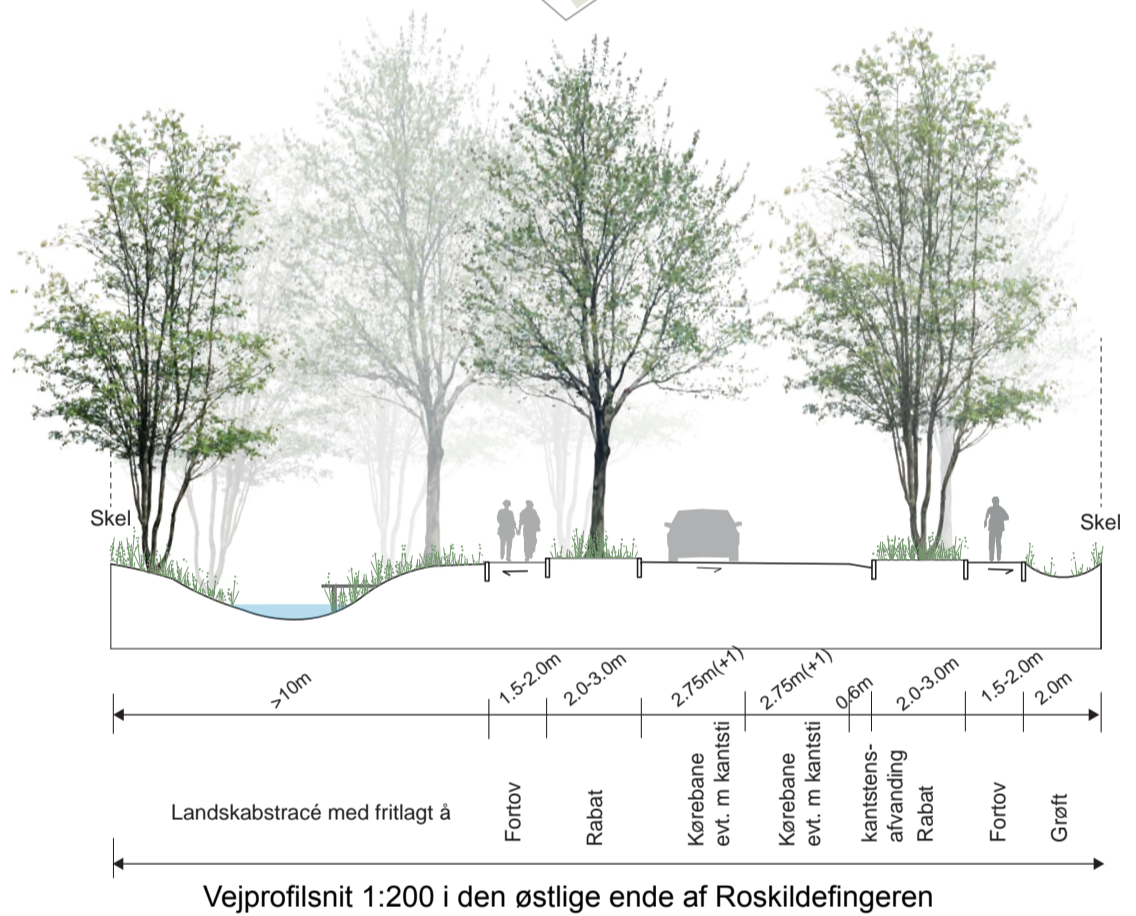
Roskildevejfingeren er planlagt til boligformål i form af tæt-lav og åben-lave boligbebyggelser.

Stamvejens udtryk karakteriseres ved et markant landskabeligt træk i stamvejens ene side med et fritlagt vandløb. Forløbets spredte og varierede beplantning bestående af rødel og hvidpil skaber sammen med det fritlagte vandløb gode muligheder for leg og ophold. Stamvejens lige forløb forskyder sig i to punkter, og i disse punkter planlægges to pladser. Pladserne rummer aktiviteter der retter sig mod nærområdet og fungerer som urbane samlingssteder for byfingerens beboere. Pladserne rummer endvidere krydsende hovedstier og skaber dermed et knudepunkt lokalt i byfingeren.

Træart : Rødel og hvidpil



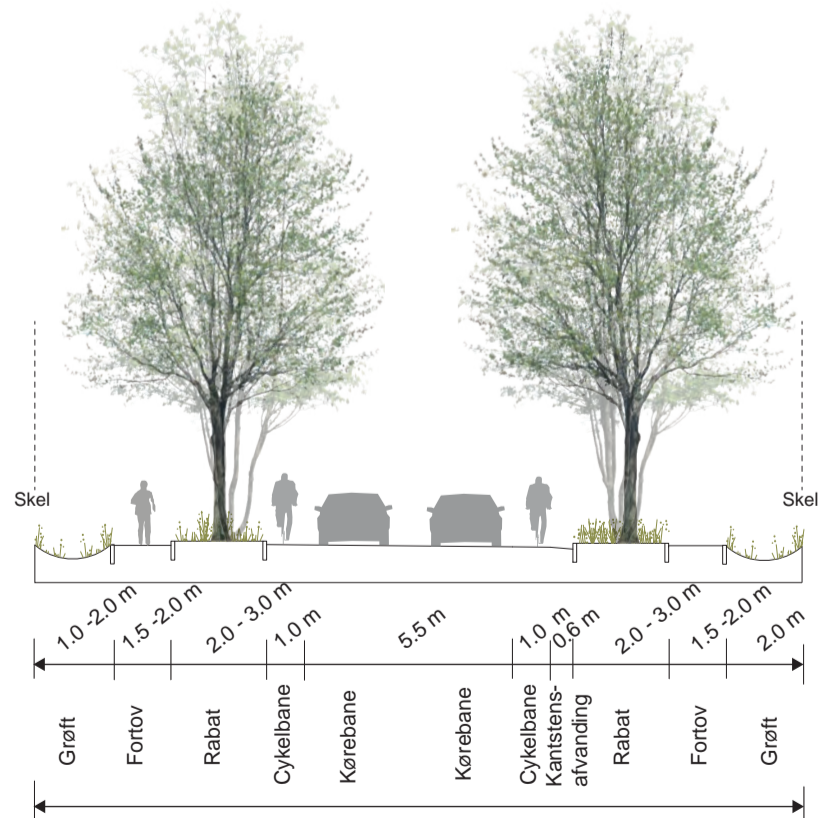
Planudsnit af vejrum 1:500



Flerstammet Rødel



Fritlagt å-løb



6.1 Fingrene

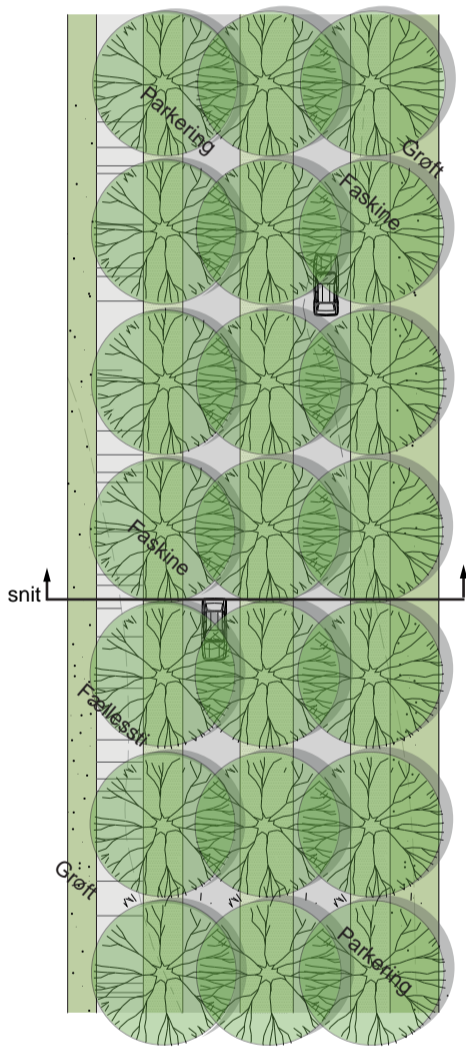
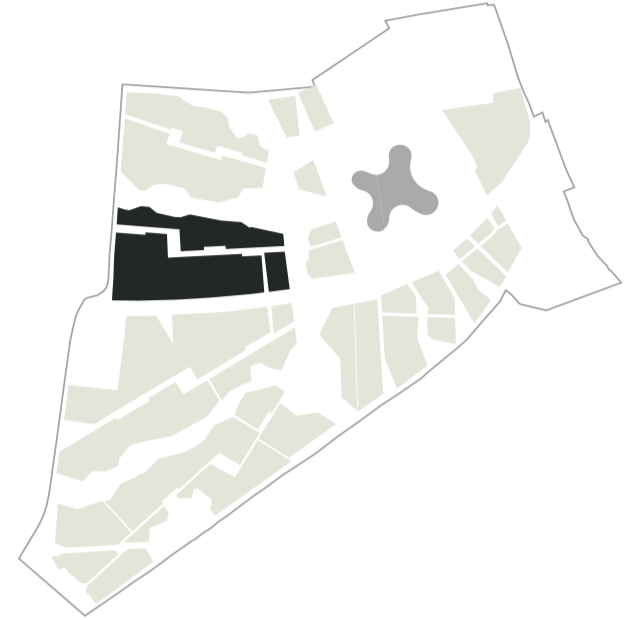
6.1.3 Smørkildefinger

Smørkildefingeren er hovedsageligt planlagt med erhvervsfunktioner.

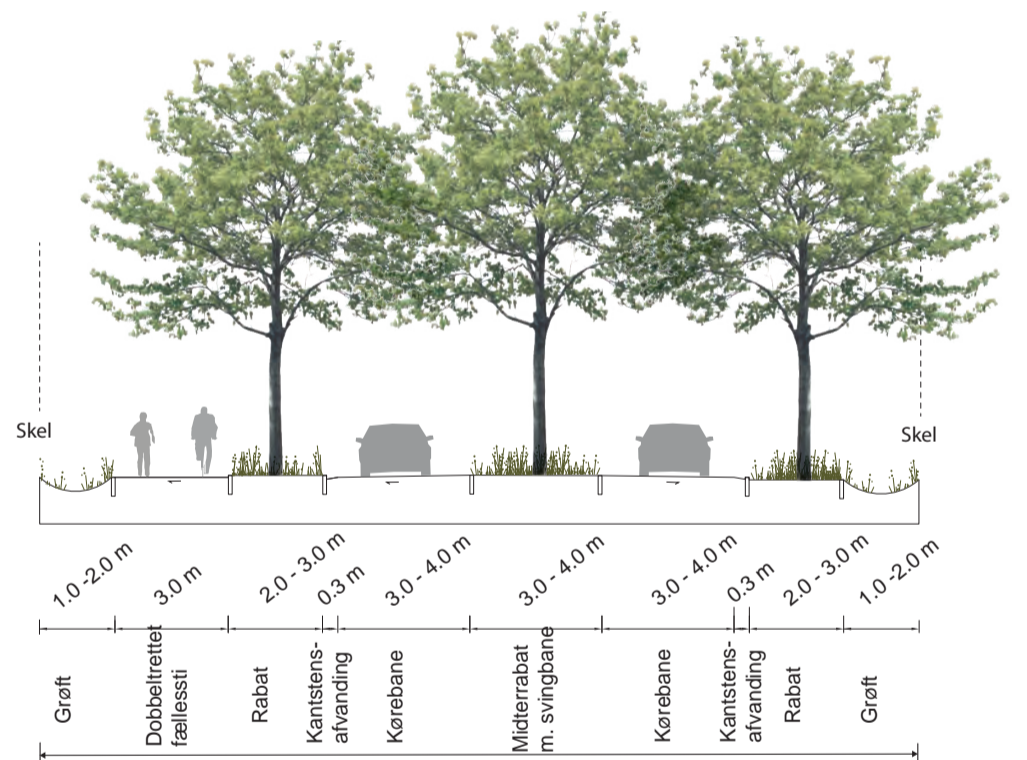
Stamvejens profil og karakter understøtter Smørkildefingerens forventede bygningsmæssige større skala med store bygningsvolumener på store grunde.

En markant og præcis platanallé i tre rækker danner en tydelig linje ind mod hospitalet. Træerne plantes i rabatter med vildtvoksende bunddække. De tre rækker træer har en tyngde, der kan yde et modspil til de lidt bredere vejbaner som er nødvendige for betjeningen af erhvervsgrundene og den gennemkørende trafik til Nyt Hospital Nordsjælland.

Træart : Platan



Planudsnit af vejrum 1:500



Vejprofilsnit 1:200 af Smørkildefingeren



Grøn scenografi på pladsdannelse



Vejrummet defineres af stram alléstruktur

6.1 Fingrene

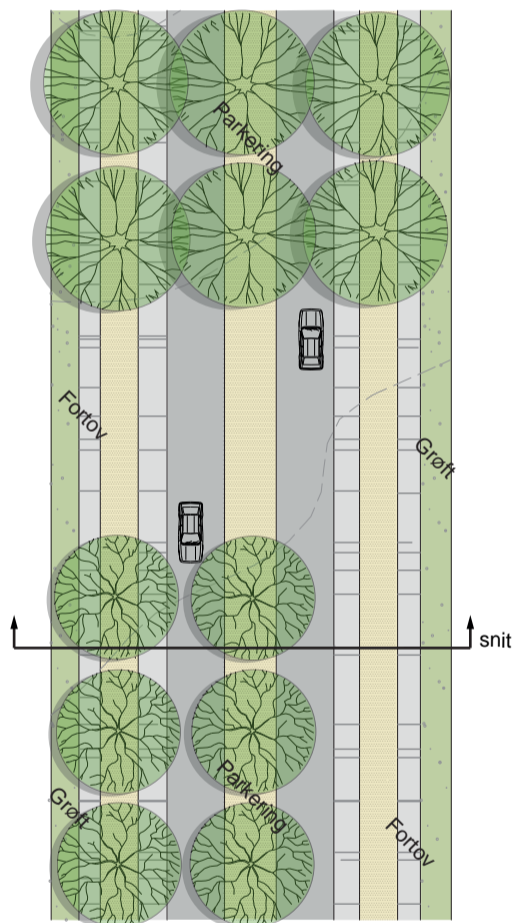
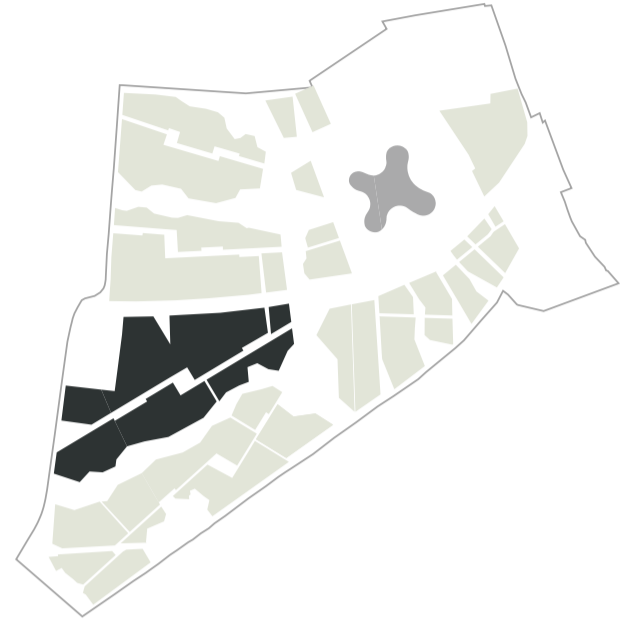
6.1.4 Solrødgårdfinger

Solrødgårdfingeren er hovedsageligt planlagt til erhverv og i mindre omfang til boligformål. Stamvejens profil udlægges med en bredde der muliggør vejbetjening af erhvervsgrundene.

Vejbeplantningen består af rækker af blandende kulturer af poppel, ahorn og spidsløn i skiftende systemer, som skaber varierede rumlige oplevelser gennem det langstrakte vejforløb.

Den centrale pladsdannelse binder erhverv og beboelse sammen, og danner et fælles samlingssted, som rumligt præges af systembeplantning og opholdsmuligheder.

Træart : Poppel, ahorn og spidsløn



Planudsnit 1:500



Vejprofilsnit 1:200 af Solrødgårdfingeren



Spidsløn



Poppel



Ahorn



Pladsdannelse

6.1 Fingrene

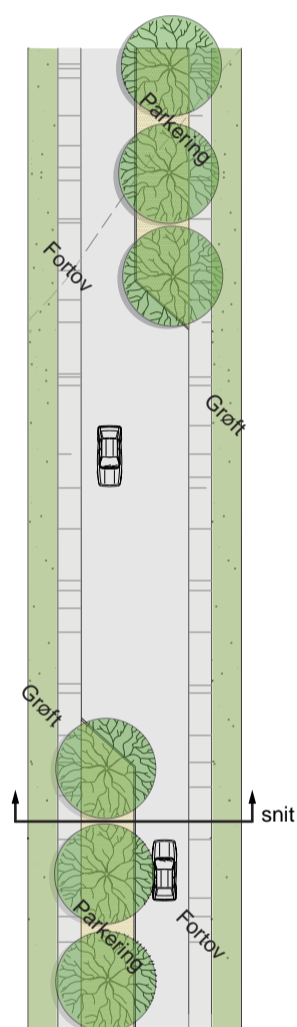
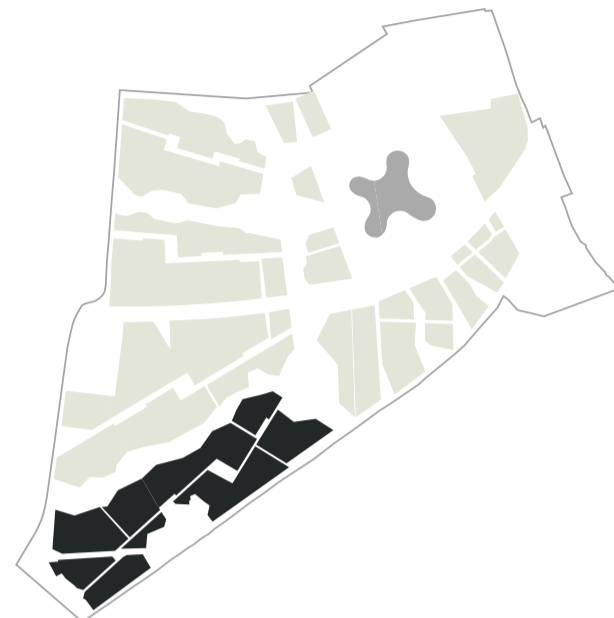
6.1.5 Brødeskovfinger

Brødeskovfingeren er udlagt til blandet erhvervs- og boligbebyggelse.

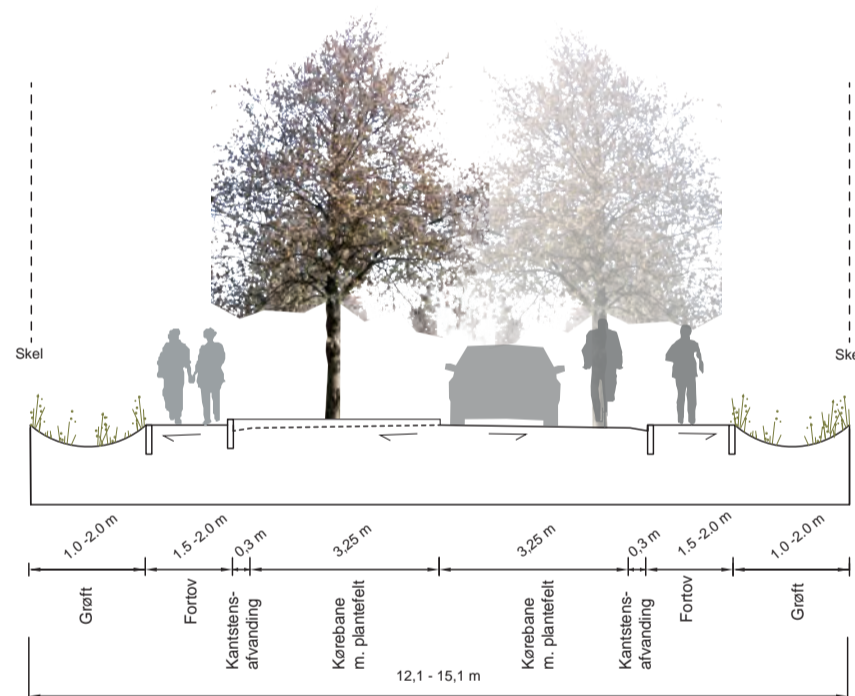
Brødeskovfingeren er kendetegnet ved, at stamvejen her tangerer det ubebyggede; vådområder, den fri udsigt til det åbne land og Brødeskov. Vejen vil være trafikeret i beskedent omfang, og trafikken vil være lokal.

Vejens profil er en enkeltsporet dobbeltrettet kørebane med plantefelt og vigeplads i skiftende takt for at fremme lave trafikshastigheder. Plantefelterne danner grupper med skiftende tæthed af træer af skiftende art, f.eks sølvrøn, avnbøg og fuglekirsebær.

Træart : Sølvrøn, avnbøg og fuglekirsebær



Planudsnit 1:500



Vejprofilsnit 1:200 af Brødeskovfingeren



Fuglekirsebær



Avnbøg

6.1 Fingrene

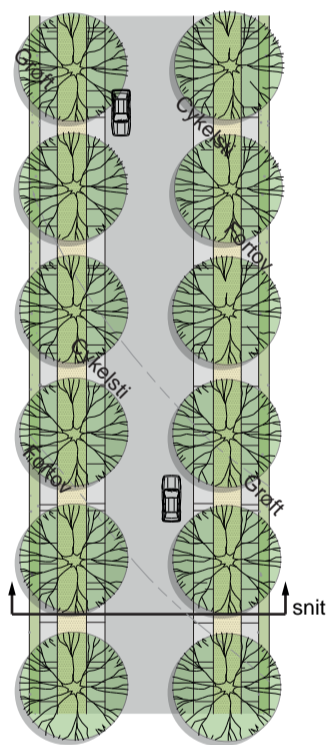
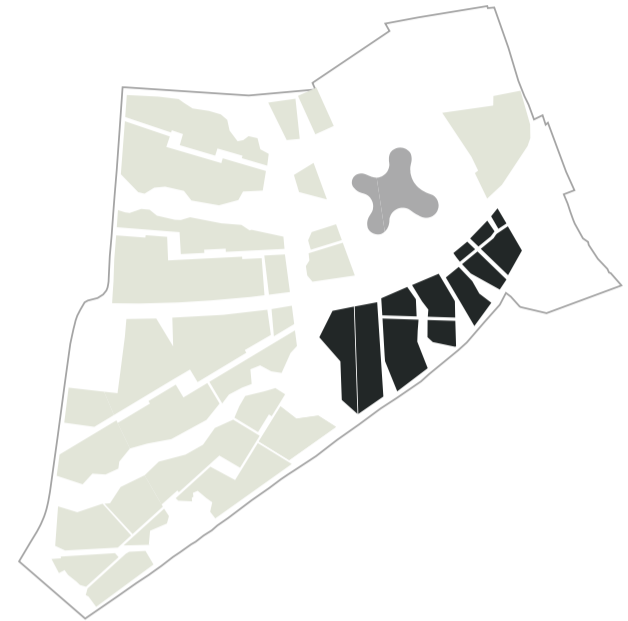
6.1.6 Hestehavefinger

Hestehaven udlægges til blandet bolig- og erhvervsformål. Byfing-
gerens bebyggeshøjde og tæthed er helhedsplanens største, næst
efter stationsområdet. Mellem den tætte by indskydes lommer af lind,
Himalaya birk og røn.

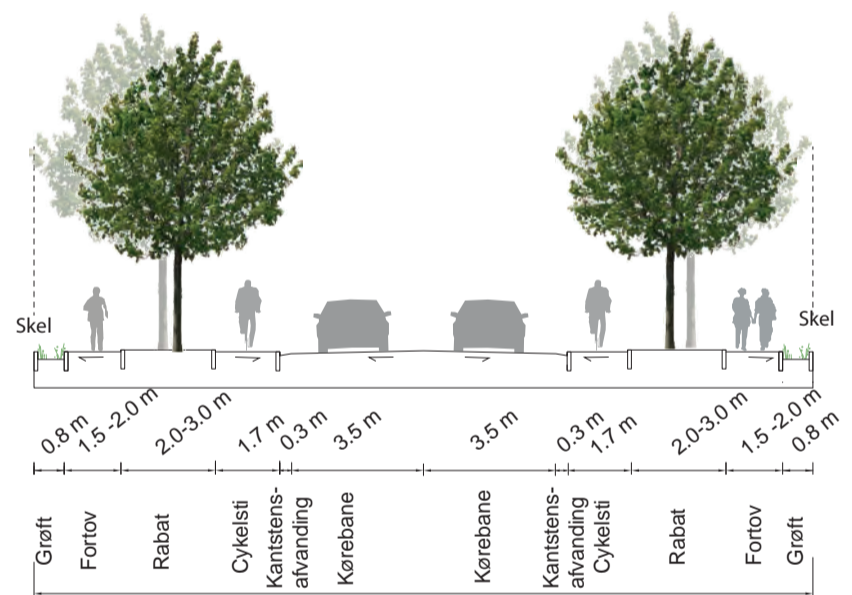
Udtrykket i Hestehavefingeren er urbant. Kørebanen flankeres i begge
sider af et 2(-3)m bredt funktionsbælte, der skiftevis er beplantet, dan-
ner bus- og parkeringslommer og lignende.

Vejrummene i Hestehaven domineres af lindealléer, som punktvis
giver plads til ophold og parkering.

Træart : Lind



Planudsnit 1:500



Vejprofilsnit 1:200 af Hestehavefingeren



Himalaya birk



Lind



Grønne lommer i byen

6.1 Fingrene

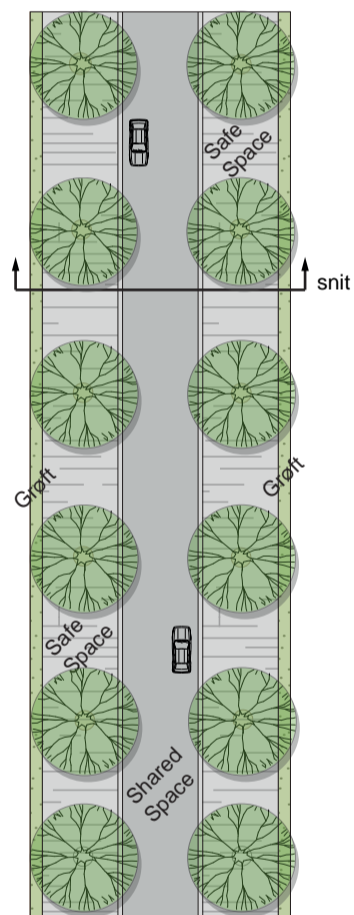
6.1.7 Stationsfingre

Hospitalsfingren udgør en central og vigtig forbindelse mellem stationen og hospitalet. Her findes den nye bydels urbane centrum med tætte bymæssigheder og et pulserende liv.

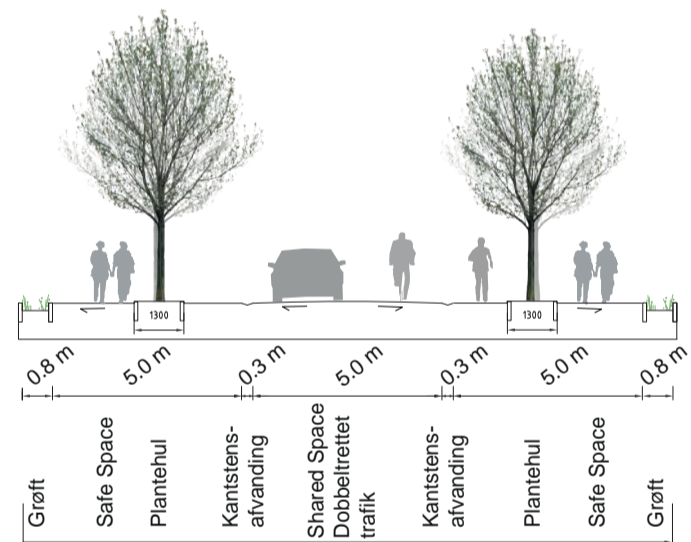
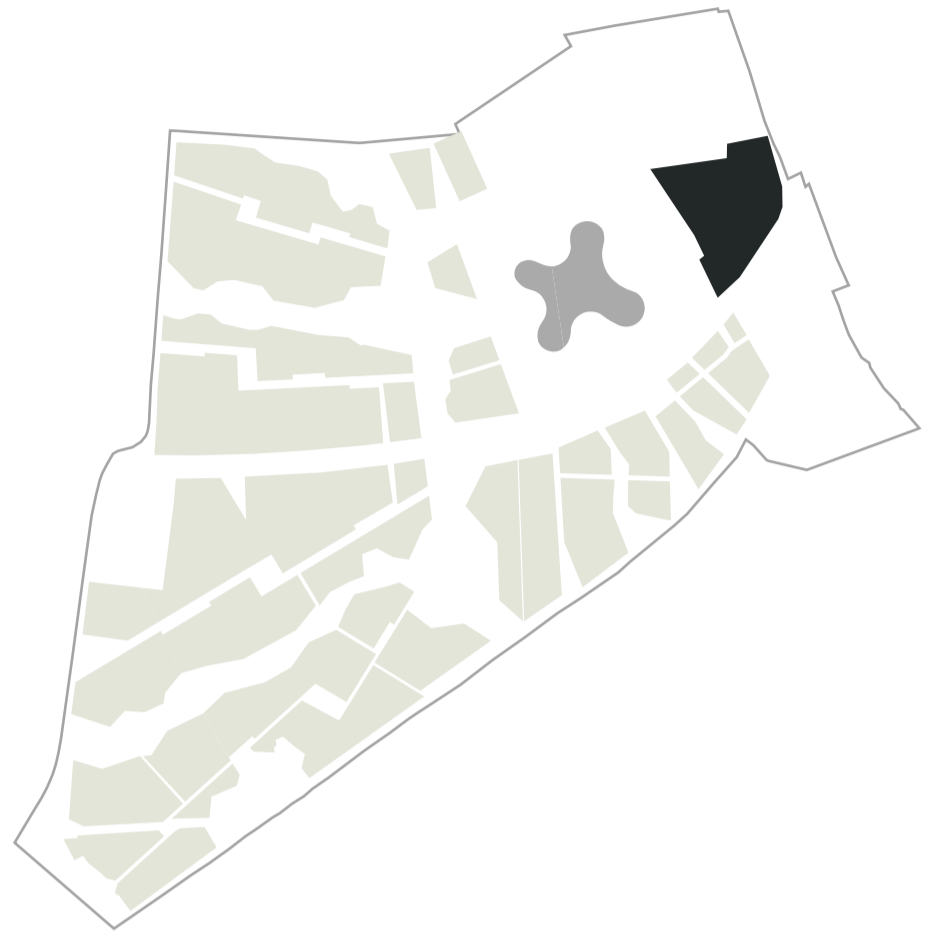
Området udlægges til bolig-, service- og erhvervsområde og således skabes en dynamisk byfinger som med punktvis aktive stueetager kan stimulere et levende gademiljø.

Parkvejen udlægges som shared space med integreret safe space. Rækker af opstammede avnbøg pryder gaderummet og skaber en naturlig afskærmning mellem kørebane og safe space.

Træart : Avnbøg



Planudsnit 1:500



Vejprofilsnit 1:200 af Hospitalsfingren

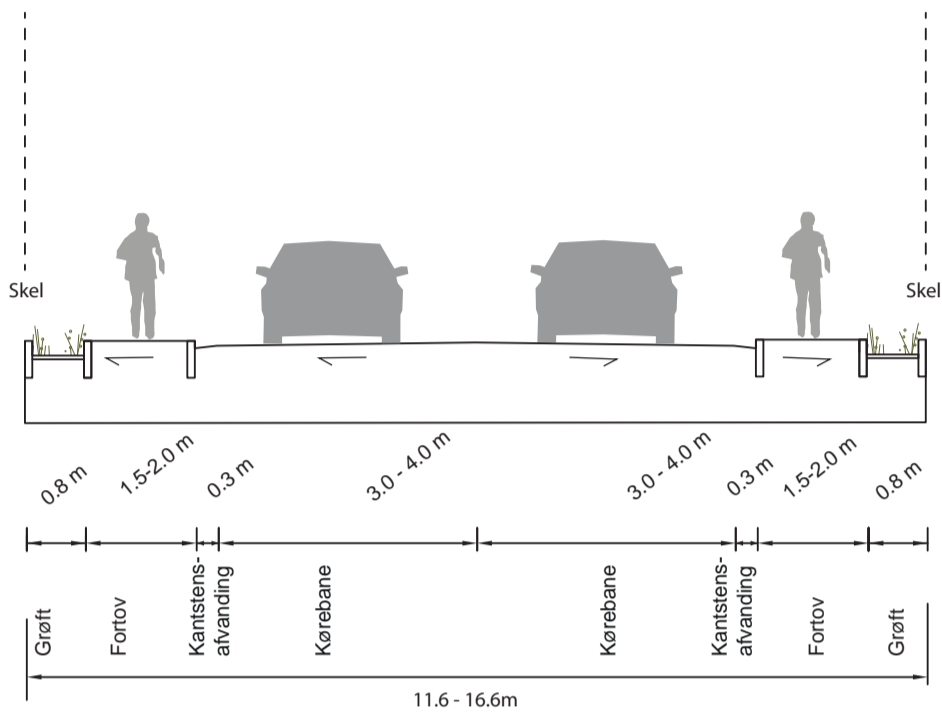


Avnbøg

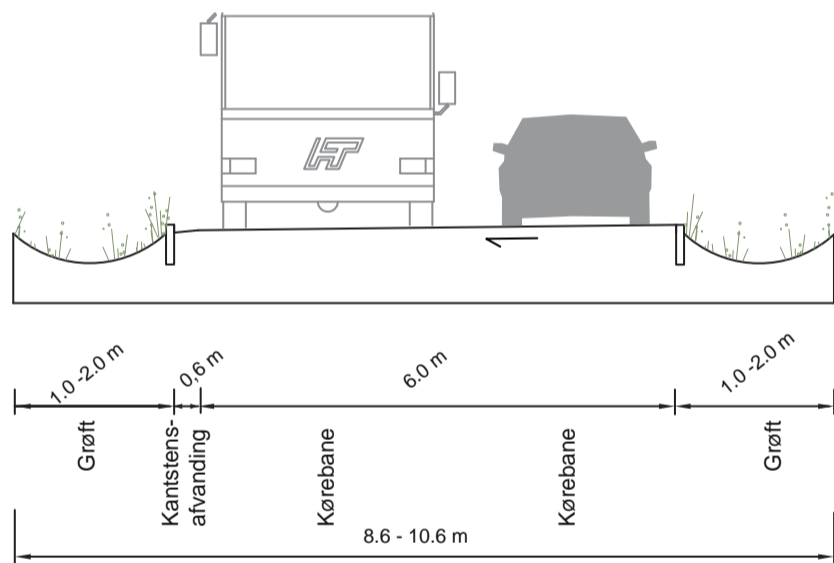


6.2 Forbindelsesgader

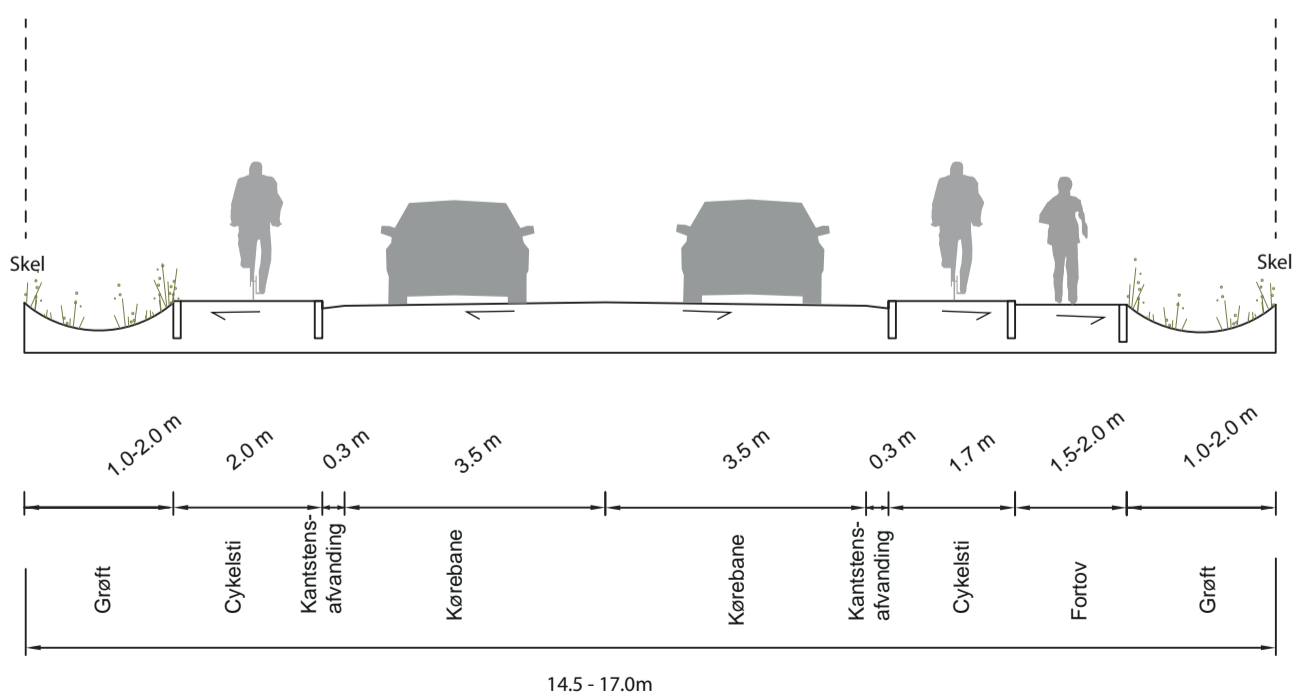
Forbindelsesgaderne har karakter af slanke korridorer mellem stamvejene. Gaderne er ubeplantede, men har samme grøftemotiv som stamvejene. De varierer i bredde afhængig af deres trafikale funktion.



Type 1 : Vejprofilsnit 1:100

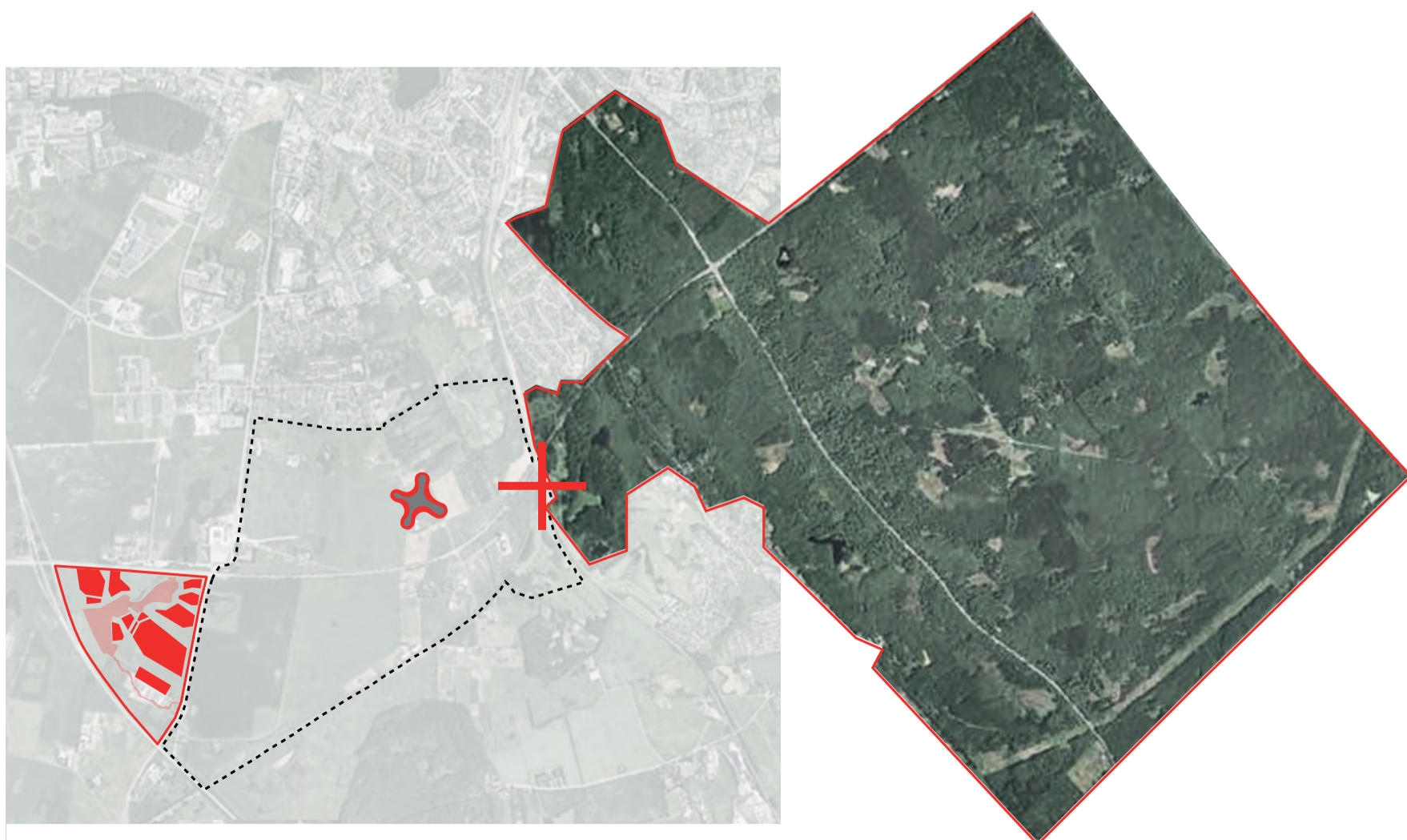


Type 2 : Vejprofilsnit 1:100



Type 3 : Vejprofilsnit 1:100

7.0 Megaprojekterne



7.1 Nyt Hospital Nordsjælland

Centralt i den nye bydel opføres Nyt Hospital Nordsjælland

Som bydelens absolut største enkeltstående bygning og største arbejdsplads, vil hospitalet såvel visuelt som funktionelt komme til at fremstå som bydelens omdrejningspunkt.

Bygningen, der skal huse det kommende superhospital, tegnes af det schweiziske arkitektfirma Herzog & de Meuron i samarbejde med danske Vilhelm Lauritzen Arkitekter. De har udviklet en unik arkitektonisk bygning med en særpræget organisk form, som potentielt kan sætte en høj standard for den arkitektoniske kvalitet.

De mange med dagligt ærinde på hospitalet vil være med til at skabe liv i stationsbyen mellem hospitalet og stationen. Netop placeringen af hospitalet tæt ved den kommende station betyder, at et stort antal ansatte, patienter og besøgende i øvrigt vil benytte den kollektive transport til og fra hospitalet. Der skal derfor, med anlægget af en stiforbindelse fra stationen over Overdrevsvejen, gennem stationsbyen, til hospitalet, sikres en god og direkte rute for gående og cyklende. Tilsvarende skal nye stiforbindelser sikre gode forbindelser for gående og cyklende mellem Hillerød by og det nye hospital.

Hospitalet opføres på en 300.000 m² stor grund nord for Overdrevsvejen, tæt på den kommende station. I tilknytning til hospitalsgrunden har regionen reserveret plads til udvidelser hvis fx psykiatrien skal flyttes til bydelen.

Nyt Hospital Nordsjælland, skal betjene et opland med mere end 310.000 indbyggere. Bygningen opføres med et etageareal på 124.000 m², der skal huse 24 specialer, ca. 660 sengepladser og ca. 4.000 arbejdspladser. Op mod 500.000 personer forventes årligt at blive behandlet ambulantly, som dagpatienter eller i akutmodtagelsen.

Byggeriet af Nyt Hospital Nordsjælland har et budget på ca. 4 mia. kr., og byggeriet forventes i gangsat i efteråret 2017 med en ibrugtagning omkring årsskiftet 2020 / 2021.



Placeringen ved Overdrevsvejen / Illustration fra vinderforslaget



Indblik til hospitalet fra landskabskilen

7.2 Ny S-togs- og lokalbanestation

En ny kombineret S-togs- og lokalbanestation bliver opført i den nye bydel, hvor Overdrevsvejen krydser under banerne. Det sker i forlængelse af en beslutning i Folketinget om at finansiere en ny station i tilknytning til det kommende Nyt Hospital Nordsjælland.

Stationen skal betjene hospitalet men har også karakter af pendlerstation for Hillerød og omegn. Endvidere vil den medvirke til at fremme byudviklingen af området. Et byudviklingsområde med S-togsstation mellem Allerød og Hillerød har længe været en del af kommuneplanlægningen i Hillerød og med placeringen af den nye station lige syd for Hillerød får den nye bydel en effektiv kollektiv trafikbetjening.

Den nye station vil således ikke blot blive en unik transportmulighed for sygehuspersonale, patienter, besøgende til hospitalet og områdets pendlere, men vil forbedre togbetjeningen af hele området og være et naturligt knudepunkt for lokalbanen og S-banen. Stationen vil samtidig blive pendlerstation for trafik mod København, og er dermed et led i en bedre banebetjening af både Hillerød og Nordsjælland.

For at sikre pendlerne optimale vilkår etableres der op mod 450 pendlerparkeringspladser centralt ved den nye station.

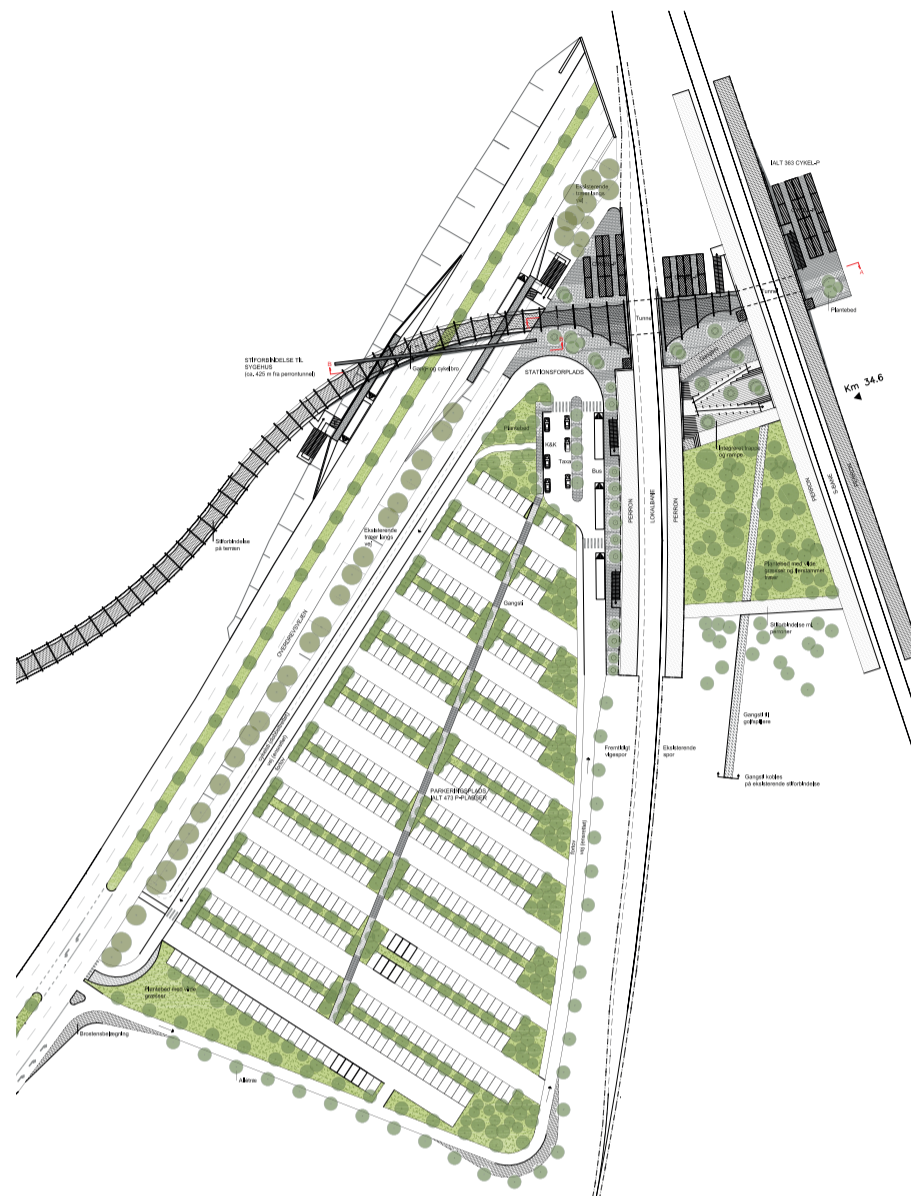
Der vil køre S-tog hvert 10. minut i begge retninger, og Frederiksværkbanen vil stoppe 3 gange i timen i hver retning.

Stationen vil dermed hjælpe til at samle S-tog og lokalbanen, så togbetjeningen og sammenhængen mellem København og Nordsjælland bliver forbedret markant.

Samtidig arbejdes der på at ombygge lokalbanens spor på Hillerød station således, at der kan skabes direkte forbindelse fra alle lokalbanerne i Nordsjælland til det nye hospital og med højere frekvens for lokalbanetog. Ombygningen af Hillerød Station vil også skabe kapacitet til, at Holtelinjen kan forlænges til Hillerød. Det vil gøre det muligt at opnå 5 minutters drift på S-toget.

Den samlede anlægsudgift er ca. 115 mio. kr. til station og forplads. Staten har afsat 46,5 mio. kr. til undersøgelser og anlægsprojekt. Lokalbanen, Hillerød Kommune og Region Hovedstaden skal stå for de resterende udgifter.

Det forventes, at den nye station skal være færdig inden åbningen af sygehuset og senest i 2020, hvor sygehuset skal stå færdigt. Der arbejdes dog på at fremrykke etableringen af stationen, så at station og parkeringsanlæg kan indvies i 2018.



Skitsen herover er fra Banedanmarks idéoplæg fra 2011 og viser hvordan stationen kan komme til at se ud.

7.3 Solrødgård, Energi-, Klima- og Miljøpark

Energi, Klima og Miljøparken Solrødgård er Hillerød Forsynings visionære projekt, der skal samle og fremtidssikre en række af forsyningsvirksomhedens kerneopgaver. Det ambitiøse projekt udvikles på en 60 ha stor nabogrund til den nye bydel med respekt for både landskab og omgivelser.

Energi-, Klima- og Miljøparken indeholder flere funktioner- der på den fælles matrikel tænkes ind i et samlet koncept, hvor der er lagt stor vægt på synergi, bæredygtighed og formidling.

På energisiden indeholder Solrødgård et moderne energiproduktionsanlæg, der både skal gøre brug af geotermi, flisfyring og solceller. Anlæggene skal producere fjernvarme til hele bydelen, resten af Hillerød Kommune og nabokommuner og samtidig producere grøn elektricitet til de lokale elforsyningsområder.

Et nyt renselanlæg skal sikre rensningen af spildevand fra både den nye bydel og store dele af resten af Hillerød Kommune. I samspil med de store medico virksomheder i området, herunder det kommende Nyt Hospital Nordsjælland, skal der sikres særlige muligheder for håndteringen af deres spildevand.

Kommunens genbrugsstation flyttes også til området, hvor der laves særlige tiltag for at genbruge de stadig stigende affaldsmængder.

Integreret i områdets landskab skabes der en række vådområder, der skal bidrage til at forsinke regnvandet fra ekstremregnhændelser fra både Solrødgård og den nye bydel.

Det overordnede koncept for Energi-, Klima- og Miljøparken er at tænke anlæggene ind i naturen og landskabet og udnytte de nye anlæg til at skabe nye rekreative muligheder indenfor selve parken. Derfor arbejdes der med, at bygninger så vidt muligt indpasses i landskab og at der lægges særlig vægt på at skabe adgang for besøgende til de rekreative vådområder. Dette skal medvirke til at styrke den formidling af de bæredygtige tiltag, man gør med Energi-, Klima- og Miljøparken.

Det samlede anlægsbudget for Energi-, Klima- og Miljøparken forventes at overstige 1 milliard kroner og vil, når det er fuldt realiseret, være et af de største anlæg af sin art herhjemme. Der vil være ca. 100 arbejdspladser på stedet og årligt forventer man mere end 300.000 besøgende til både genbrugspladsen og de øvrige faciliteter i parken.

Det er planen, at de første anlægsprojekter påbegyndes i 2015/16, og at den samlede Energi-, Klima- og Miljøpark står færdig i 2018/20.



Plan over det nye anlæg / Illustration af C.F. Møller



Vision : Indblik ind over Solrødgård / Illustration af C.F. Møller

7.4 Kongernes Nordsjælland

Kongernes Nordsjælland er navnet på den kommende nationalpark, der vil omfatte store dele af den Nordsjællandske natur og tage sin begyndelse ved udgangen af den nye station i Favrholm. Det er planen, at nationalparken skal omfatte Store Dyrehave, Gribskov, Arresø, Esrum Sø, Gurre Sø og en række andre naturområder i Nordsjælland, og udgøre et stort sammenhængende område.

Gribskov er med sine 5.500 hektar den næststørste af vore gamle skove. Gribskavs størrelse, varierede karakter og kuperede terræn giver oplagte muligheder for at skabe store naturoplevelser med en vildere og mere dynamisk skovnatur. I skoven findes også gamle store, skorpede "skibs" ege, der blev plantet i årene efter at englænderne erobrede den danske flåde i 1807.

Danmarks to største søer Arresø og Esrum sø giver med deres areal og volumen et vigtigt bidrag til natur og dyrelivet i hele Nordsjælland samtidig med, at de rummer mange rekreative udnyttelsesmuligheder.

Kongernes Nordsjælland er også muligheden for at skabe en nationalpark, der binder de unikke kulturmiljøer i Nordsjælland sammen. Nogle af de mest besøgte slotte i Danmark som Frederiksborg Slot, Fredensborg Slot og Kronborg ligger i og ved Nationalparken og sammen med steder som Esrum Kloster og Gurre Slotsruin indeholder Nationalparken mange unikke muligheder for besøgende.

I Store Dyrehave, som er den del af nationalparken der ligger lige op ad den nye bydel Favrholm, er der helt særlige kulturelle og naturmæssige værdier at finde. I Store Dyrehave kan de gamle parforce jagtsystemer, der blev anlagt af kongerne tilbage i slutningen af 1600-tallet, opleves. De blev anlagt ved at dele skovene i afdelinger adskilt af rette veje, der skar hinanden i regelmæssige 8 benede stjerner, der gav mulighed for at se vildtet på lang afstand og muliggjorde en hurtigere jagt. I stjernen midt i Store Dyrehave satte man en sten med kongens navnetræk, der stadig kan ses i dag.

Der er mange unikke landsbyer og miljøer inden for parken, som hver især fortæller en vigtig del af den nordsjællandske historie. Nationalparken vil formidle lokalområderne, som det særlige de er hver for sig, men også bevidstgøre at de er en del af et større område. Det vil

øge sammenhængskraften i parken og gøre det attraktivt at bosætte sig i området.

Hillerøds nye bydel får med etableringen af Nationalpark Kongernes Nordsjælland et vidtforgrenet unikt natur- og kulturmiljø, der vil give de kommende beboere og besøgende attraktive rekreative muligheder lige uden for døren. Nationalparken vil også tiltrække besøgende fra ind- og udland, der får mulighed for at stå af på stationen i Hillerød Syd og gå eller cykle direkte ud i Nationalparken.

Der arbejdes i år på at blive enige om den endelige afgrænsning, så beslutningen om etableringen kan tages i 2015 efter 10 års arbejde med projektet.

Sidste år indsendte Kulturministeren i samarbejde med bl.a. Hillerød Kommune også en ansøgning om at få Store Dyrehaves parforcessystem optaget på UNESCO's liste over verdensarv.



Sti-stjernen anlagt i sin tid til parforce jagt.



Skoven ved efterårstid.



Historisk kort over parforcejagtsystemet.

8.0 Areal-skema og etapeplan

8.1 Etapeplan

Etapeplanen fastlægger hvilke områder der først skal udvikles.

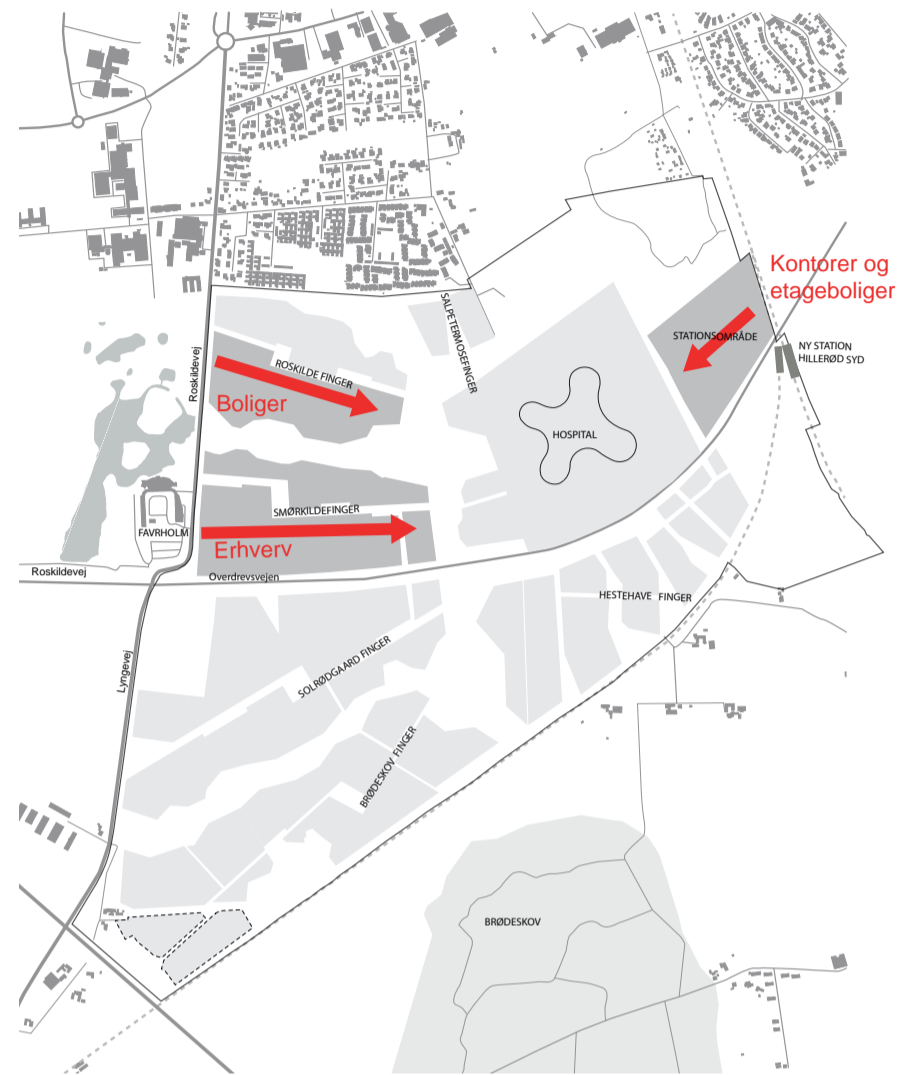
Etapeinddelingen skal sikre kommunen mulighed for at tilpasse investering i infrastruktur og byggemodning. Etapeplanen skal også sikre at der kan ske en udvikling af funktioner der er efterspørgsel på, i kontakt med den eksisterende Hillerød by og uden at det kræver at eksisterende boliger i området skal indgå i byudviklingen.

Området mellem stationen og hospitalet og området ved Overdrevsvejen og Roskildevej fastlægges som de første etaper.

Etape ved stationen indeholder etagebyggeri primært med kontor- og etageboligformål. Målet med denne etape er at udvikle bydelen omkring aksen mellem stationen og hospitalets hovedindgang for på denne måde at understøtte det bylivs potentiale, der er her.

Etape ved Overdrevsvejen og Roskildevej indeholder tæt-lav, parcelhusboliger og erhvervsbyggeri adskilt af én af de centrale landskabskiler, der forbinder hospitalet, landskabsfælleden og søerne ved Favrholt med hinanden.

Målet med denne etape er at demonstrere hvordan landskabskilerne skal fungere og spille sammen med byfingrenes kanter på begge sider. På den måde bliver det bydelens åbningsgreb, der på et tidligt tidspunkt viser intentionerne med bydelen.



8.2 Arealskemaer Favrhholm

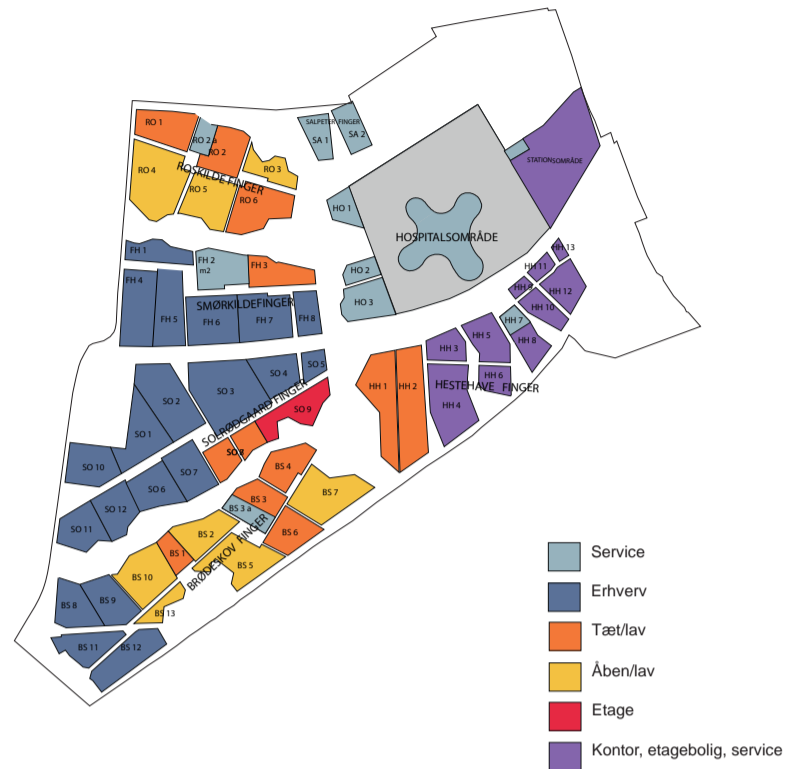
Det samlede udviklingsareal, perspektivarealer medtaget, udgør ca. 300 ha
 Helhedsplanen omfatter inkl. hospitalsområdet omtrentligt :

- Bebygget by, inkl. veje : 181 ha
- Ubebygget landskabsrum : 56 ha
- Perspektivarealer : 63 ha

I et omtrentligt og orienterende overslag fordeler antal boliger og ETM erhverv sig som følgende:

Området under ét :

Anvendelsesform	Antal bolig/ETM
Bolig :	1535
• Hvoraf åben-lav :	192
• Hvoraf tæt-lav :	538
• Hvoraf etagebolig :	805
Erhverv:	350.000 m²
• Hvoraf serviceerhverv :	246.000 m ²
• Hvoraf kontor/service :	116.500 m ²
• Hvoraf hospital :	120.000 m ²

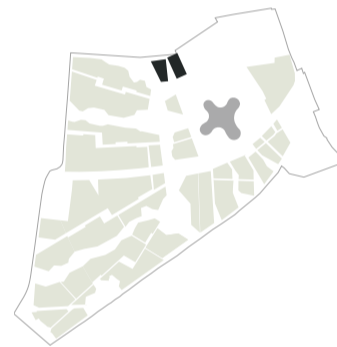


Salpetermosefinger

Samlet udlagt areal (ekskl. stamveje) : **25.000 m²**

Fordeling udlagte arealer og antal :

Anvendelsesform	%-andel	Antal bolig/ETM
Service :	100	12.500 m ²

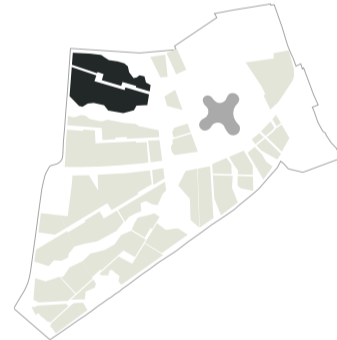


Roskildevejfinger

Samlet udlagt areal (ekskl. stamveje) **161.000 m²**

Fordeling udlagte arealer og antal :

Anvendelsesform	%-andel	Antal bolig/ETM
Bolig :		234
• Hvoraf åben-lav :	51	82
• Hvoraf tæt-lav :	44	152

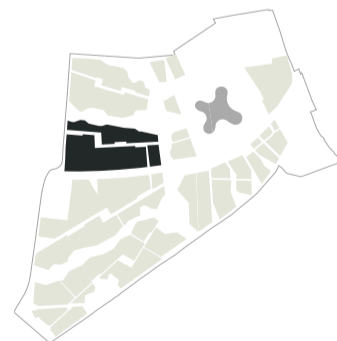


Smørkildefinger

Samlet udlagt areal (ekskl. stamveje) : **189.000 m²**

Fordeling udlagte arealer og antal :

Anvendelsesform	%-andel	Antal bolig/ETM
Bolig :		
• Hvoraf tæt-lav :	10	40
Erhverv :		
• Serviceerhverv :	78	66.500 m ²
• Off. service :	12	6.000 m ²

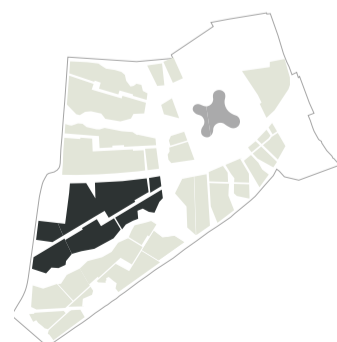


Solrødgårdfinger

Samlet udlagt areal (ekskl. stamveje) : **292.000 m²**

Fordeling udlagte arealer og antal :

Anvendelsesform	%-andel	Antal bolig/ETM
Bolig		193
• Hvoraf tæt-lav :	7	43
• Hvoraf etagebolig :	8	150
Erhverv		
Serviceerhverv	86	112.500 m ²



8.2 Arealskemaer Favrholtm

Brødeskovfinger

Samlet udlagt areal (ekskl. stamveje) : **276.000 m²**

Fordeling udlagte arealer og antal :

Anvendelsesform	%-andel	Antal bolig/ETM
Bolig :		259
• Hvoraf åben-lav :	40	111
• Hvoraf tæt-lav :	25	148
Erhverv :		
• Serviceerhverv :	31	38.500 m ²
• Off. service :	4	4.500 m ²



Hestehavefingre

Samlet udlagt areal (ekskl. stamveje) : **207.000 m²**

Fordeling udlagte arealer og antal :

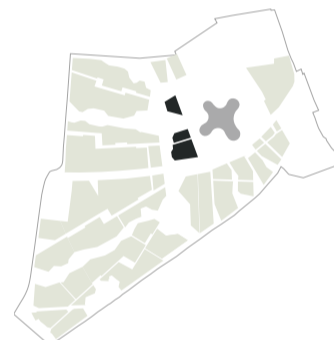
Anvendelsesform	%-andel	Antal bolig/ETM
Bolig :		471
• Hvoraf tæt-lav :	35	153
• Hvoraf etagebolig :	23	318
Erhverv :		
• Service erhverv :	17	16.000 m ²
Kontor erhverv :	22	41.500 m ²
Off. service	4	1.800 m ²



Serviceområde

Samlet udlagt areal 38.900 m²

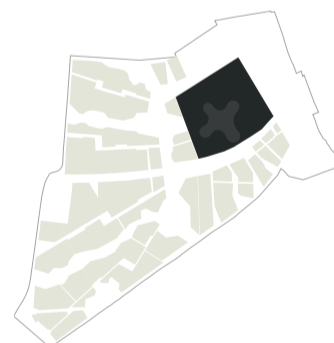
Areaerne anvendes til sekundære hospitalsfunktioner og ventes at andrage i størrelsesordenen 19.500 ETM



Hospitalsområde

Samlet udlagt areal : 312.000 m²

Hospitalet anslås til at andrage : ca 120.000 ETM



Stationsområde

Samlet udlagt areal : ca. **100.000 m²**

Anvendelsesform	%-andel	Antal bolig/ETM
Etagebolig :	50	318
Kontor erhverv :	50	41.400 m ²

