

RUNGSTED KYST STATIONSOMRÅDE UDVIKLINGSPLAN

06 JUNI 2019



HØRSHOLM KOMMUNE

EFFEKT



TRAFIKPLAN
RÅDGIVENDE INGENIØRFIRMA

INTRODUKTION

Med denne udviklingsplan sætter Hørsholm Kommune retningen for udvikling af Rungsted Kyst stationsområde på kort og på lang sigt. Udviklingsplanen er en strategisk plan for områdets langsigtede udvikling og består af et hovedgreb, strategier og beskrivelser af de enkelte delområders udviklingsmuligheder.

Udviklingsplanen viser, hvordan kommunalbestyrelsens vision for området kan indfries, og er et styringsredskab for Kommunalbestyrelsen i dialogen med grundejere og potentielle investorer, når området skal udvikles. Udviklingsplanen danner grundlaget for, at der kan udarbejdes lokalplaner for de enkelte delarealer i området.

Processen har indeholdt en ambitiøs interessentinddragelse, hvor borgere, aktører og grundejere i stationsområdet blandt andet har været med til at udpege stationsområdets nuværende kvaliteter, og de forskellige behov, ønsker og interesser til områdets udvikling er blevet identificeret.

Området har en unik placering i Hørsholm Kommune og indeholder i dag store kvaliteter bl.a. placeringen midt i et historisk kulturmiljø, naturskønne områder inden for gåafstand og Rungsted Kyst station som et centralt trafikalt knudepunkt. Disse kvaliteter udgør, sammen med et behov for at udvide daginstitutionskapaciteten i området, forbedre parkeringsforholdene og tilføre flere boliger og skabe mere byliv, forudsætningerne for udviklingsplanen.

Med udviklingsplanen for Rungsted Kyst stationsområde skal området også i fremtiden være et attraktivt område i Hørsholm Kommune.

Hørsholm Kommune, juni 2019



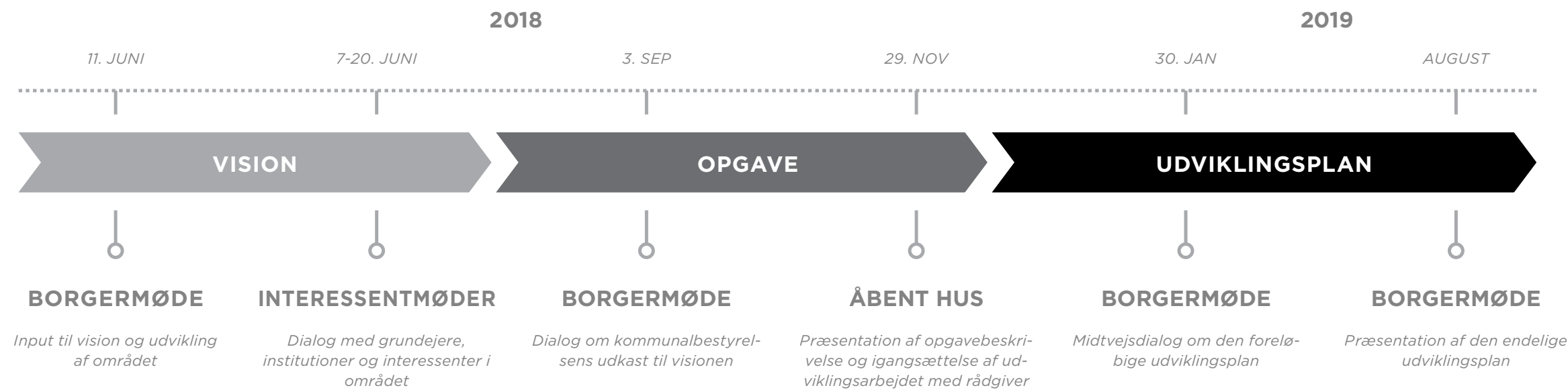
INDHOLD

INTRODUKTION	2
DIALOG OG INVOLVERING	6
VISION	8
UDVIKLINGSPLANENS OPBYGNING	11
FORUDSÆTNINGER	13
- Baggrund og temaer i udviklingsplanen	
- Lokal kulturarv og identitet	
- Ejerforhold og fredninger	
- Områdets udfordringer	
HOVEDGREB OG STRATEGIER	21
- Hovedgreb	
- Omlægning af stationspladserne	
- Strategi for infrastruktur	
- Strategi for kulturmiljø og fortætning	
- Strategi for byliv og byrum	
- Strategi for landskab	
DELOMRÅDER	37
- Plan over delområder	
- Mulighedsstudier for hvert delområde	
NÆSTE SKRIDT	47

DIALOG OG INVOLVERING

DIALOG OG INVOLVERING

Der har igennem processen og de forskellige faser været afholdt en række møder med borgere, brugere og interessenter i området. Møderne har haft forskellige format fra Åbent Hus, mindre workshops til store borgermøder. Formålet med dialogen og møderne har været at få kendskab til borgernes og interessenternes behov og ønsker til området i fremtiden og herigennem få kvalificeret udviklingsplanen. Møderne blev planlagt og faciliteret af COWI.



DIALOG OG INVOLVERING



Billeder fra Åbent Hus d. 29. november i den gamle stationsbygning i Rungsted og fra borgermøde d. 30. januar på Trommen

VISION

VI SKABER PLADS TIL LIVET.... SAMMEN UDVIKLER VI DET KULTURHISTORISKE RUNGSTED - ET KVARTER I BYEN TÆT PÅ DET HELE.

Bo som nabo til Karen Blixen - med Øresund i forhaven og København lige om hjørnet. Her er bæredygtige boliger i høj kvalitet, nærhed til institution, skole og indkøb i et trygt og indbydende område.

Trafiksikre stier forbinder din bolig med skov og strand, et aktivt havnemiljø, gode udfoldelsesmuligheder, fritidsaktiviteter og smukke omgivelser, hvor nybyggeri spiller sammen med områdets unikke historiske identitet.

Ovenstående vision er en fælles vision skabt på tværs af de politiske partigrupper i Hørsholm Kommune (undtagen liste O). Visionen blev godkendt i Kommunalbestyrelsen i oktober 2018.



Hørsholm i Fingerplanen



— Hørsholm Kommune
- - - Rungsted Kyst stationsområde

UDVIKLINGSPLANENS OPBYGNING

RUNGSTED KYST STATIONSOMRÅDE

UDVIKLINGSPLANENS OPBYGNING

Udviklingsplanen er en strategisk plan, der anviser en retning og sætter en ramme for de næste mange års udvikling af stationsområdet. Med planen fastlægges de overordnede rammer og strategier for udviklingen af Rungsted Kyst stationsområde. Udviklingsplanen fastlægger ikke de enkelte bebyggelser. Den eksemplificerer, hvordan visionen for området kan indfries, og hvordan de forskellige udfordringer og potentialer kan håndteres og løses i en samlet strategisk og fysisk plan. Planen danner afsæt for en efterfølgende beslutningsproces omkring udviklingen af de enkelte delarealer i området.

Udviklingsplanen er struktureret i følgende afsnit:

VISION

Visionen er skabt på tværs af de politiske partigrupper i Hørsholm Kommune (undtagen liste O) og er godkendt i kommunalbestyrelsen i oktober 2018.

FORUDSÆTNINGER

Under forudsætninger beskrives ejer- og fredningsforhold, kvaliteten i det lokale kulturmiljø samt de udfordringer der er i området i dag, og de temaer og fokusområder som udviklingsplanen fokuserer på. Det er disse forudsætninger, som udviklingsplanen tager afsæt i.

Vision og forudsætningerne udgør tilsammen udviklingsplanens målsætninger og grundlag.

HOVEDGREB

Hovedgrebet er planens "skelet". Det er den struktur, der samler og sikrer sammenhæng på tværs af områdets fremtidige delprojekter herunder infrastruktur og bebyggelser. Hovedgrebet sikrer, at de forskellige delområder i fremtiden spiller sammen og bidrager til en samlet enhed og med kvalitet i området.

STRATEGIER

For at sikre kvalitet og sammenhæng mellem hovedgreb og de konkrete fremtidige projekter i delområderne defineres en række strategier. Strategierne beskriver vigtige principper og retningslinjer, som de enkelte byggefelter og delprojekter skal forholde sig til og indordne sig efter, når de udvikles. Det handler bl.a. om at sikre projekternes samspil med de omkringliggende byrum, bebyggelser og landskabet.

MULIGHEDSSTUDIER

Mulighedsstudierne belyser forskellige ud- og ombygningsmuligheder i de forskellige delområder. Dette suppleres af et bilag med en økonomisk vurdering af mulighedsstudierne for de enkelte delområder.

UDVIKLINGSPLAN



FORUDSÆTNINGER

FORUDSÆTNINGER

BAGGRUND OG TEMAER I UDVIKLINGSPLANEN

Rungsted Kyst stationsområde er i Kommuneplan 2017-29 udpeget som fortætningsområde. Det skaber mulighed for at udvikle og forbedre området med afsæt i områdets eksisterende værdier og kvaliteter.

Stationsområdet ligger som et knudepunkt i landskabet mellem Hørsholm og Øresund omgivet af et smukt landskab med en unik kulturarv og historie. Stationsområdet har dermed potentiale for at fungere som bindeled ikke bare mellem Hørsholm og København, men også mellem Hørsholm og Rungsted Havn og mellem landskab og by.

Området fremstår i dag som et transitområde med store arealer til parkering og trafik, hvor det kan være svært for brugere og besøgende til fods at finde vej og udfordrende for pendlere i bil at finde parkering.

Udviklingen af området er en mulighed for at forny trafikløsningerne omkring stationen til gavn for lokale brugere, beboere, pendlere og gæster udefra. Og for at fortætte og forbedre bebyggelse og servicetilbud og for at styrke områdets lokale egenart og historie.

Udviklingsplanens temaer og særlige fokusområder er:

- **BEVARING OG STYRKELSE AF OMRÅDETS UNIKKE KULTURMILJØ OG IDENTITET**
- **BEDRE ADGANG, FLERE OPLEVELSER OG FORBINDELSER TIL DET GRØNNE OG LANDSKABET**
- **OPTIMERING AF TRAFIK OG PARKERING**
- **MERE BYLIV OG AKTIVITET**
- **OPGRADERING AF OFFENTLIGE AREALER OG SERVICE**
- **EN FORTÆTNING MED NYE BEBYGGELSER I OMRÅDET**



Rungsted Kirke

Rungsted Havn

Rungstedlund

**Rungsted
Ladegård**

**Rungsted Kyst
station**

Skole

**Rungsted
Golf Klub**

Remise

Rungstedgaard

Folehaveskoven

Hørsholm Kirke

Museum Nordsjælland

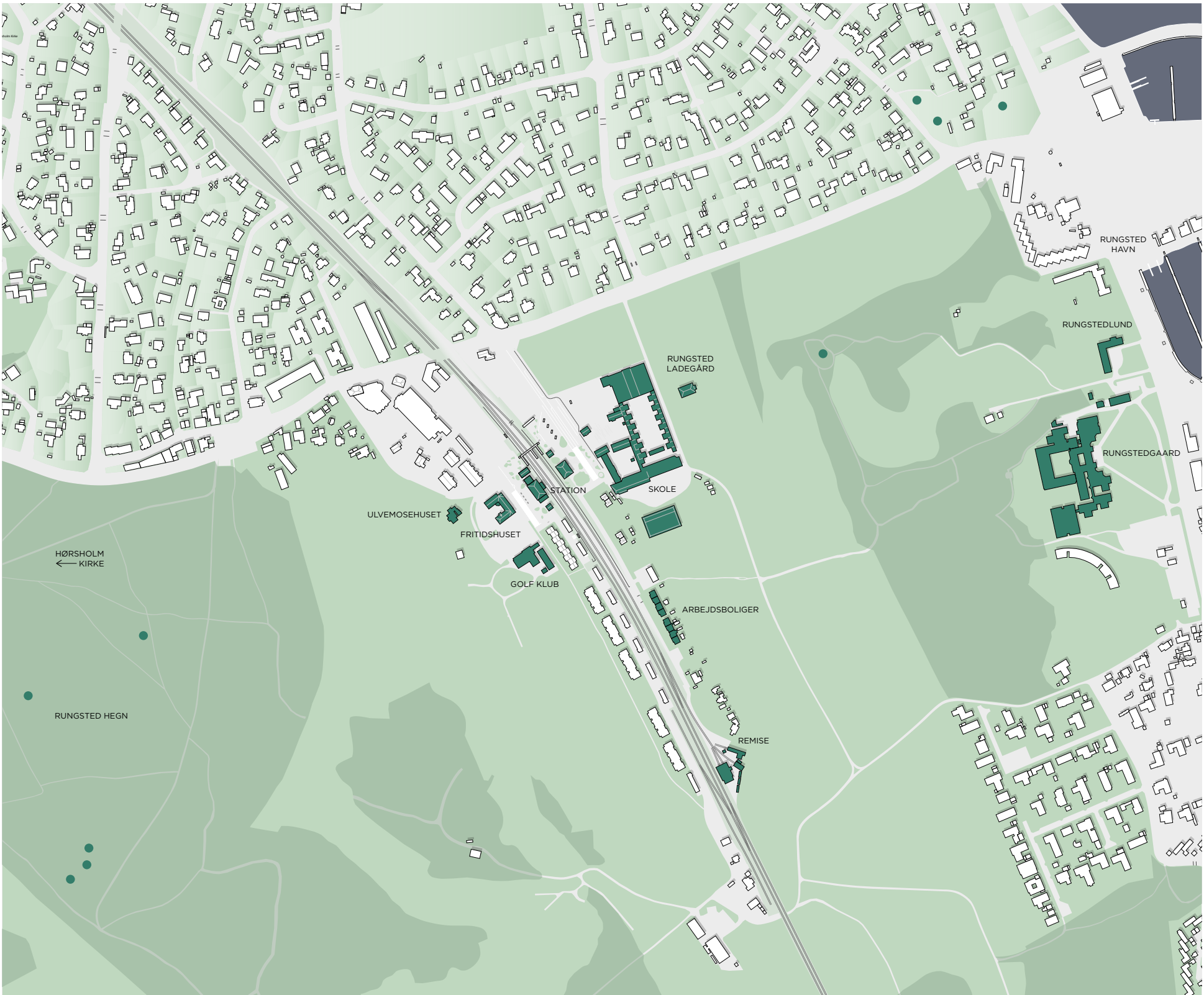
FORUDSÆTNINGER

LOKAL KULTURARV OG IDENTITET

Rungsted Kyst Station ligger midt i Rungsteds historiske kulturlandskab omgivet af Rungstedgårdenes tidligere dyrkningsjorde og skove. Området omkring stationen afspejler en tradition for at placere bebyggelse i sammenhæng med landskab. Nyere byggeprojekter i kommunen har viderebragt traditionen for landskabelige bebyggelser, så det i dag kan ses som en del af kommunens identitet og bygningskultur.

Rungsted Kyst station blev i sin tid anlagt i det åbne landskab. Sidenhen er bebyggelsen omkring stationen udviklet i tæt relation til det omkringliggende landskab. Alligevel opleves stationsområdet i dag næsten uden visuel og fysik kontakt til det store omkringliggende landskab, og stationspladsen er hovedsageligt præget af arealer til parkering og trafik.

Med udviklingsplanen skal forbindelsen til landskabet og det omgivende kulturlandskab styrkes. Stationsområdet skal udvikles og fornys med respekt for kulturhistorien og med særligt fokus på sammenhængen til landskabet.



Kulturhistorisk værdi

■ Bygninger af kulturel og historisk værdi

● Gravhøje, stendiger, mindesmærker og dysser dateret tilbage til oldtid, stenalder og jernalder

NATUR



Rungsted Hegn



Folehave Skov



Rungsted Golf Klub

HISTORIE



Rungstedlund



Hørsholm Kirke



Rungsted Kyst station

SAMSPIL MELLEM LANDSKAB OG BY



Kirstineparken



Dianas Have

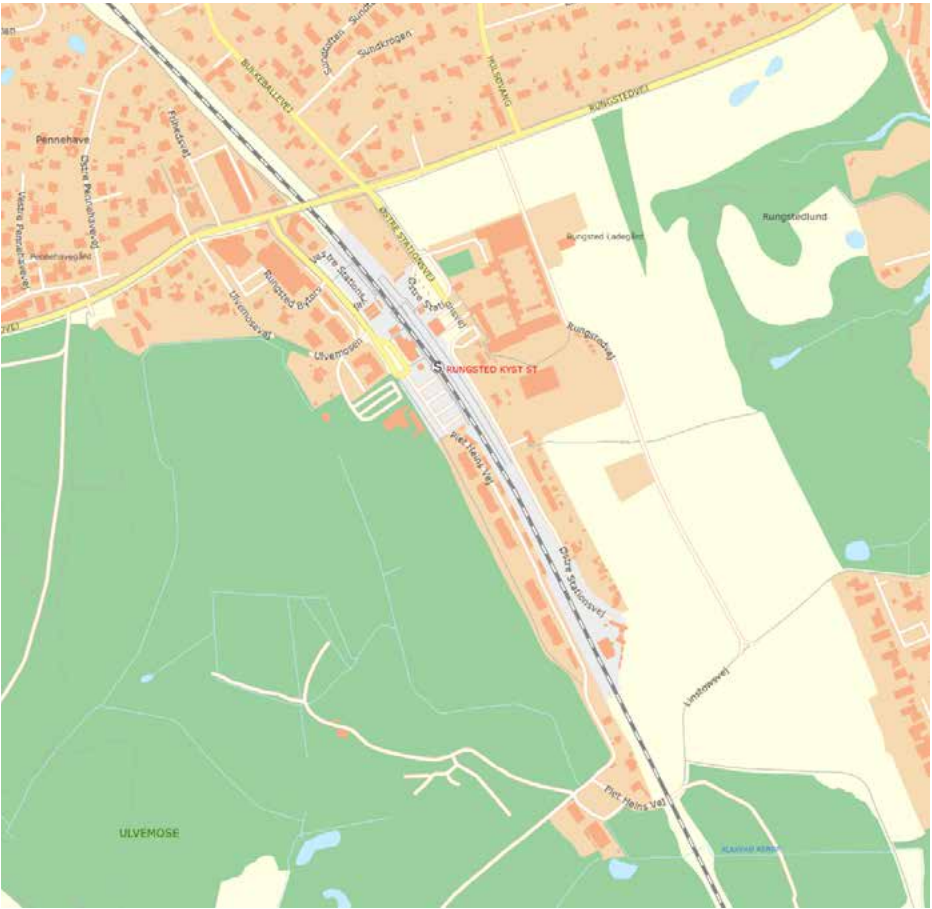


Rungstedgaard

FORUDSÆTNINGER

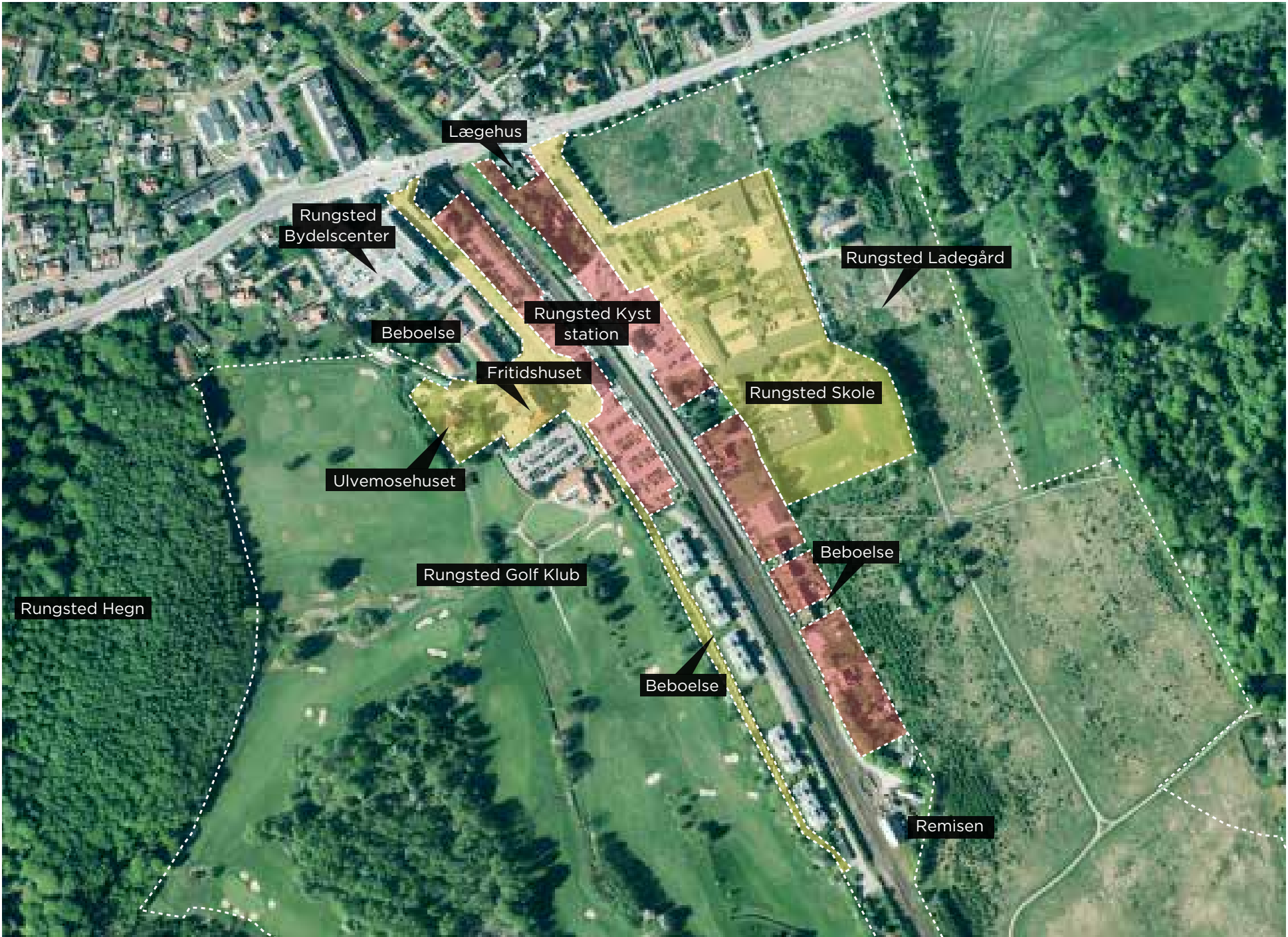
EJERFORHOLD OG FREDNINGER

Området har forskellige grundejere og består af relativt små byggefel-ter. Den primære grundejer i området er DSB. Banedanmark ejer skin-nerne. Hørsholm Kommune ejer arealerne med de kommunale funkti-oner som Rungsted Skole, Ulvemoosehuset og Fritidshuset. Herudover er der private grundejere og grundejerforeninger. Området rummer en række muligheder for at omdanne eller erstatte eksisterende bygning-er samt for at bygge nyt.



Teknisk kort over området

- Land
- Bebyggelse
- Skov, gartneri, kirkegård, rekreativt område
- Sø
- Teknisk areal, parkeringsareal
- Bygning



Ejerforhold i området

- Kommunale arealer
- DSB arealer

FORUDSÆTNINGER

OMRÅDETS UDFORDRINGER

Med afsæt i en analyse af området og viden fra tidligere analyser er følgende udfordringer blevet identificeret:

- Skoletrafik overlapper med pendlertrafik og skaber store trafikproblemer især om morgenen.
- Parkering til pendlere er spredt på store arealer omkring stationen, og der mangler en klar strategi for tilgængelighed.
- Der er etableret en ny busterminal på den østlige side af banen, men bustrafikken er stadig spredt på begge sider af banen. Dermed bruges der større areal til busparkering, og wayfinding fra tog til bus kompliceres unødigt.
- Cykel- og fodgængerstier er ikke klart angivet, hvilket medfører utrygge og usikre forhold for cyklister og fodgængere.
- Der er en mangelfuld skiltning og wayfinding for besøgende og turister.
- Der mangler gode fysiske og visuelle forbindelser til det omkringliggende landskab og til Rungsted Havn, Rungstedlund og Rungstedgaard.
- Stationsbygningerne står i perioder tomme og bør aktiveres for at sikre et levende byliv omkring stationen.



Parkering til pendlere er spredt på store arealer omkring stationen



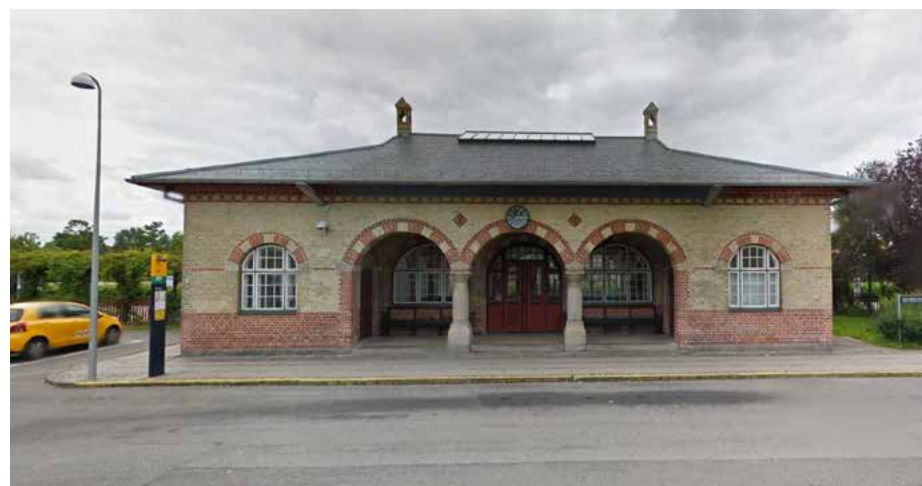
Bustrafikken er spredt på begge sider af banen



Der er en mangelfuld skiltning og wayfinding for besøgende og turister



Der mangler gode fysiske og visuelle forbindelser til det omkringliggende landskab



Stationsbygningerne står i perioder tomme



Cykel- og fodgængerstier er ikke klart angivet

HOVEDGREB

HOVEDGREB

OMLÆGNING AF STATIONSPLADSERNE

Biltrafik og parkering dominerer i dag stationspladserne. Parkerings- og trafikløsninger er knopskudt over tid, og parkeringsløsningerne er svære at overskue for bilister, hvilket skaber unødvendig parkeringssøgende trafik.

Hovedgrebet for Rungsted Kyst stationsområde indeholder en omlægning af pladsens infrastruktur, der skaber mere og bedre plads til trafikanter til fods og på cykel og forenkler adgangs- og parkeringsforholdene for bilister. Samtidig vil omlægningen være med til at understrege stationen og dens bygninger som en væsentlig del af Rungsteds kulturmiljø og give disse bygninger en mere betydningsmæssig rolle i byrummet.

Ved at omlægge parkeringsarealet på begge sider af banen skabes der plads omkring stationen til to byrumspladser, der kan indeholde (by) natur, byliv og nye aktiviteter. Omlægningen af infrastruktur skaber en bedre kobling mellem de forskellige transportformer. Dels ved at sikre overblik over parkeringsmuligheder for pendlere i bil, dels ved at skabe bedre forhold for fodgængere og cyklister omkring stationen og ved at skabe bedre rammer for service og byliv omkring stationen.

De to stationspladser bliver omdrejningspunkt for trafik, liv og aktivitet på stationen med eksisterende og nye bygninger som ramme.



Eksisterende situation omkring stationen

--- Nye stationspladser



Eksempler på grønne byrum med mulighed for ophold

HOVEDGREB

OMLÆGNING AF STATIONSPLADSERNE

Stationspladserne bliver en ny måde at møde Rungsted Kyst stationsområde på. Pladserne defineres og afgrænses af de omkringliggende og eksisterende bygninger. Pladserne udgør tilsammen et byrum omkring stationsbygningerne på tværs af banen og stationsområdet. Dette er med til at iscenesætte og indramme kulturarven på stationen samt stationspladsen, som trafikplads for forskellige brugere, der skifter transportform på stationen: fodgængere, cyklister, bus-, tog- og taxa-passagerer og bilister.

Stationspladserne skal understøtte bylivet omkring stationen. Ved at udforme pladserne efter de bløde trafikanters bevægelsesmønstre, skabes der forskellige mindre arealer til ophold omkring bygningsfacader og pladsernes landskabselementer. Langs perron og busterminal og ved "kiss and ride" områder etableres let tilgængelige opholdssteder og rum, hvor man kan vente på bus, tog eller bil.

På vestsiden af banen, hvor der er eftermiddagssol, skabes der langs stationsbygningen mulighed for udeservering og ophold.

På østsiden af banen kan skolegården åbnes op mod stationspladsen og dermed give skolens elever adgang til at bruge pladsen til uformelt ophold og leg og læring i og udenfor skoletid. Efter skoletid kan stationspladsen i sammenhæng med skolens arealer og lokaler benyttes af det lokale foreningsliv.

På pladserne kan der etableres et landskab med grønne "åndehuller" af samme karakter som den omkringliggende natur, hvilket vil understøtte Rungsted Kyst Stations unikke identitet.



Eksempler på træbeplantninger og grønne øer

Eksempler på læring og bevægelse



Eksempler på fast belægning

Eksempler på Ophold i byrum

OMLÆGNING AF STATIONSPLADSERNE

FORSLAG



HOVEDGREB

STRATEGI FOR INFRASTRUKTUR

BILTRAFIK OG PARKERING

Parkering er i dag placeret på begge sider af banen. Området har over tid udviklet sig på bilernes præmisser og fremstår i dag som et parkerings- trafik- og transitområde. De spredte parkeringsarealer kombineret med en høj belægningsgrad medfører nødvendig kørsel i forbindelse med parkeringssøgning og deraf følgende ulovlige parkeringer omkring stationen.

Ved at koncentrere bilparkering nord for stationen kan der skabes et stationsområde med en god balance mellem biler og byliv. Det skaber en enkel og overskuelig parkeringsstruktur, og det gør det nemmere at finde en p-plads. Dermed reduceres biltrafikken omkring stationen og områdets andre funktioner.

Parkeringen nord for stationen kan samles i et parkeringshus øst- eller vest for banen.

Eksisterende biltrafik



Fremtidig biltrafik



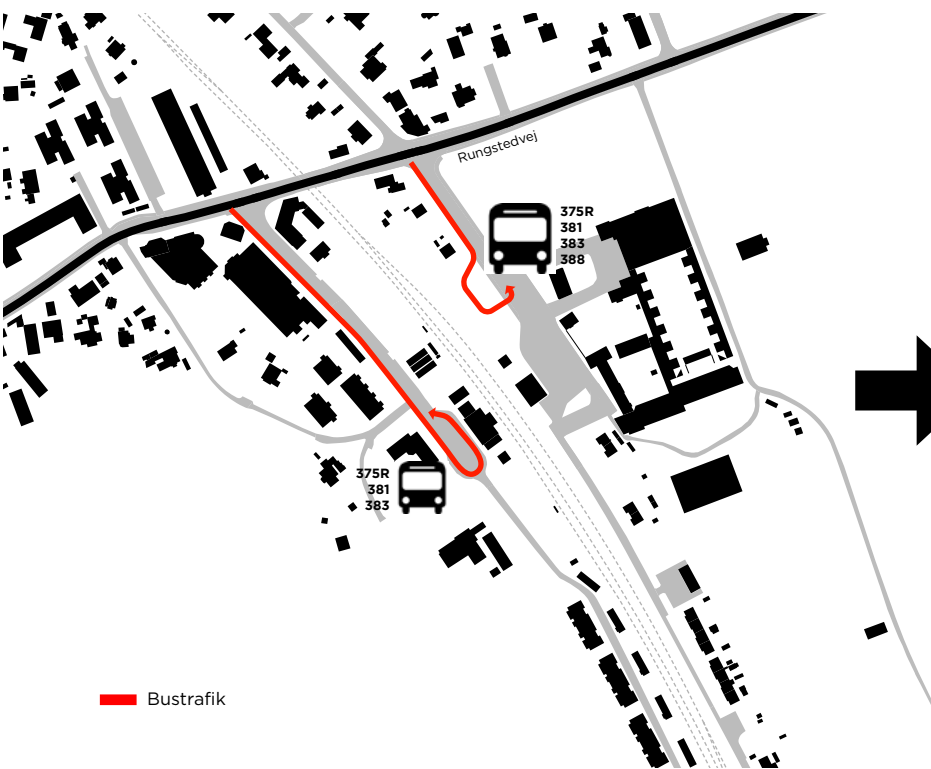
BUSTRAFIK

I dag er der busterminal på begge sider af banen. Det betyder, at et stort areal benyttes til holdepladser og manøvrering på begge sider af banen.

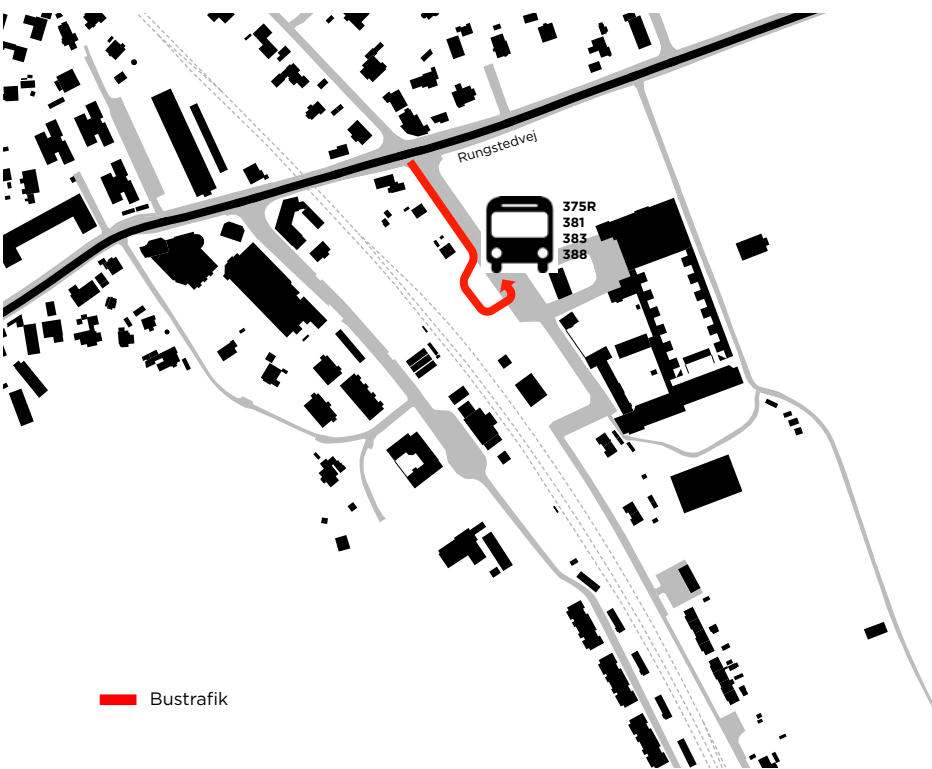
Ved at samle busholdepladserne på østsiden af stationen, hvor der er en nyanlagt terminal, vil man kunne frigøre areal i området til andre formål. Herudover vil man desuden kunne fremme navigation og brugervenlighed for buspassagerer.

Tilgængelighed på tværs af banen er sikret med eksisterende gangbro og elevator.

Eksisterende bustrafik



Fremtidig bustrafik



CYKELTRAFIK

Der er anlagt cykelstier til stationen på øst- og vestsiden. Cykelforbindelsen på den vestlige side af banen er udpeget som en mulig supercykelstiforbindelse i Region Hovedstaden, men den har ikke nogen god forbindelse mod syd. Cykelstien er svær at følge forbi stationen, fordi forløbet afbrydes og stien føres tværs gennem pendlerparkeringspladsen

Den sydgående cykelforbindelse bør opgraderes med henblik på at understøtte cyklister til stationsområdet og den gennemgående cykeltrafik på supercykelstien.

Eksisterende cykelstier



Fremtidig cykelstier



FODGÆNGERTRAFIK

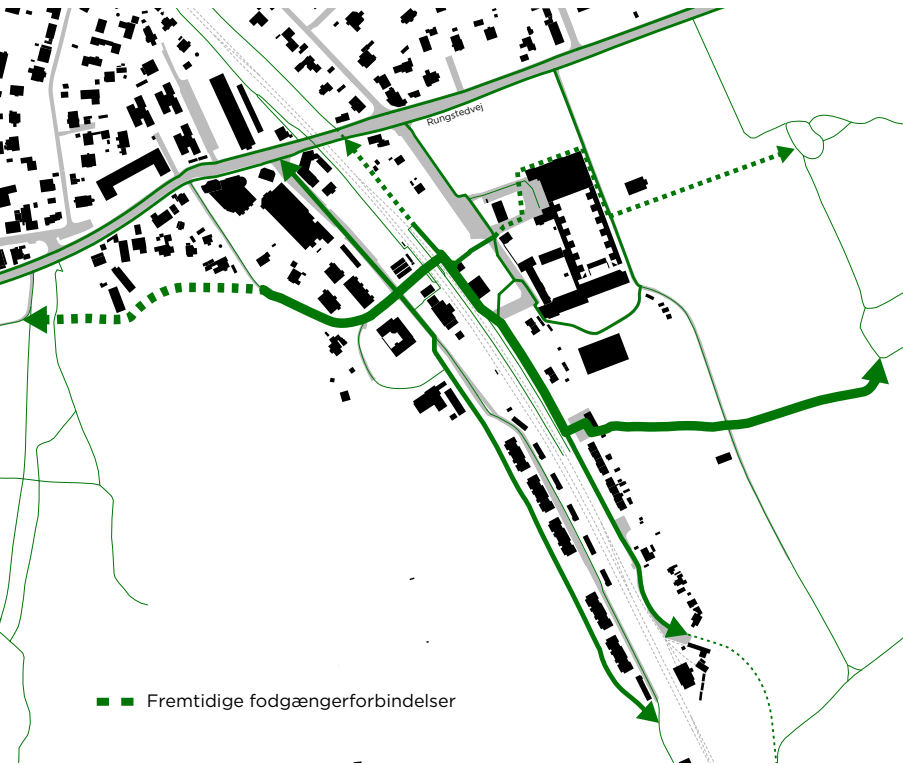
Fodgængerforbindelserne fra stationsområdet fører primært i nord- og sydgående retning. Der er i dag ingen forbindelse fra stationen gennem landskabet vestpå til Hørsholm og en ringe forbindelse østpå til Rungstedgaard og havnen.

Det foreslås, at der skabes bedre stiforbindelser igennem landskabet mod øst og vest i samråd med de respektive grundejere. Dermed skabes der en ny rekreativ landskabsforbindelse fra Hørsholm over stationen til Rungstedlund og Rungsted Havn, samtidig med at stationen bliver styrket som bindeled.

Eksisterende fodgængerforbindelser



Fremtidige fodgængerforbindelser



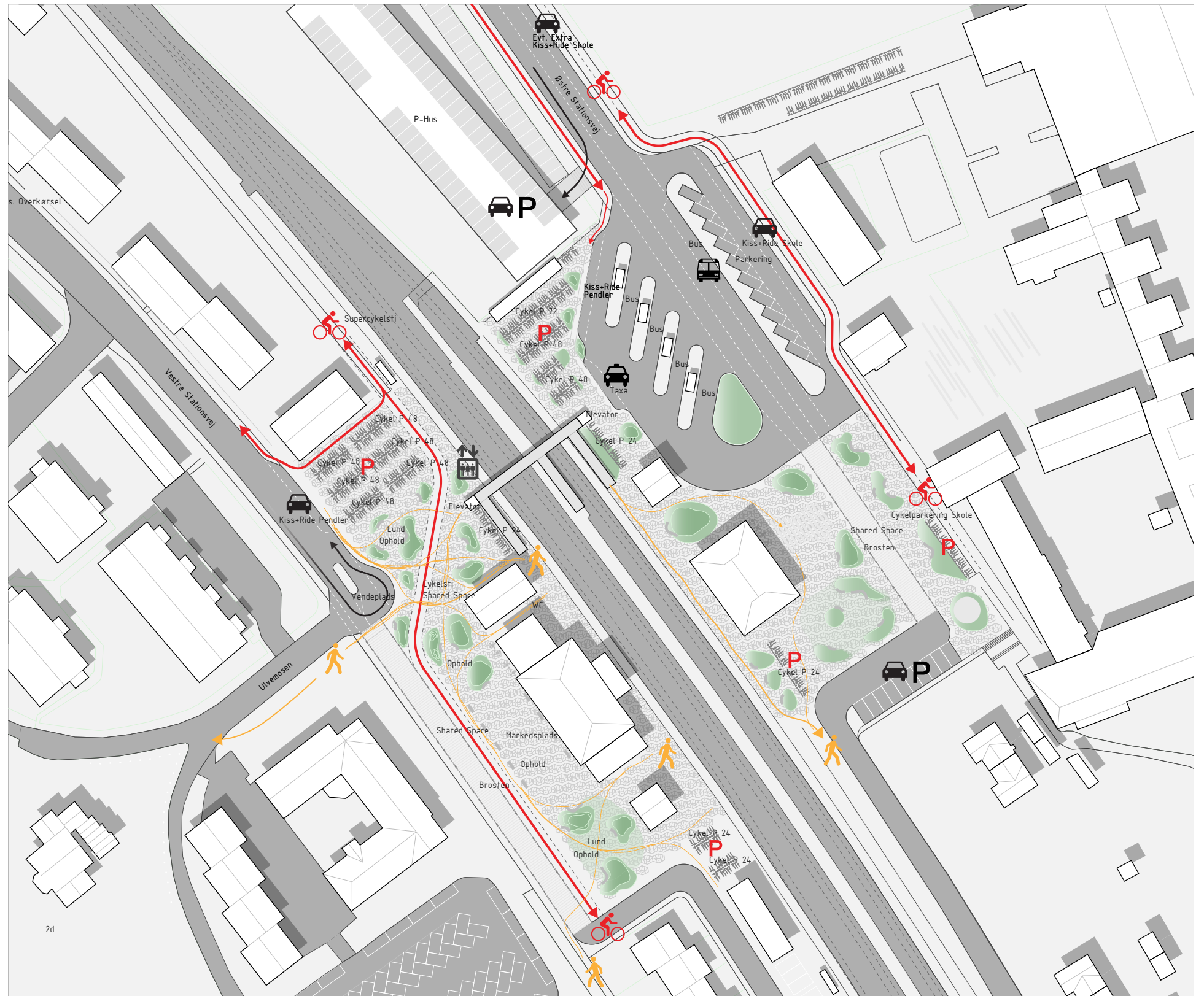
HOVEDGREB

STRATEGI FOR INFRASTRUKTUR

Trafik- og parkeringsarealer optager i dag de fleste friarealer i området. Derfor er det afgørende at finde nye løsninger for trafikafvikling for at kunne skabe areal til udvikling og fortætning

Udviklingsprincipper:

- Stationsforpladser frigøres til bløde trafikanter og byliv
- Pendlertrafik og bilparkering afvikles primært nord for stationen
- "Kiss and ride" funktion til station afvikles ud for fodgængerbro
- "Kiss and ride" og korttidsparkering til skole afvikles i separat bane
- Biltrafik på stationspladsen afvikles på pladsbelægning af brosten, så det fremgår, at bilerne her krydser en plads
- Busser samles i én terminal øst for banen
- Supercykelsti på vestside føres fra nord til syd over stationspladsen i en markeret bane
- Cykelparkering fastholdes med hovedvægt i den nordlige del af begge stationspladser





© Uwe Köppen

Eksempler på delt infrastruktur mellem bil og blød trafik



© Uwe Köppen

Eksempler på cykel parkering



© Lex Kerfers



Eksempler på wayfinding på pladsbelægning af brosten

HOVEDGREB

STRATEGI FOR KULTURMILJØ OG FORTÆTNING

Området omkring Rungsted Kyst station er et helstøbt og historisk kulturmiljø med Rungstedgårdene og de fredede dyrkningsjorde omkring det historiske stationsanlæg med stationsbygninger, banearbejderboliger og en remise. Alt sammen er med til at give området sin unikke karakter og identitet. Området er et af landets mest velbevarede stationsmiljøer og indeholder flere bevaringsværdige bygninger bl.a. Rungsted Skole.

Udviklingen af stationsområdet skal spille sammen med og understøtte kulturhistorien og identiteten i området. Fortætning omkring stationen skal derfor både understøtte det nuværende kulturmiljø samtidig med, at den skal bidrage til at skabe mere liv og aktivitet i området ved at tiltrække nye funktioner, brugere og beboere.



Bygninger der er en del af det eksisterende kulturmiljø



Eksempler på nybyggeri



Bygninger der er en del af det eksisterende kulturmiljø



Eksempler på nybyggeri



Bygninger der er en del af det eksisterende kulturmiljø



Eksempler på nybyggeri

Udviklingsprincipper:

- De nye stationspladser skal danne en ny ramme, der understøtter de historiske stationsbygninger.
- Rungsted Skole og Fritidshuset afgrænser i dag stationspladserne mod øst og vest. Den kvalitet og bygningskala bør bevares i fremtiden ved f.eks. at bibeholde eksisterende bygninger eller sikre tilsvarende kvalitet.
- Mod nord og syd skal nybyggeri bidrage til at skabe et klart defineret byrum omkring stationspladserne og bidrage med liv og aktivitet omkring stationen.
- Nybyggeri bør udføres i naturmaterialer f.eks. teglsten, der passer ind i bygningsarv og landskabet

FORTÆTNING

Udviklingsplanen skal definere rammerne for nybyggeri på den lange bane og definere mulighederne for aktører, der ønsker at bidrage til udviklingen af området. Planen definerer en række delområder for fortætning og fastlægger bygningshøjde og omfang. I afsnittet "Delområder" på side 37 beskrives mulighederne for de enkelte delområder nærmere.

DELOMRÅDE 1 - NORDVEST FOR STATIONEN

Arealet er ejet af DSB og anvendes i dag til pendlerparkering og parkering til områdets øvrige funktioner herunder fødevaremarkedet Meny. Såfremt der findes en samlet løsning til parkering, kan arealet udvikles til fx. boliger, serviceerhverv eller publikumsorienterede funktioner, der kan bidrage til livet på stationspladsen. Bebyggelsen markerer facaden mod Vestre Stationsvej og den vestlige stationsplads. Bebyggelsen skal danne overgang fra 5 etager mod nord til 3 etager mod stationspladsen. Langs Vestre Stationsvej skal bebyggelsen forskydes, så der skabes plads til at bevare eksisterende træplantning langs vejen.

DELOMRÅDE 2 - NORDØST FOR STATIONEN

Arealet er ejet af DSB Ejendomme og har ikke en anvendelse i dag. Anvendelse kan være til boliger eller til et samlet parkeringshus for hele stationsområdet. Bebyggelsen markerer den nordlige facade af stationspladsen og kan have offentlige funktioner i stueetagen.

DELOMRÅDE 3 - SYDVEST FOR STATIONEN

Arealet er ejet af DSB og anvendes i dag til parkering. Såfremt der findes en samlet løsning til parkering, kan arealet udvikles til boligudvikling. Bebyggelsen er udlagt som 2,5 etages rækkehuse. Bebyggelsens gavl skal markere afslutningen på den vestlige stationsplads.

DELOMRÅDE 4 - FRITIDSHUSET

Arealet ejes af Hørsholm Kommune og er i dag uden anvendelse. Fritidshuset markerer den historiske facade mod stationspladsen og bidrager til oplevelsen af områdets historie i sin nuværende form. Bebyggelsen kan fortættes med nybygning mod vest langs Ulvemosen. Ved evt. nybyggeri skal den eksisterende bygningshøjde og kvalitet videreføres.

DELOMRÅDE 5 - ULVEMOSEHUSET

Arealet ejes af Hørsholm Kommune og anvendes i dag til daginstitution. Arealet danner overgang fra stationsområdet til golfbanens landskab. Dets nuværende funktion kan opretholdes, men der er også mulighed for at omdanne den eksisterende bygning til andre formål eller erstatte den med en ny bebyggelse, der placeres ind mod Ulvemosen.

DELOMRÅDE 6 - SKOLEN

Arealet ejes af Hørsholm Kommune og kan evt. rumme tilbygning med daginstitution. Evt. nybyggeri skal indpasses i den eksisterende arkitektur med øst-vestgående længebygninger, eller nord-sydgående mellembygninger med flad taghældning og røde teglstensfacader. Nybyggeri på skolen vil medføre reduktion af friarealer.

DELOMRÅDE 7 - SYDØST FOR STATIONEN

Arealet ejes af DSB og anvendes i dag delvist til parkering. Der kan etableres rækkehuse i forlængelse af de eksisterende banearbejderboliger eller en længebygning som daginstitution med et friareal ind mod skolen.



Bygningsarv og nybyggeri

HOVEDGREB

STRATEGI FOR BYLIV OG BYRUM

Der er i dag stor trafik til og igennem området, men stort set ingen anledning til eller mulighed for ophold. Udviklingen af stationsområdet kan skabe nye muligheder for at styrke bylivet og aktiviteter omkring stationen ved at udvikle området fra et transitområde til et mødested i Rungsted med serviceudbud, nye aktivitet og ophold.

Udviklingsprincipper:

- Stationspladserne skal udformes med bløde trafikanter i centrum og med gode opholdsarealer til togpassagerer, besøgende og turister.
- Belægning, beplantning, belysning og byrumsinventar skal understøtte byliv, tryghed og ophold.
- Stueetager i bygninger orienteret ud mod stationspladserne bør anvendes til publikumsorienterede formål såsom sundhedshus, mindre butikker eller andre serviceerhverv.
- Stationsbygninger udlejes til publikumsorienterede formål med særligt potentiale for at skabe byliv. F.eks. cafe, bager med detailhandel og udeservering, sundheds- og fitnessstilbud med udendørs træning såsom crossfit, yoga mm.





Eksempler på publikumsorienterede funktioner ed fokus på mad og fritid



Eksempler på publikumsorienterede unktioner med fokus på sundhed og bevægelse



Eksempler på aktive stueetager der skaber byliv omkring stationspladserne

HOVEDGREB

STRATEGI FOR LANDSKAB

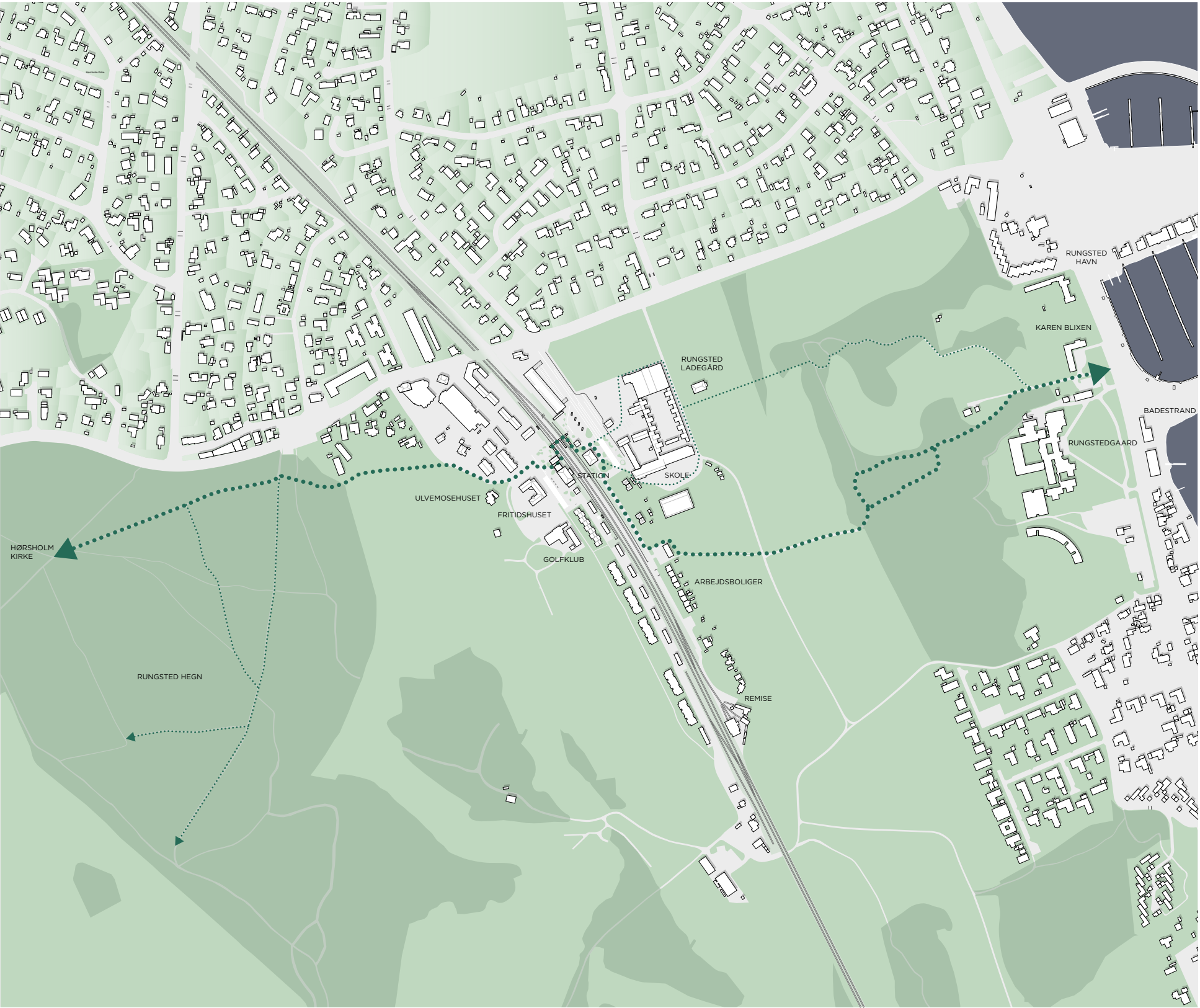
Rungsted Kyst stationsområde ligger mellem Rungsted Hegn, Folehaven og Øresund i et unikt landskabeligt og kulturhistorisk miljø. Det omkringliggende område består bl.a. af fredede arealer og tidligere landbrugsjorder omkring Rungsted Ladegaard, skovområder ved Rungstedlund og Rungsted Hegn samt stier og småsøer. Landskabet er tæt forbundet med de historiske bygninger og destinationer såsom Rungstedlund (Karen Blixen Museet), Rungstedgaard, Rungsted Havn og Hørsholm Kirke.

I dag er der ikke en god forbindelse fra stationsområdet til kulturlandskaberne mod øst og vest på grund af golfbanen mod vest og Rungsted Skole og Rungsted Ladegaards private områder mod øst.

Med udviklingen af Rungsted Kyst stationsområde udpeges en primær øst-vestgående forbindelse, som bør styrkes på tværs af landskabet for at sikre en sammenhængende stiforbindelse fra Rungstedlund og Rungsted Havn på tværs af stationen og videre til Hørsholm Kirke. Samtidig kan det omkringliggende landskab trækkes med ind på stationspladsen, så man får de landskabelige værdier helt hen til trinbrættet.

Udviklingsprincipper:

- På stationspladserne etableres beplantningszoner med træer og bundplanter, der skaber læ og opholdsmuligheder og giver pendlere og passagerer en "forsmag" på de store landskaber, der omgiver stationen.
- Den øst-vestgående stiforbindelse markeres med en gennemgående træække, der skal lede besøgende og forgængere ud til destinationerne mod henholdsvis øst og vest. Trærækken bør suppleres af øvrig wayfinding, men bidrager i sig selv med en landskabelig sammenhæng langs stiforbindelsen på tværs af stationen.
- Langs stationen har der historisk været etableret nord-sydgående træækker langs Østre- og Vestre Stationsvej og langs med banen. Trærækkerne er en del af det historiske kulturlandskab og kan genetableres omkring stationen.





1. Grøn wayfinding



2. Trælinjer



3. Grønne øer



© SINEU GRAFF



© ABC



© Jakob + MacFarlane, Gilles Clément and Coloco

DELOMRÅDER & MULIGHEDSTUDIER

DELOMRÅDER

PLAN OVER DELOMRÅDER

Udviklingsplanen for Rungsted Kyst stationsområde er en langsigtet plan, der skal danne rammen for mange års udvikling i dialog med mange forskellige parter og interesser.

Udviklingsplanen indeholder en række delområder, hvis forskellige udviklingsmuligheder beskrives i dette afsnit. Disse understøtter og fungerer alle sammen med hovedgrebet.

Mulighederne for de enkelte delområder illustreres med henblik på at belyse løsningsmuligheder, kvaliteter og konsekvenser.

Til mulighedsstudierne er der udarbejdet et økonominotat (bilag), der indeholder en økonomisk vurdering af de forskellige muligheder.

DELOMRÅDE 1 - Nordvest for stationen

DELOMRÅDE 2 - Nordøst for stationen

DELOMRÅDE 3 - Sydvest for stationen

DELOMRÅDE 4 - Fritidshuset

DELOMRÅDE 5 - Ulvemosehuset

DELOMRÅDE 6 - Skolen

DELOMRÅDE 7 - Sydøst for stationen



MULIGHEDSSTUDIER

DELOMRÅDER 1-3 OMKRING STATIONEN

Delområderne 1-3 omkring stationen ejes af DSB og DSB Ejendomme. Område 1 og 3 anvendes i dag til parkering. En udvikling af disse områder forudsætter en samlet parkeringsløsning, så parkeringskapaciteten i området bevares og eventuelt udvides.

De tre mulighedsstudier belyser forskellige udviklingsgrader og scenarier for de tre arealer.



MULIGHED A

Studiet belyser muligheden for boligudvikling på område 2 nordøst for stationen. Grunden er ejet af DSB Ejendomme og har ikke anvendelse i dag.

Delområde 1

Studiet rummer ikke parkeringshus og forudsætter en optimering af parkeringsarealet nordvest for stationen for at genplacere pladser fra begge sider af stationen ved anlæg af stationspladser.

Delområde 2

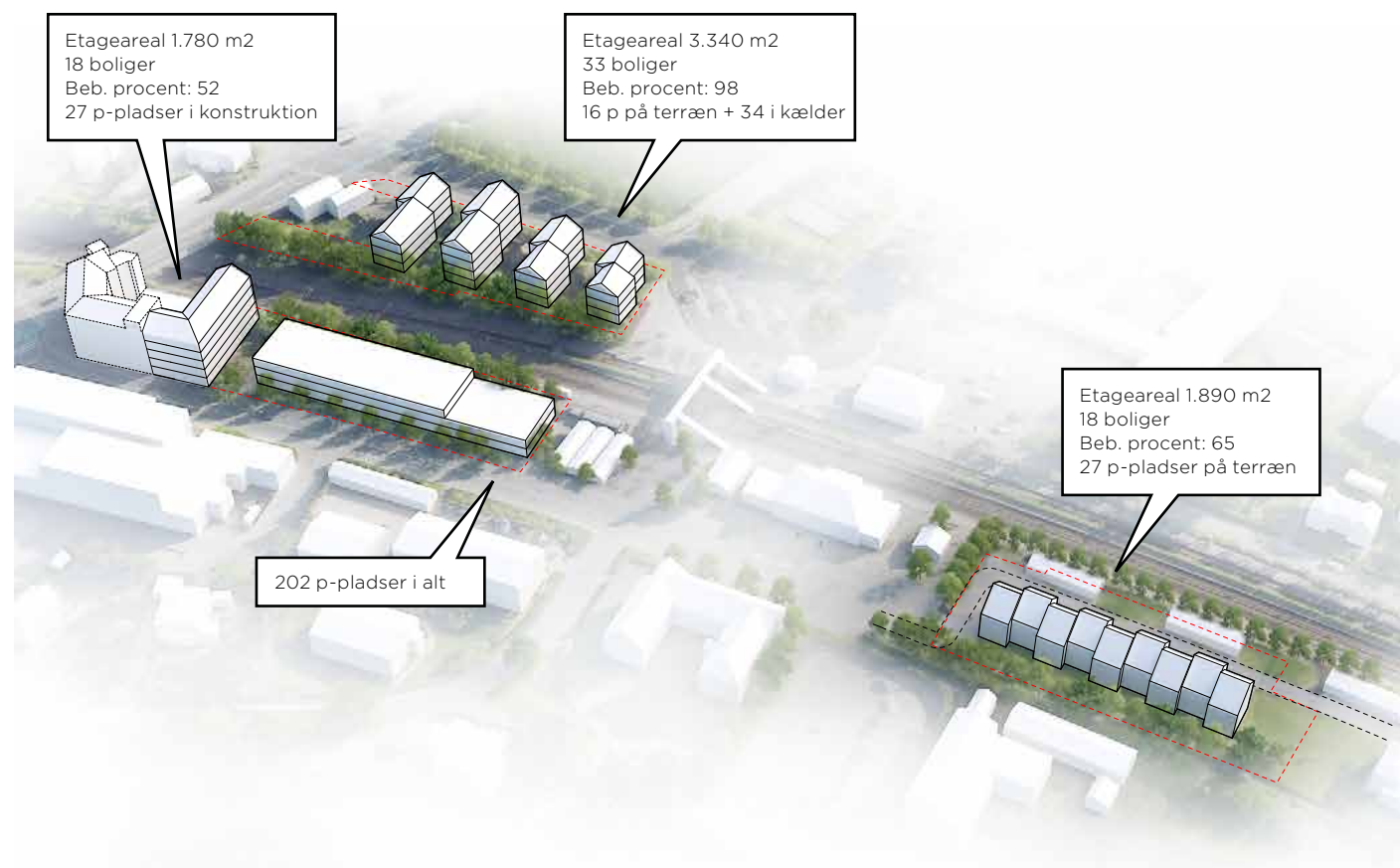
Boligbebyggelsen langs Østre Stationsvej udformes, så bebyggelsen danner overgang fra 3 etager til 4 etager. Bebyggelsen danner en ny facade i 3 etager mod stationspladsen med offentlige funktioner i stueetagen. Bebyggelsen udformes, så alle boliger får udsyn til landskabet mod øst og vest, ligesom de vil få solindfald fra øst og vest morgen og aften, når solen står lavt. Det forventes, at der på længere sigt, vil blive udviklet en lignende tæthed på hjørnegrunden mod Rungstedvej.

Delområde 3

Eksisterende forhold.

Parkeringsløsning

Der flyttes 6 eksisterende pladser fra den vestlige stationsplads og mellem 20 og 30 eksisterende pladser fra den østlige side. Det kræver kapacitetsudvidelse på 26-36 pladser på terræn nordvest for stationen, hvilket vurderes muligt.



MULIGHED B

Studiet belyser muligheden for boligudvikling på område 2, nordøst for stationen samt område 3, sydvest for stationen med parkeringshus på område 1, nordvest for stationen.

Delområde 1

Parkeringshus med plads til den samlede stationsparkering.

Delområde 2

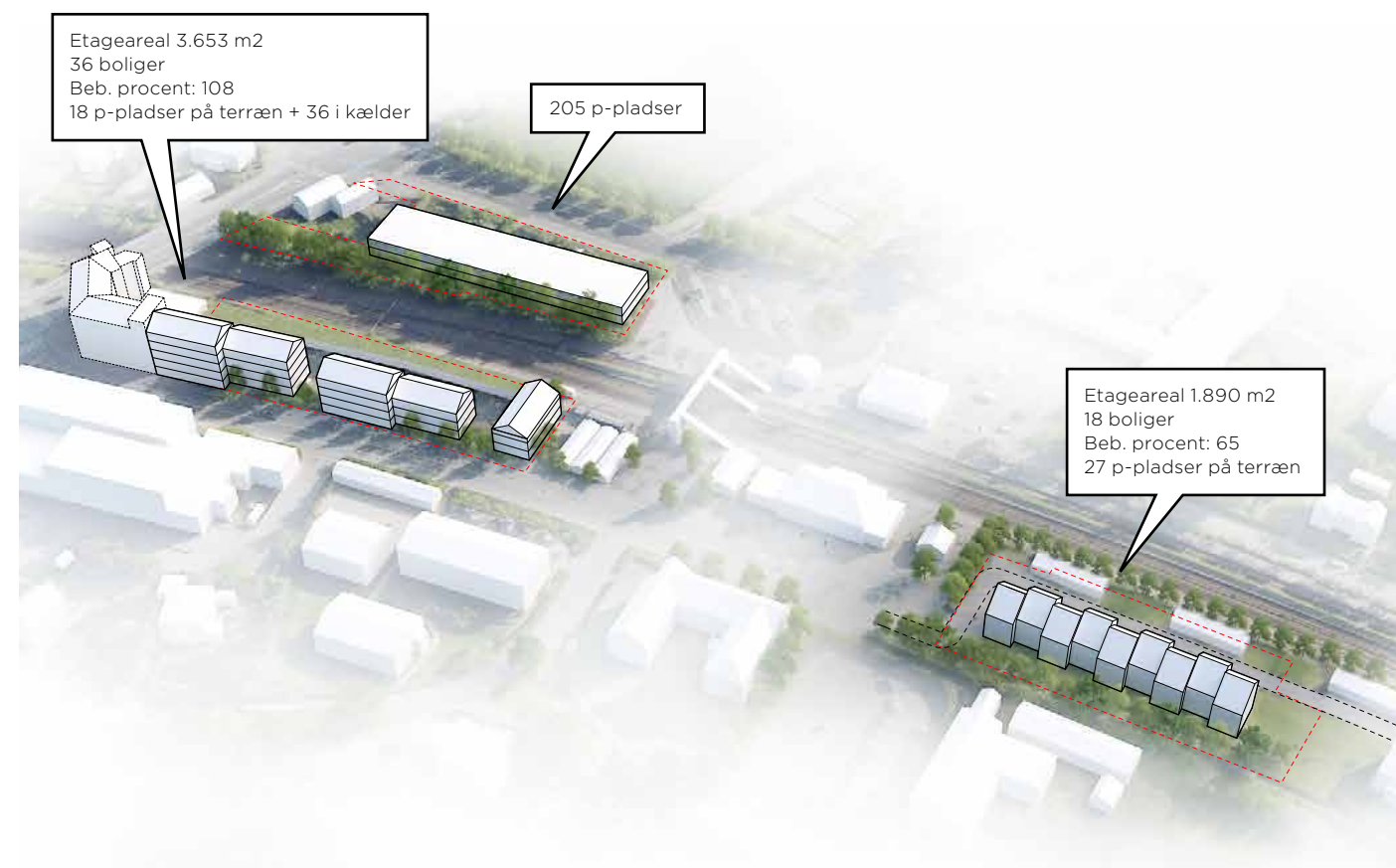
Som i Mulighed A

Delområde 3

Rækkehusbebyggelse i 2,5 etage. Bebyggelsens gavl markerer stationspladsens afslutning. Piet Heins Vej forlægges mod banen, hvor rækkehusene får adgang og parkering på østsiden. Parkering fungerer som støjdemper. Husene har front mod vest ved gangstien og golfbanen. Området er i dag ejet af DSB og anvendes til stationsparkering med 98 pladser.

Parkeringsløsning

Parkeringshuset i område 1 opføres i 3,5 plan, idet den sidste etage kun fylder halvdelen af arealet. P-huset får en kapacitet på 202 pladser. Parkeringshuset rummer den samlede stationsparkering og er en forudsætning for udvikling af område 2.



MULIGHED C

Studiet belyser muligheden for boligudvikling på område 1, nordvest for stationen samt område 3, sydvest for stationen med parkeringshus på område 1, nordøst for stationen.

Delområde 1

Boligbebyggelse markerer facaden mod Vestre Stationsvej og den vestlige stationsplads. Bebyggelsen danner overgangen fra 5 etager mod nord til 3 etager mod stationspladsen. Langs Vestre Stationsvej er bygningen forskudt, så der skabes variation i facadelinjen og plads til den eksisterende træplantning langs vejen. Parkering etableres på grunden i kælder eller langs banen.

Delområde 2

Parkeringshus i 3,5 etage med kapacitet på 205 pladser. Parkeringshuset rummer den samlede stationsparkering og er en forudsætning for udvikling af område 2a og 2b.

Delområde 3

Som i Mulighed B

Parkeringsløsning

Parkeringshuset i område 2 opføres i 3,5 plan, idet den sidste etage kun fylder halvdelen af arealet. P-huset får en kapacitet på 205 pladser. Parkeringshuset rummer den samlede stationsparkering og er en forudsætning for udvikling af område 1 og 3.

MULIGHEDSSTUDIER

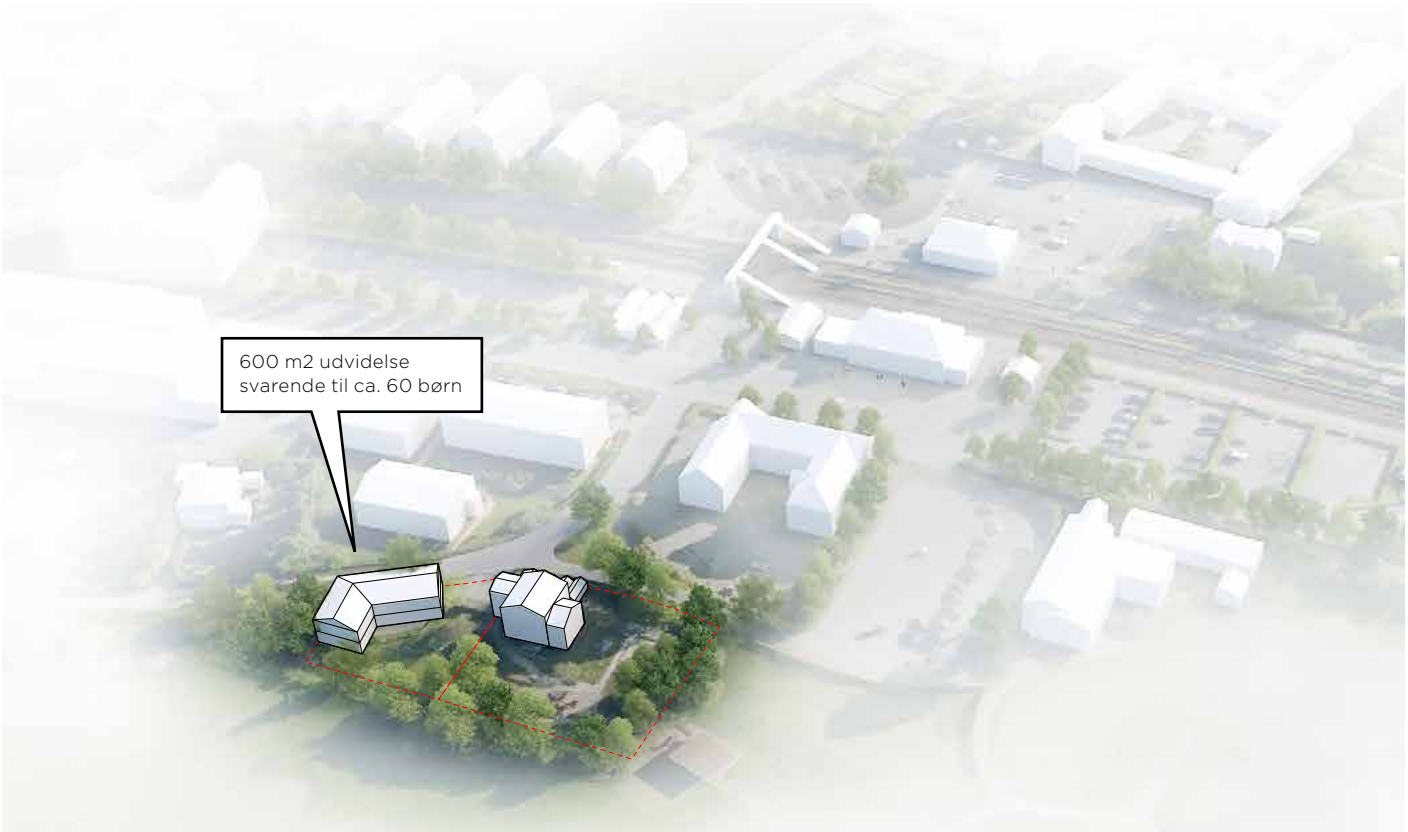
INSTITUTION

Ulvemosehuset er i dag en integreret daginstitution med 38 børn placeret i et bindingsværkshus fra 1910. Bygningen har et stort vedligeholdelsesefterslæb og tilbyder ikke det moderne pædagogiske læringsmiljø, som kommunen ønsker. Hørsholm Kommune oplever et øget behov for daginstitutionspladser og ønsker derfor en undersøgelse af placeringen af 60 nye pladser i Rungsted Kyst stationsområde.

Såfremt Ulvemosehuset forbliver daginstitution med 38 pladser, er der derfor behov for at etablere yderligere op til 80 nye daginstitutionspladser i området. Hvis Ulvemosehuset nedlægges som institution, er der behov for at etablere 80-110 nye daginstitutionspladser.

Det er vurderet, at en daginstitution med 60 pladser vil kræve ca. 600 m², og at en ny institution til 80-110 børn vil kræve 800 - 1000m².

Studiet belyser forskellige mulige disponeringer af institutionsudvidelsen på kommunalt ejede arealer i området: Delområde 5 (Ulvemosehusets matrikel) og delområde 6 (Rungsted Skole).



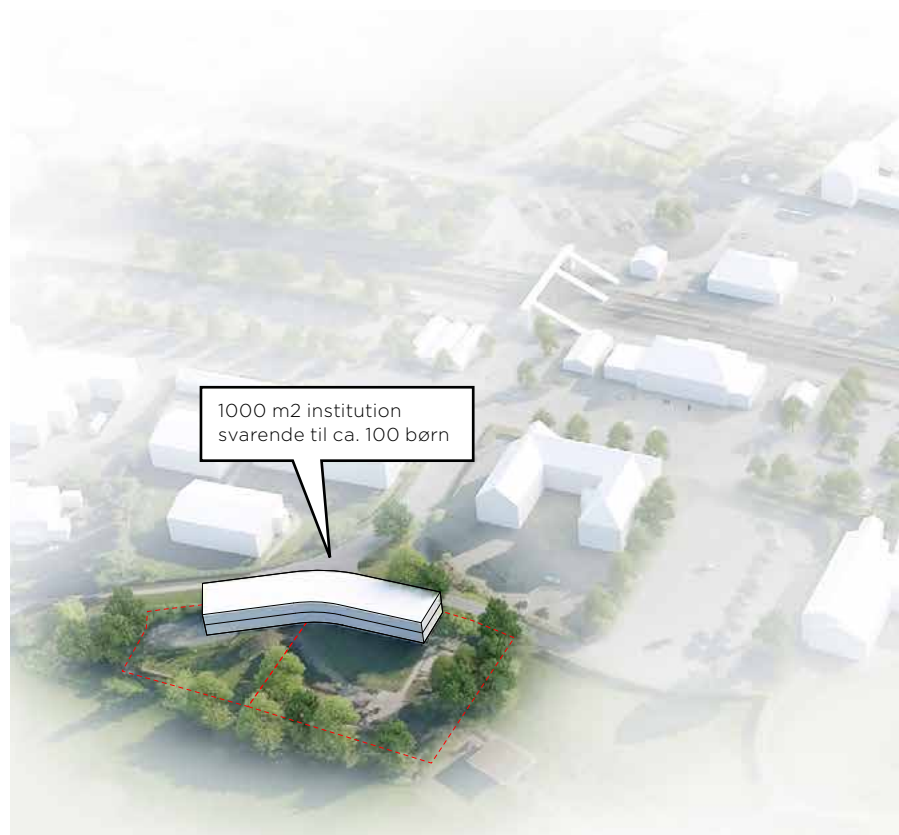
MULIGHED A

Studiet belyser muligheden for en institutionsudvidelse på Ulvemosehusets areal.

Delområde 5 - Ulvemosehuset

Der etableres en udvidelse af institutionen på 600 m² på Ulvemosehusets areal. Den nye bygning placeres adskilt fra Ulvemosehuset på grundens nordvestlige hjørne, hvor der i dag er parkeringsplads. Den nye bygning orienteres mod sydvest. Den nye bygning er i to etager og vil dele friarealer med den eksisterende institution. Der vil dermed være en reduktion i de eksisterende friarealer.

Det vurderes, at der på kommunens vejarealer, omkring Ulvemosehuset, vil være mulighed for at etablere ekstra parkeringskapacitet.



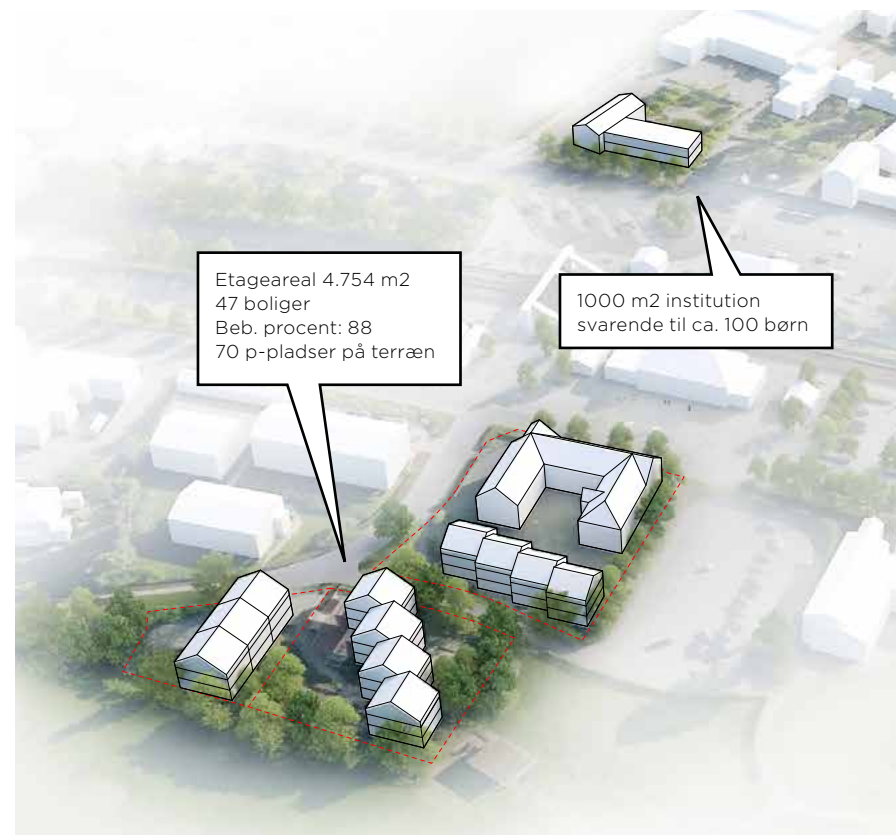
MULIGHED B

Studiet belyser muligheden for etablering af en ny institution på Ulvemosehusets areal med et samlede kapacitetsbehov på 1000 m2.

Delområde 5 - Ulvemosehuset

Der etableres en ny institution på 1000 m2 på Ulvemosehusets areal. Bygningen følger profilen af den nye vej og orienteres mod sydvest. Den nye institution er i to etager og er optimalt placeret for at maksimere på friareal, men der vil være en reduktion i de eksisterende friarealer.

Det vurderes, at der på kommunens vejarealer omkring Ulvemosehuset vil være mulighed for at etablere ekstra parkeringskapacitet.



MULIGHED C

Studiet belyser muligheden for etablering af en ny institution på Rungsted Skoles areal med et samlede kapacitetsbehov på 1000 m2.

Delområde 6 - Rungsted Skole

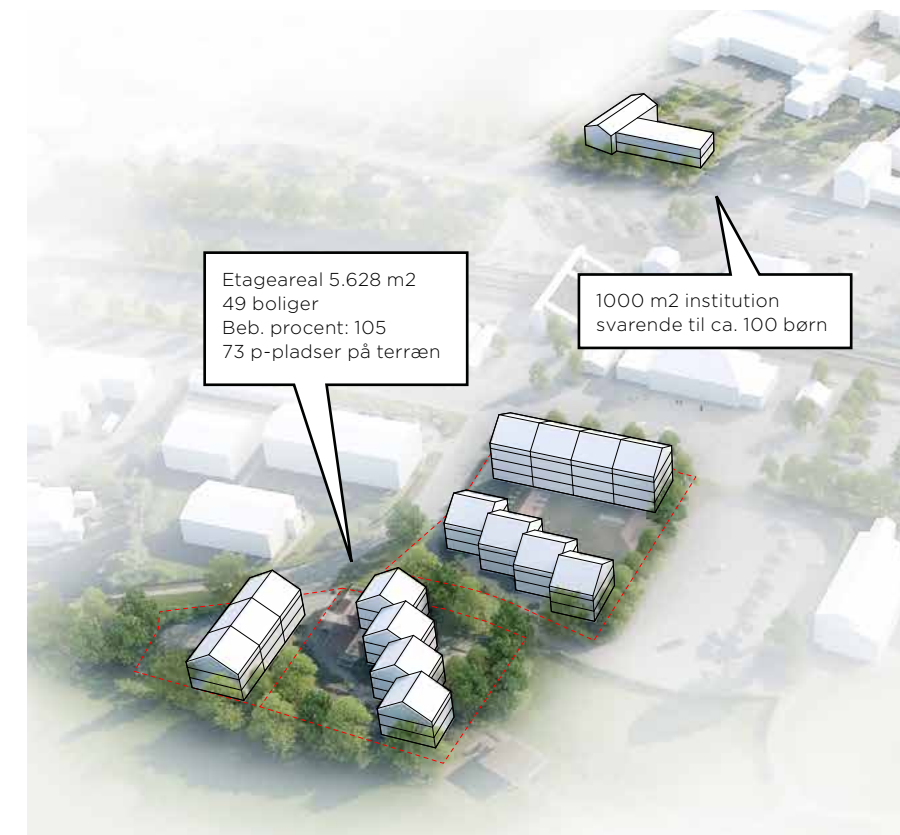
Der etableres en ny institution på ca. 1000 m2 på Rungsted Skoles matrikel.

Nybyggeriet vil medføre en reduktion af skolens friarealer. Det vurderes at institutionen kan indpasses i den historiske skolebebyggelse evt. som en ekstra nord-sydgående mellembygning med flad taghældning og røde teglstensfacader. Det vurderes ikke muligt at tilvejebringe parkeringskapacitet til en institution uden reduktion i skolens eksisterende parkeringspladser. Trafik og parkering til institutionen om morgenen vil forøge trængselsproblemer omkring skolen.

En institution kan placeres indenfor delområde 6, mere konkret placering skal beslutes i det videre arbejde og konkrete projekt.

Delområde 5 - Ulvemosehuset

Ulvemosehuset nedrives, så området kan udnyttes til nybyggeri i forbindelse med renovering af Fritidshuset.



MULIGHED D

Studiet belyser muligheden for etablering af en ny institution på Rungsted Skoles areal med et samlede kapacitetsbehov på 1000 m2.

Delområde 6 - Rungsted Skole

Der etableres en ny institution på ca. 1000 m2 på Rungsted Skoles matrikel.

Nybyggeriet vil medføre en reduktion af skolens friarealer. Det vurderes at institutionen kan indpasses i den historiske skolebebyggelse evt. som en ekstra nord-sydgående mellembygning med flad taghældning og røde teglstensfacader. Det vurderes ikke muligt at tilvejebringe parkeringskapacitet til en institution uden reduktion i skolens eksisterende parkeringspladser. Trafik og parkering til institutionen om morgenen vil forøge trængselsproblemer omkring skolen.

En institution kan placeres indenfor delområde 6, mere konkret placering skal beslutes i det videre arbejde og konkrete projekt.

Delområde 4 og 5 - Fritidshuset og Ulvemosehuset

Ulvemosehuset og Fritidshuset nedrives, så området kan bruges til nybyggeri.

MULIGHEDSSTUDIER

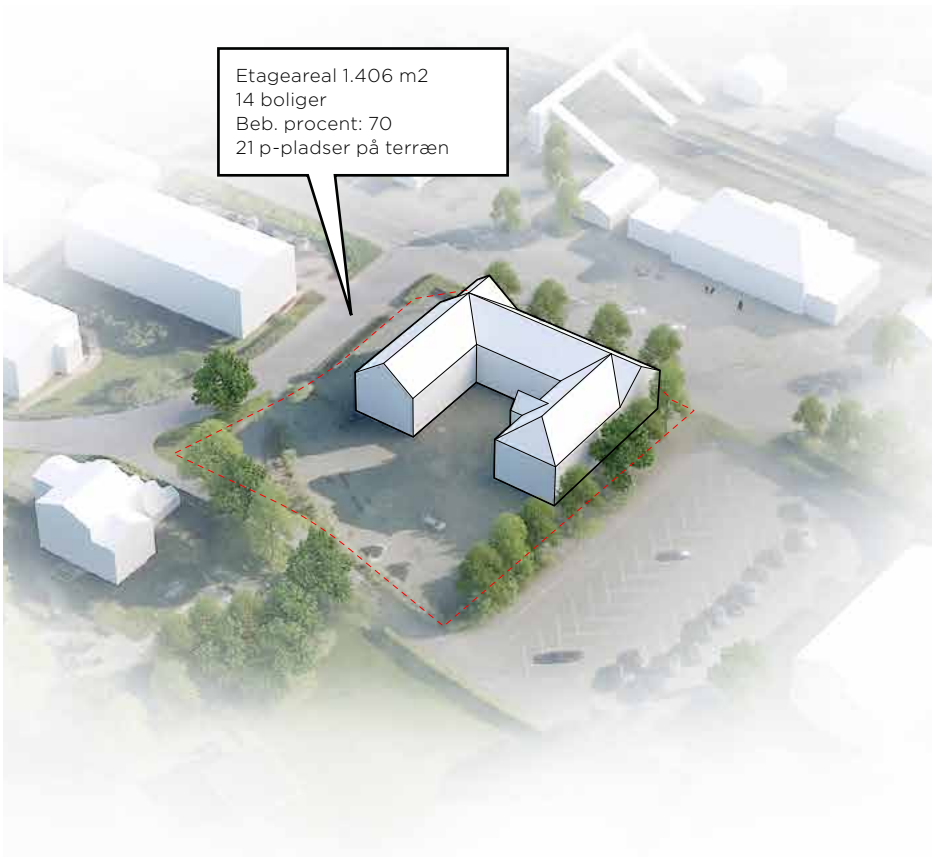
FRITIDSHUSET

Fritidshuset ejes af Hørsholm Kommune. Bygningen er præget af et betragteligt vedligeholdelsesefterslæb og står i dag uden anvendelse. I budgetaftalen for 2017-2020 besluttede aftaleparterne, at Fritidshuset skal sælges, og at scenarier for udviklingen af grunden skal belyses.

Fritidshuset er en vigtig del af stationsområdets kulturhistorie. Hovedbygningens facade ind mod stationspladsen bidrager med arkitektonisk kvalitet og historie, og markerer og indrammer samtidig stationspladsen. Ud fra et kulturhistorisk og bæredygtigt perspektiv er det attraktivt at bevare Fritidshuset som en del af stationsområdet.

Studiet belyser mulighederne for både bevaring og udvikling af Fritidshuset og dens matrikel. Det vurderes, at det først og fremmest er hovedbygningen og dernæst den oprindelige sidefløj, som har kulturhistorisk værdi. Bebyggelsen kan fortættes med nybygning mod vest langs matriklen til Ulvemosehuset. Ved evt. nybyggeri skal den eksisterende bygnings højde og arkitektoniske kvalitet genetableres mod stationspladsen.

Fritidshuset ligger let tilgængeligt i forhold til stationen og med en prominent placering midt på stationspladsen. Det anbefales, at stueetagen på hovedbygningen anvendes til offentlige formål, der vil understøtte serviceudbud og byliv omkring stationen.



MULIGHED A

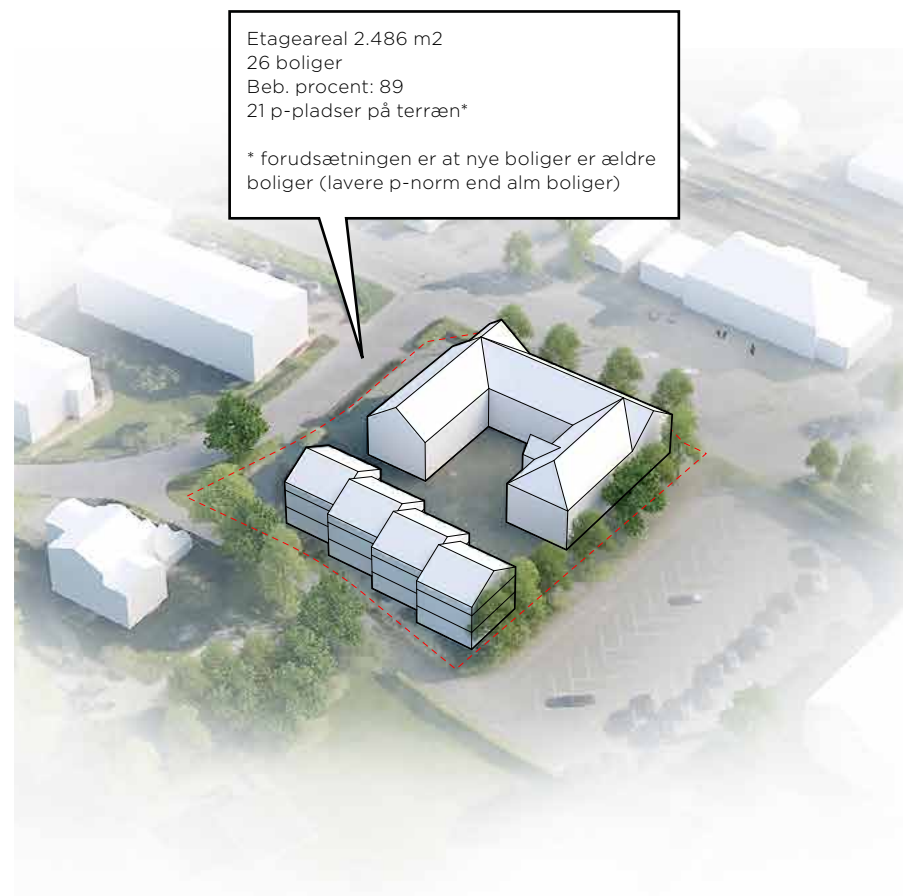
Delområde 4

Studiet belyser muligheden for en bevaring af Fritidshuset med omdannelse til f.eks. service, erhverv, boliger eller en kombination af disse.

Fritidshuset har en bygningsdybde på 9 meter og kan dermed relativt enkelt omdannes til boliger.

Grundet det betragtelige vedligeholdelsesmæssige efterslæb vurderes omkostningerne pr. m2. at være på niveau med nybyggeri. Ud fra et bæredygtighedsperspektiv er det en kvalitet at genanvende den eksisterende konstruktion.

Den eksisterende parkeringsløsning fastholdes - dog med et reduceret p-areal. Ligeledes fastholdes vejadgangen til golfklubben som i dag.



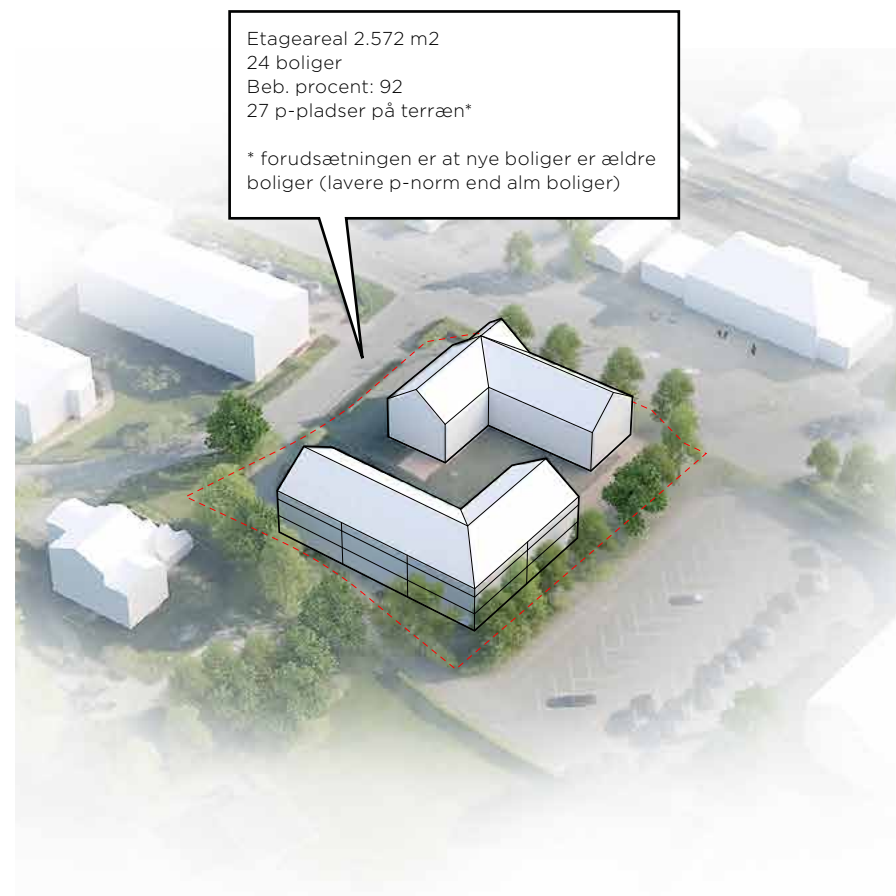
MULIGHED B

Delområde 4

Studiet belyser muligheden for en bevaring af Fritidshuset med omdannelse til f.eks. serviceerhverv, boliger eller en kombination af disse samt udnyttelse af nye boligbyggeretter mod vest på arealet. Her forudsættes en mindre forlægning af adgangsvejen til golfklubben mod vest.

Ligesom i Mulighed A bevares den fulde udnyttelse af Fritidshusets eksisterende konstruktion samtidig med, at kulturarven bevares og salgsværdien optimeres med nybyggeri ud mod golfbanen.

Parkering håndteres på egen matrikel på terræn langs Ulvemosen.



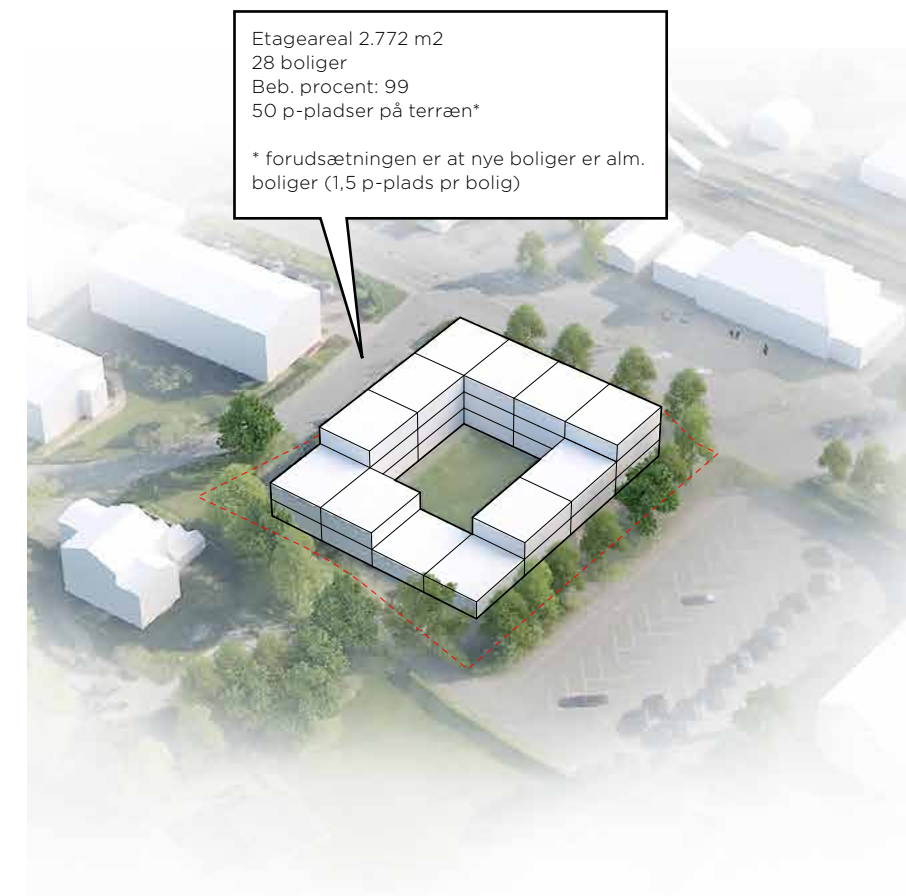
MULIGHED C

Delområde 4

Studiet belyser muligheden for en bevaring af Fritidshusets hovedbygning og den oprindelige sidebygning med omdannelse til f.eks. service, erhverv, boliger eller en kombination af disse med en optimeret udnyttelse af nye boligbyggeretter i den vestlige del af grunden. Her forudsættes en mindre forlægning af adgangsvejen mod vest.

Studiet bevarer hovedparten af Fritidshusets eksisterende konstruktion samtidig med, at kulturarven bevares og salgsværdien optimeres med nybyggeri ud mod golfbanen.

Parkering håndteres på egen matrikel og løses delvist på terræn og delvist i konstruktion under nybyggeri.



MULIGHED D

Delområde 4

Studiet belyser muligheden for et nyt boligbyggeri på Fritidshusets matrikel. Bebyggelsen er udformet som en minikarré, der åbner sig med tagterrasser mod udsigten og landskabet i sydvest.

Det forudsættes, at bebyggelsen fastholder kvaliteten i facadeudtrykket mod stationspladsen, ligesom bygningen udformes med samme højde som det eksisterende Fritidshus ud mod stationspladsen.

Bebyggelsen giver mulighed for en højere bebyggelsesprocent på matriklen, men det forventes samtidig at medføre en højere kvadratmeterpris på den nye bygning. Studiet indebærer et tab i forhold til Fritidshusets kulturhistoriske bevaringsværdi ud mod stationspladsen.

Parkering håndteres på egen matrikel og løses i konstruktion under bygning.

NÆSTE SKRIDT

NÆSTE SKRIDT

Udviklingsplanen skal danne grundlag for den videre udvikling af Rungsted Kyst Stationsområde og med mulighedsstudierne belyses forskellige udviklingsmuligheder for de forskellige delområder. Udviklingen skal drives af forskellige grundejere og interessenter i samråd med kommunen.

Fleksibilitet i udviklingen

Mulighedsstudierne kan kombineres i forskellige konstellationer indenfor rammerne af udviklingsplanen, og de respektive muligheder kan derfor principielt realiseres uafhængigt af den øvrige udvikling.

Åbningstræk

Planens omdrejningspunkt er de to stationspladser. De skal bidrage til at skabe synergi og sammenhæng mellem de øvrige udviklingsprojekter i stationsområdet.

Det anbefales derfor, at udviklingen igangsættes med omdannelsen af stationspladserne. I første omgang den vestlige plads, som kan etableres med minimal omlægning af parkeringspladser og senere den østlige stationsplads, som kræver lidt større omlægning af mellem 20-30 parkeringspladser.

Rækkefølge

Fritidshuset, der idag ejes af Hørsholm Kommune, står over for at skulle have en ny funktion og har potentialet til at kickstarte udviklingen omkring stationen. Med placeringen ind mod stationspladsen har Fritidshuset et særligt potentiale for at styrke byliv og aktivitet i stationsområdet, hvis der etableres publikumsorienterede funktioner f.eks. sundhedshus eller andre udadvendte serviceerhverv i hovedbygningens stueetage. Ud fra et bevaringsperspektiv er Fritidshuset en vigtig bygning i området.

For DSB's arealer omkring stationen er det en forudsætning, at parkeringskapaciteten til stationen opretholdes i alle faser af udviklingen.

Boligudviklingen på de eksisterende parkeringsarealer afhænger derfor af, at der etableres en alternativ parkeringsløsning f.eks. samlet i et parkeringshus.

Ud fra et trafikalt perspektiv kan parkeringshuset på østsiden af stationen anbefales. Det giver samtidig mulighed for at prioritere forbindelsen mellem det eksisterende bydelscenter på Rungstedvej via Vestre Stationsvej ned til stationspladsen med ny bebyggelse med publikumsorienterede faciliteter i stueetagen. Ud fra et etapeperspektiv kan østsiden af stationen bebygges umiddelbart, mens vestsiden kræver, at der først etableres et nyt p-hus.

Placering af en institutionsudvidelse

I forbindelse med indeværende udviklingsplan, er det undersøgt hvilke mulige placeringer der er for at øge daginstitutionskapaciteten i Rungsted Kyst Stationsområde. Placeringsmulighederne på kommunens arealer er på Rungsted Skoles matrikel og på den matrikel hvor Ulvemosehuset er beliggende. Begge placeringer medfører reduktion af eksisterende friareal og forøget parkeringsbehov.

I forhold til arealanvendelse og arkitektonisk indpasning kan begge scenarier gennemføres. I forhold til parkering og fremkommelighed kan det anbefales at etablere udvidelsen på Ulvemosehusets matrikel, da en udvidelse på skolens grund vil bidrage negativt til trafik og parkeringssøgning på stationens østside i myldretiden.



ETABLERING AF STATIONSPLADSERNE



TRIN 1 - ETABLERING AF VESTLIG STATIONSPLADS

Den vestlige stationsplads rummer seks parkeringspladser, busparke-ring og vendeplads. Såvel DSB's stationsbygning som det kommunalt ejet Fritidshus står i dag uden anvendelse. Det anbefales, at udviklingen af stationspladsen starter med etablering af den vestlige stationsplads og med en aktivering af stationsbygningen og Fritidshuset.

Tilsammen rummer de tre tiltag potentiale til at skyde udviklingen omkring stationen i gang.



TRIN 2 - ETABLERING AF DEN ØSTLIGE STATIONSPLADS

Den østlige stationsplads rummer i dag 51 parkeringspladser til stationen.

Omlægning af stationspladsen er fleksibel i omfang og kan ske ved ned-lægning af 20 - 36 p-pladser. Parkeringspladserne flyttes til den eksis-terende p-plads i område 1 nordvest for stationen. Dette kan lade sig gøre med en omdisponering af parkeringsløsning i område 1 uden etab-lering af parkeringshus.



TRIN 3 - UDVIKLING AF DSB'S AREALER

En fuld udvikling af DSB-arealerne i område 1, 2 og 3 kræver en samlet parkeringsløsning til stationen i et parkeringshus i delområde 1 eller i delområde 2.

Etablering af et samlet parkeringshus frigør p-arealer til udvikling af nye boliger.