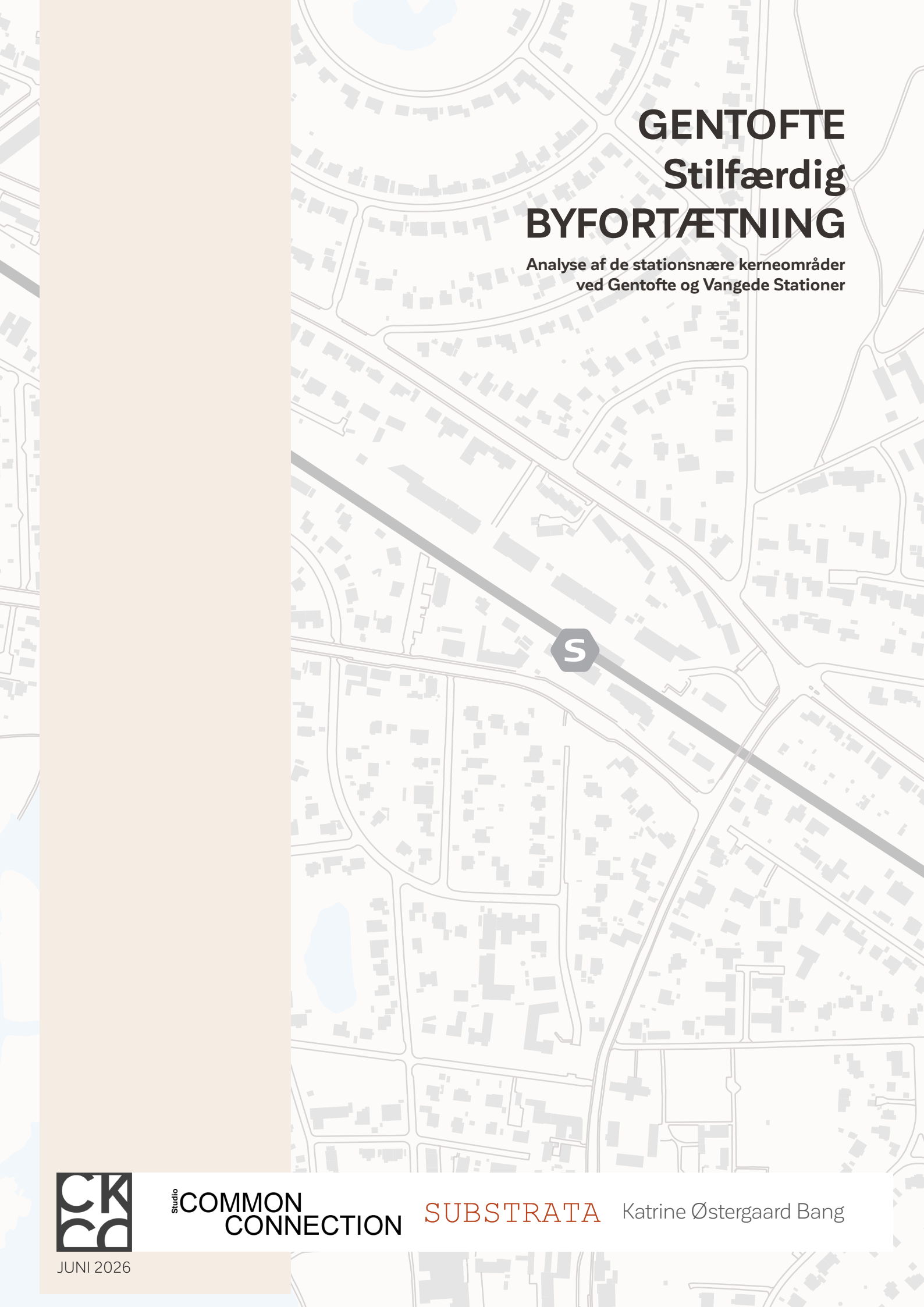




GENTOFTE

Stilfærdig

BYFORTÆTNING

Analyse af de stationsnære kerneområder
ved Gentofte og Vangede Stationer



Studio **COMMON
CONNECTION**

SUBSTRATA

Katrine Østergaard Bang

JUNI 2026



Foto fra arkiv.dk: Brogårdsvej med Gentofte stationsbygning i baggrund (1910'erne).

INDHOLD

INDLEDNING

INTRODUKTION	5
RAMMESÆTNING	6
PLANANBEFALINGER	14

GENTOFTE STATION - ANALYSE

- I DAG	17
- MOBILITET	20
- HISTORIE, KULTURMILJØER OG BEVARINGSVÆRDIER	22

GENTOFTE STATION - UDVIKLINGSBILLEDER

- UDVIKLINGSBILLEDER	24
- ØKONOMI	32
- NEW EUROPEAN BAUHAUS	34

VANGEDE STATION - ANALYSE

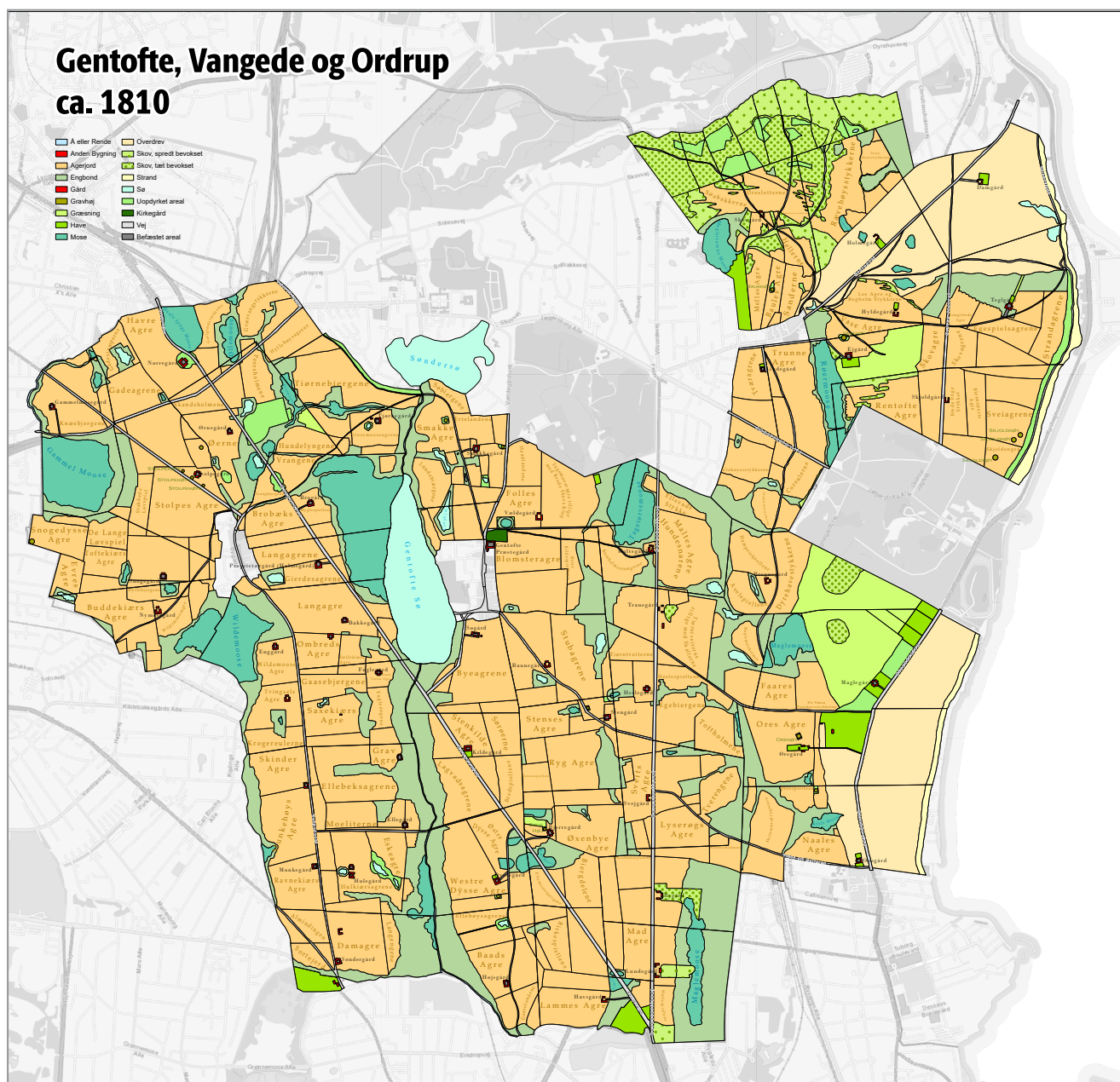
- I DAG	37
- MOBILITET	38
- HISTORIE, KULTURMILJØER OG BEVARINGSVÆRDIER	39

VANGEDE STATION - UDVIKLINGSBILLEDER

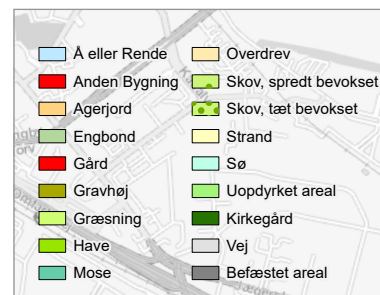
- UDVIKLINGSBILLEDER	42
- ØKONOMI	52
- NEW EUROPEAN BAUHAUS	54

METODEBESKRIVELSE

GENNEMFØRT PROCES FOR GENTOFTE OG VANGEDE STATIONER	56
ANBEFALINGER TIL KOMMENDE STATIONSANALYSER	57



Kort over de tidligere gårde, markarealer, moser og skove, der i sin tid udgjorde hovedparten af Gentofte Kommunes arealer. Agerbrugsstrukturen har givet retning til den senere udbygning af kommunen.



INDLEDNING

Gentofte Kommune rummer en stærk historie, bærer en tydelig identitet i hvert af sine bysamfund og har stærke grønne og blå elementer i kraft af skov, parker og kystlinje langs Øresund.

Når Gentofte Kommunes potentiale for udvikling af de enkelte byområder skal forløses, må dette ske med fokus på og i respekt for de eksisterende bystrukturer og kvaliteter, samt de underliggende og delvist synlige historiske lag, der også i dag kan bidrage til 'den gode by'. På den baggrund har vi i rådgiverteamet til denne analyse valgt titlen:

"Gentofte – Stilfærdig byfortætning"

Den undersøger fortætningspotentialerne, og de heraf afledte muligheder og udfordringer, for de stationsnære kerneområder omkring Gentofte og Vangede stationer.

Det er målet at vi ud over at beskrive mulighederne for fortætning ved de to stationer, med denne rapport er med til at udvikle en metode for, hvordan der i Gentofte generelt kan arbejdes med en bæredygtig fortætning, begrønning og revitalisering af kommunens stationsområder.

INTRODUKTION

Gentofte Kommune har bedt om en analyse af potentialet for og dilemmaerne ved en fremtidig byudvikling inden for de såkaldt stationsnære kerneområder i kommunen. Her er Gentofte og Vangede stationer udvalgt som eksempelområder på grund af deres bebyggelsesmæssige struktur, de nære omgivelser og byfunktioner, samt den trafikale situation omkring stationen.

Formålet er at sætte fokus på hvordan stationsområder i Gentofte kan fortættes, begrønnes og revitaliseres, samt hvordan mobilitet og tilgængelighed til og omkring stationerne kan forbedres.

Et sæt udviklingsbilleder, udarbejdet specifikt for Gentofte og Vangede stationer, viser eksempler på, hvordan en bæredygtig 'stilfærdig byfortætning' kan se ud – med mere byggeri, bedre og grønnere byrum, samt nye anvendelser. Udviklingsbillederne visualiserer potentialerne for de to udvalgte stationer i form af kortudsnit med bebyggelsesplaner, vejstruktur og begrønning, og relativt enkle tredimensionelle studier, der viser de nye bebyggelsesstrukturer i øjenhøjde.

Der tages i udviklingsbillederne blandt andet højde for kulturmiljøer og bevaringsværdier, samt for trafikale forhold og hvordan der bevidst kan arbejdes med bedre forhold for fodgængere og cyklister, hvordan stationsområderne kan blive mere attraktive og trygge, samt hvordan stationerne i fremtiden kan (gen)vinde en betydning for de respektive bysamfund, de ligger i.

Til sidst samles der op på fremgangsmåden i tilgangen til de to stationers fortætningsmæssige potentialer, og der beskrives en overordnet metode for, hvordan der generelt i fremtiden kan arbejdes med en bæredygtig byudvikling inden for de stationsnære kerneområder i Gentofte Kommune.

Alt i alt tages der udgangspunkt i en 'stilfærdig' byfortætning, der ikke maksimerer en udbygning med flere etagearealer i tætte og høje bebyggelser omkring alle stationer, men forholder sig til den kontekst, som Gentoftes S-togsstationer er placeret i, og hvordan denne har udviklet sig over tid.

RAMMESÆTNING

Udviklingsbillederne er tegnet med udgangspunkt i Gentofte Kommunes ønske om at anvende diverse planprincipper, strategier og politikker:

- Stationsnærhedsprincippet fra Fingerplan 2019
- Relevante kriterier fra *New European Bauhaus i Gentofte*
- Hovedprincipper fra arkitekturpolitikken

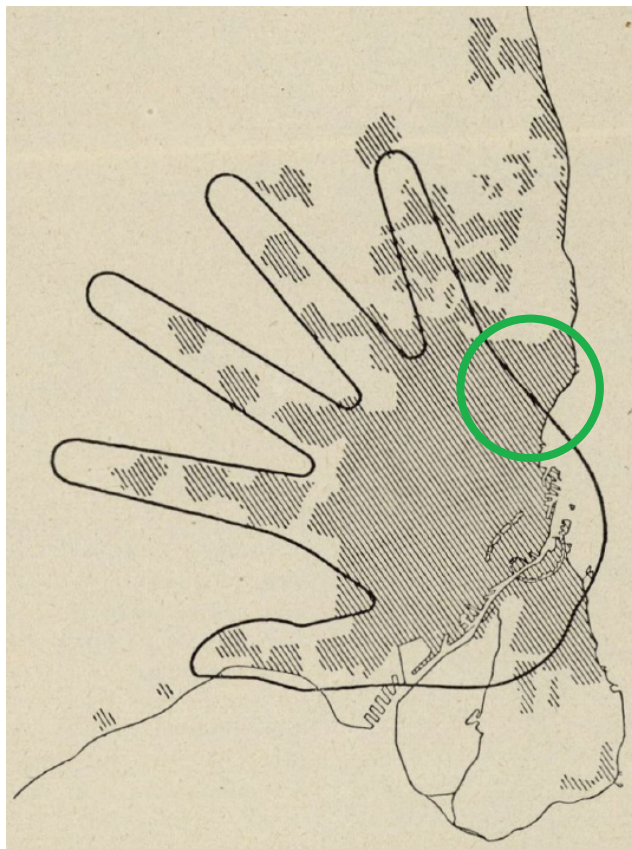
Forud for udarbejdelse af udviklingsbillederne er der foretaget en kortlægning af de to stationsområder og de nære omgivelser. Kortlægningen spænder fra landskabelige forhold, potentielle kulturmiljøer og bevaringsværdier til bymidte, bystruktur, boligtypologier, erhverv, detailhandel og offentlige anvendelser. Derudover er den trafikale infrastruktur og mobilitet vigtige parametre, samt relationen til andre vigtige områder og destinationer.

FINGERPLANEN OG STATIONSNÆRHED

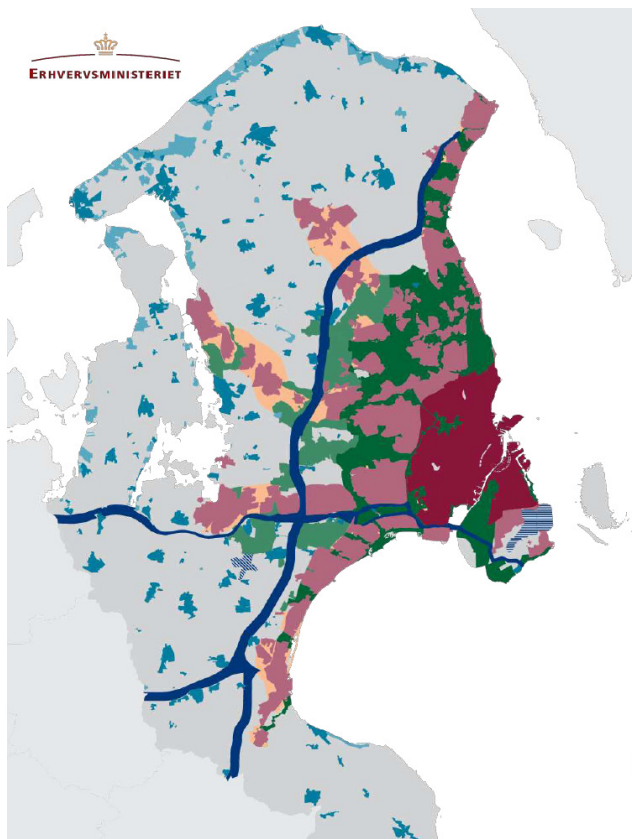
Fingerplanen og dens principper er også gældende for planlægningen i Gentofte Kommune. Den fastlægger den overordnede fysiske planlægning for Hovedstadsregionen, der siden 1947 har koncentreret byudviklingen langs fem "byfingre", der udgår fra "håndfladen" København, som alle er betjent af kollektiv transport (primært s-tognettet). Med såkaldte grønne kiler mellem fingrene har Fingerplanen sikret, at hovedstadsområdet byudvikling blev koncentreret tæt på kollektiv transport, jf. stationsnærhedsprincippet, for at fremme kollektiv transport og reducere bilafhængighed, og derudover at de nye forstæder havde fælles grønne områder tæt på.

Københavns forstæder er i dag næsten fuldt udbyggede, og samtidig er der øget fokus på klimaforandringer og grøn omstilling. Byudviklingen sker derfor nu i højere grad gennem by-transformationer, ved for eksempel at omdanne udtjente industriområder, og ved byfortætning af eksisterende bebyggede områder.

Derfor er det oplagt for Gentofte at vende blikket mod de arealer, der ligger indenfor en radius af 600 meter fra stationerne, og de *stationsnære kerneområder*, som denne analyse har set nærmere på. Gentofte Kommune er velforsynet med kollektiv transport,



Fingerplanen, 1947, med markering af Gentofte Kommunes placering.



Fingerplanen, 2019.

især S-togsnettet med hele 8 stationer indenfor kommunegrænsen - og Hellerup, Emdrup og Kildebakken stationer op ad kommunegrænsen - der udover til København har forbindelse til både Hillerød, Frederikssund og Køge, men også regionaltoget med forbindelse til Helsingør langs kyststrækningen. Men kommunen har også en nem opkobling på motorvejsnettet E47 og Helsingørmotorvejen, således er bilen for mange borgere den primære transportform i det daglige.

De mange stationer inden for og lige uden for kommunegrænsen betyder dog, at de fleste af kommunens arealer går under definitionen stationsnære. Et kommunalt ønske om at fremme den grønne omstilling er derfor oplagt at omsætte i stationsområderne. Her er der potentiale for at fortætte med mere byggeri, at omdanne eksisterende bygninger og arealer, at forskønne byrum med bedre tilgængelighed, nye anvendelser og mere grønt – og dermed få flere til at vælge at gå, cykle og bruge kollektiv transport.

ARKITEKTURPOLITIKKEN

Arkitekturpolitikens fem perspektiver for arkitektonisk kvalitet i et helhedssyn burde, hvis de efterfølges, i sig selv føre til en opfyldelse af målsætningen med New European Bauhaus i Gentofte.

De fem spørgsmål i den forbindelse lyder:

Funktion: kan noget forbedres og hvordan optimeres det nye, så der opnås merværdi og universelt design?

Sted: med udgangspunkt i områdets bygninger og landskab, hvordan fås så det bedst mulige ud af stedet?

Form: Hvordan formgive konstruktion og detaljer, så der opnås gode rum, æstetik, kvalitet, godt indeklima og lang levetid?

Kultur: hvilke historiske værdier skal sikres, fx ved korrekt vedligehold, og hvilke nye udtryk er i overensstemmelse med vores tid og formåen?

Klima: er der miljøskadelige effekter, som skal behandles, og hvilke oplagte miljøpotentialer er der?

NEW EUROPEAN BAUHAUS

New European Bauhaus i Gentofte er udviklet for at fremme den grønne omstilling gennem dialog og med fokus på inklusion og fællesskab, der igen understøttes af god arkitektur med høj æstetisk værdi. Det er et godt redskab til at få en god dialog om den udvikling man ønsker. Ikke blot når der er et konkret projekt på bordet som fx en ny svømmehal eller et erhvervsdomicil, men i høj grad også de større strategiske projekter og planer, der skaber en stærk vision og kræver politisk mod og vedholdenhed at føre ud i livet.

Med afsæt i de 19 parametre for New European Bauhaus i Gentofte (NEBiG) er der i analysen set på, hvordan en fortætning af de stationsnære områder i Gentofte Kommune kan opfylde grundprincippet og være med til at drive den grønne omstilling gennem god arkitektur, høj æstetisk værdi og øget naturindhold. For at følge principperne i NEBiG bør offentligheden og interessenterne involveres, for at løsningerne bidrager mest muligt til lokalsamfundet.

Denne analyse er udarbejdet inden for en tidshorisont, der ikke har muliggjort en hensigtsmæssig inddragelse af interessenterne i de to områder. Den er derfor udarbejdet med henblik på, at kunne danne grundlag for en efterfølgende inddragelse af lokale aktører.

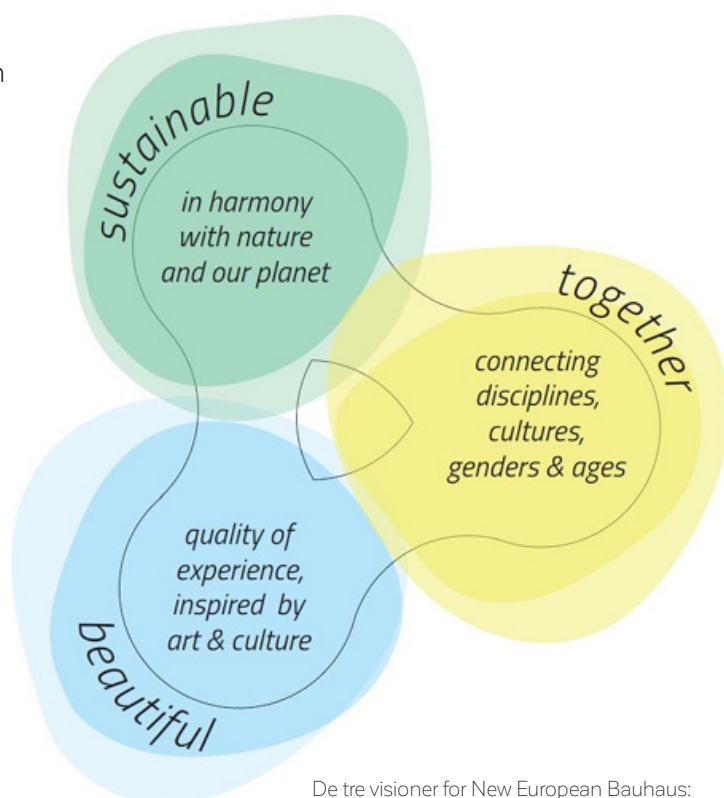
Med udgangspunkt i New European Bauhaus i Gentofte er der følgende argumenter for og imod en byfortætning:

ARGUMENTER FOR BYFORTÆTNING

- ByFortætning gennemføres i overensstemmelse med Fingerplanens stationsnærhedsprincip
- Tættere byudvikling og højere befolkningstæthed skal ske omkring stationer for at fremme kollektiv transport, gang og cykling – frem for biltransport
- Byfortætning giver bedre mulighed for at bosætte sig (og drive erhverv) i Gentofte Kommune
- Byfortætning øger skatteindtægter og kommunens økonomiske råderum
- Byfortætning understøtter det lokale handelsliv
- Byfortætning giver mere liv i byens rum
- Byfortætning kan skabe øget kvalitet i byen – bl.a. ved mere veldefinerede, velindrettede og grønnere byrum

ARGUMENTER IMOD BYFORTÆTNING

- Byfortætning kan ødelægge visse kvaliteter i de eksisterende kvarterer tæt på stationerne
- Byfortætning betyder mindre natur og flere 'grå' overflader
- Byfortætning øger trafikken i området og der-



De tre visioner for New European Bauhaus: Bæredygtighed, Æstetik og Inklusion.

med i kommunen

- Byfortætning og dermed flere beboere øger behovet for velfærdsydelser
- Byfortætning øger presset på kommunens institutioner såsom daginstitutioner, skoler og plejehjem
- Byfortætning øger presset på de offentlige anlæg såsom svømmehaller, sportsbaner og lign.

DILEMMAER FORBUNDET MED FORTÆTNING

- FORANDRING og BYFORTÆTNING er upopulært og kræver politisk mod
- Nedrivning vs. bevaring: hvordan sikrer vi at fortætning ikke sker på bekostning af den eksisterende bygningsmasse?
- Bygge højt vs. tæt: hvilke kvaliteter og ulemper er forbundet med at fortætte?
- Nabogener (støj, indblik), mangel på lys og luft ved tættere bygninger vs. bedre udnyttelse af arealer, indtægter for kommunen ved grundsalg, flere skatteborgere?
- Bygninger vs. natur: hvordan undgår vi at 'det grønne Gentofte' fortrænges af hårde belægninger og bygninger?
- Biler vs. bløde trafikanter: hvordan sikrer vi at flere rent faktisk vælger grøn mobilitet, så vi undgår mere trængsel og flere parkerede biler?
- Kan borgere og interessenter i områderne tro på, at der ved forandring som byfortætning kan skabes et endnu skønnere sted at bo?
- Vil kommunen aktivt arbejde for forandring i borgernes adfærd, herunder transportvaner?

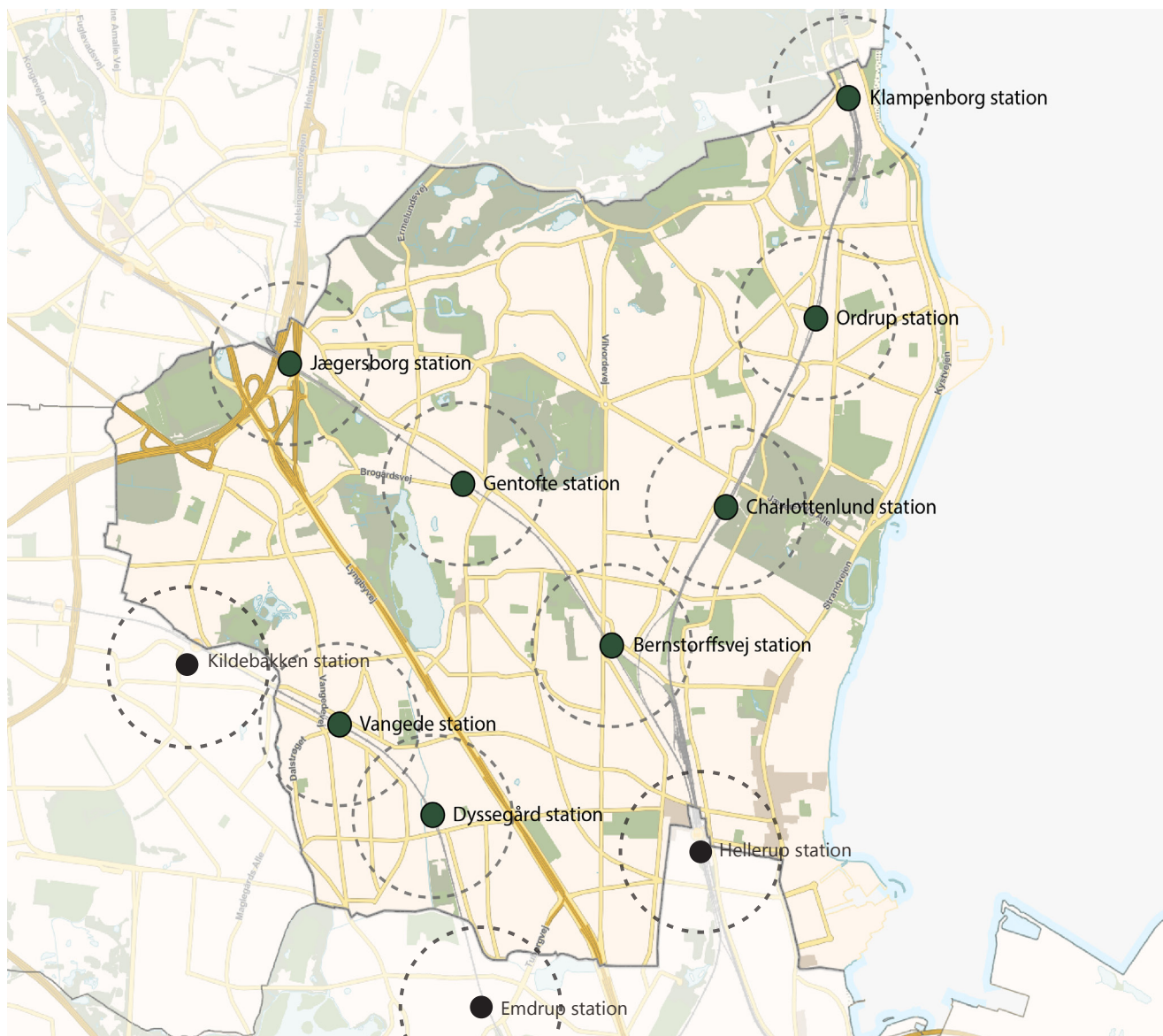
INSPIRATION FRA PLANPRINCIPPER

Analysen skal på baggrund af ovenstående levere et solidt materiale til drøftelse i kommunalbestyrelsen om mulige fortætningspotentialer ved stationerne og dilemmaerne ved dem. Ud fra disse drøftelser skal der kunne udpeges en fremtidig retning og tages beslutninger.

Foruden de i ovenstående afsnit nævnte strategier og politikker, er udviklingsbillederne tegnet ud fra en generel viden om, hvordan den gode og bæredygtige by kan udvikles med den kollektive transport som rygrad, og dermed understøtte en mere bæredygtig mobilitet. Det vil sige at gang, cykling

og brug af offentlig transport prioriteres over en udbygning af vejnet og parkeringsområder, der understøtter den individuelle transport i egen bil, og hvilket erfaringsmæssigt fører til mere trafik – og dermed højere udledning af CO₂.

Udviklingsbillederne repræsenterer altså grundlæggende et forsøg på, at vise en mulig 'reparation' af den eksisterende bystruktur med det formål, at revitalisere stationerne og samtidig skabe en stilfærdig og bæredygtig byudvikling i de to udvalgte stationsnære kerneområder i Gentofte og Vangede.



De otte stationer i Gentofte Kommune, tre på grænsen til Gentofte Kommune og deres respektive 600 m zone.

Andre planprincipper, der kan give inspiration til udvikling af metoden, er f.eks.:

”15 MINUTTERS BYEN”

Det er blandt andet principper fra teorien om ”15 minutters byen”, som er et anerkendt byplanlægningskoncept, der kan anvendes – ikke som en komplet byudviklingsmodel, men alt efter kontekst og vægtning af de enkelte principper, kan en ”15 minutters by”-tilgang give positive resultater.

Den grundlæggende ide er, ikke ulig NEBiG principperne, at man gennem helhedsorienteret og konsekvent byplanlægning sikrer, at byens borgere til fods eller på cykel fra deres bopæl kan nå de mest basale hverdagsfunktioner (institution/skole, uddannelse, arbejde, indkøb, offentlig service – og offentlig trafik) inden for eget kvarter eller en rimelig afstand på cykel eller med offentlig transport.

”FORTÆT – FORBIND – AKTIVÉR”

Et koncept til inspiration er metroselskabets strategi ”Fortæt – Forbind – Aktivér”, der på samme måde sammentænker (nye) stationer med en mere helhedsorienteret byudvikling for at understøtte grøn mobilitet og mere sammenhængende kvarterer:

”Fortæt” – placér boliger og arbejdspladser så tæt på stationen som muligt.

”Forbind” – skab direkte og varierede forbindelser til stationen for gående og cyklister.

”Aktivér” – skab levende bymiljøer langs ruterne til stationen, hvor f.eks. caféer, butikker og attraktive byrum gør det interessant og trygt for passagererne.

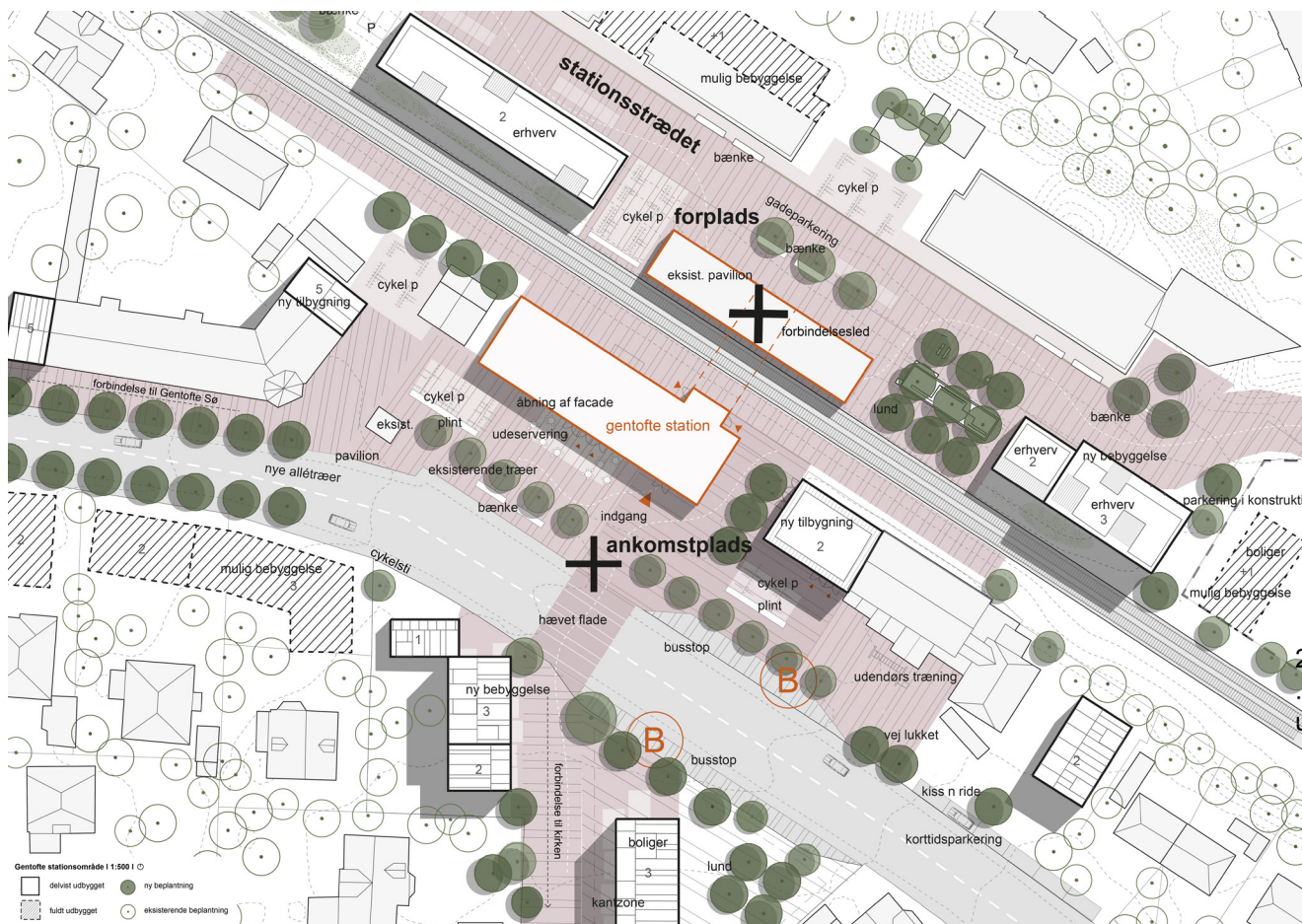
KONKLUSIONER GENTOFTE STATION

Der kan arbejdes med en omlægning af trafikken foran stationen og den nuværende stationsforplads kan omdannes til et mere inkluderende, grønnere og tryggere byrum, der fremmer bylivet ved stationen og gør den mere tilgængelig.

Stationsforpladsen, perronen og de bagvedliggende arealer sammenbindes på tværs af banen til ét sammenhængende stationsområde. En trafikovergang kan skabe forbindelse til Paul-Petersensvej og videre mod Gentofte by. Ny allé beplantning langs vejene skal lede fra stationsarealerne mod Bernstorffsparken og via Brogårdsvej til Gentofte Sø.

Gentoftes stationsnære kerneområde kan fortættes langs det nedlagte Spor 3/Smakkedalen nord for stationen og på udvalgte steder syd for banen. Der kan tilføjes 2-3 etagers særskilte erhvervsbebyggelser, "færdiggørelse" af karréen vest for stationen med nye bygninger og tilføjelser til eksisterende byggeri, såvel som nybyggeri på den nuværende pendler-p-plads.

Parkering kan samles i nye p-huse ved Smakkedalen.



Udviklingsbillede - Gentofte stationsområde

KONKLUSIONER VANGEDE STATION

Der kan arbejdes med en udvidet stationsforplads, der skal kunne invitere til ophold og aktiviteter, samt begrønning. I forlængelse af pladsen kan fortættes med boliger i op til 3 etager på p-plint og mulighed for serviceerhverv i stueetagerne.

Stationsforpladsen forbindes med butikscenterets forarealer ved nye belægninger og trafikdæmpning af en passage hen over Vangedevej, samt reduceret parkering foran butikscenteret.

Begrønning af byrummene og vejene, herunder allé beplantning langs Vangedevej syd for stationen, skal sammen med prioritering af bløde trafikanter skabe bedre forbindelser mellem områdets attraktioner og forbi stationen.

Yderligere fortætning kan ske på udvalgte steder som udvidelse af eksisterende bebyggelsesstrukturer i op til 4 etager, bl.a. etageboliger på institutionsgrunden, og ved omdannelse af enkelte udvalgte grunde med markering af hjørner, herunder en kommunal p-plads og tankstationen nord for stationen.



Udviklingsbillede - Vangede stationsområde

PLANANBEFALINGER

Gentofte Kommune rummer et potentiale for udvikling af de enkelte byområder, særligt omkring de stationsnære områder, hvor der allerede findes infrastruktur, byliv og mulighed for en mere effektiv udnyttelse af arealerne. For at dette potentiale kan forløses på en måde, der både styrker bydelenes funktioner og bevarer deres særlige karakter, bør den videre planlægning tage afsæt i de eksisterende bystrukturer, stedbundne kvaliteter og de historiske lag, som fortsat præger områderne – både synligt og mere indirekte. Udviklingen bør derfor ikke alene handle om fortætning, men også om at skabe bedre sammenhæng mellem station, byrum, boliger, serviceerhverv, grøn mobilitet og de lokale kvaliteter, der allerede findes i de enkelte områder.

I Gentofte kan udviklingen omkring stationsområdet eksempelvis tage afsæt i stationsforpladsen, Smakkedalen, de eksisterende parkeringsarealer og sammenhængen langs banelegemet, hvor nye boliger og serviceerhverv kan bidrage til et mere aktivt og sammenhængende bymiljø. Her kan en styrket stationsforplads, mere begrønning og en mere bymæssig udnyttelse af arealerne være med til at markere stationen tydeligere som lokalt knudepunkt.

I Vangede kan udviklingen tilsvarende tage udgangspunkt i stationsforpladsen, parkeringsarealerne, butikscenteret og de nærliggende grunde omkring stationen og broen, hvor en fortætning kan understøtte både hverdagsliv, lokale servicefunktioner og bedre forbindelser for gående og cyklister.

PLANANBEFALINGER I GENTOFTE

- Det i kommuneplanen udpegede stationsnære kerneområde har en begrænset udstrækning, der indeholder stationsforpladsen, pendlerparkeringspladsen for enden af Paul-Petersensvej, Boliger og serviceerhverv langs banen mellem stationen og vejbroen, samt grundene langs stationens nordlige kant med kontorerhverv.
- Det anbefales i kommuneplanen at udvide det stationsnære kerneområde langs banelegemets nordlige kant frem mod Ermelundsvej, at fastlægge en ramme til blandede byfunktioner, der muliggør en fortætning med både boliger og serviceerhverv, herunder kontorerhverv, samt en jævn bebyggelsesprocent på 150 for området som helhed.
- I kommende lokalplaner kan der med udgangspunkt i det udvidede kerneområde i en plan, eller etapevist flere planer, fastlægges muligheder for bebyggelse til boliger og serviceerhverv i 2-5 etager. Bestemmelser for åbne stueetager i dele af den nye bebyggelse, herunder for ny bebyggelse langs banelegemets nordlige kant ved Smakkedalen, kan muliggøres på de nuværende parkeringsarealer, samt et til to p-huse, evt. kombineret med boliger på de øvre etager, i begge ender af vejen Smakkedalen.
- Etape 1 kan bestå i en omlægning af stationsforpladsen og begrønning med flere træer, samt ny bebyggelse på den nuværende pendler-p-plads. Dette vil kræve planlægning for de nævnte p-huse ved Smakkedalen, hvis p-kapaciteten ønskes opretholdt, ellers bør p-normen justeres.

PLANANBEFALINGER I VANGEDE

- Det i kommuneplanen udpegede stationsnære kerneområde har som i Gentofte en begrænset udstrækning, indeholdende en parkeringsplads til biler og cykler, stationsforpladsen, en grund langs stationens nordlige kant med klinikker og boliger, samt det overfor beliggende butikscener og et par grunde nord for stationen/broen.
- Det anbefales i kommuneplanen at udvide det stationsnære kerneområde og udover tekniske funktioner at fastlægge en ramme til blandede byfunktioner, der muliggør en fortætning med både boliger og serviceerhverv, herunder kontorhverv
- Der foresås en jævn bebyggelsesprocent på 150 for området som helhed.
- I kommende lokalplaner kan der med udgangspunkt i det udvidede kerneområde i en plan, eller etapevist flere planer, fastlægges muligheder for bebyggelse i 2-4 etager og fastsættes bestemmelser for åbne stueetager i dele af den nye bebyggelse, herunder i den foreslåede boligbebyggelse på den nuværende parkeringsplads ved stationen.
- Lavere p-normer, der understøtter grøn mobilitet, og krav om flere cykel-p-pladser, kan være konsekvensen af de foreslåede placeringer af parkering i konstruktioun.
- En etape 1 kan bestå i udvidelsen af stationsforpladsen og begrønning med flere træer, samt planlægning for et centralt p-hus, evt. med boliger, på grunden langs banen overfor stationen.

GENTOFTE STATION - ANALYSE



Området omkring Gentofte Station

FAKTA

- Indbyggertal: ca. 8.400 i bydelen Gentofte
- Afstand Gentofte station til bydelscenter ca. 500m.
- Stationsområdet er udbygget ad flere omgange med klassiske anslag til karrébebyggelse fra ca. 1900 til klassisk haveby med villaer og lavere etagebebyggelser.
- Bevaringsværdige stationsbygninger og boliger.
- Beliggende gemt i forhold til Gentoftegades butikstrøg og mellem Bernstorffsparken og Gentofte Sø.

GENTOFTE STATION - I DAG

OMGIVELSER

Gentofte ligger som bydel tæt på Gentofte Sø, hvor også kommunens angiveligt ældste tilbageværende hus findes. Bydelens dominerende landskabselementer er de relativt høje bakkedrag, der alle ligger op til tilgrænsende bydele. Gentofte Sø med tilstødende mosestrækninger samt Bernstorffsparkens skovbryn danner naturlige grænser for de bebyggede områder, mens bydelen består af en blanding af forskellige typer bebyggelse og anlæg, kendetegnet af store villakvarterer og flere større og mindre etageboligområder. Dette ses også i området omkring Gentofte Station.

Gentofte bydelscenter ligger centralt i bydelen med et intakt vejforløb fra tiden som kirkelandsby. Vejnettet udgår radialt fra centret i historiske tracéer mod øst og vest sammen med en nyere sydgående vej og giver på den måde Gentofte bydelscenter et naturligt opland.

Det var ikke mindst de nye jernbaner, der igangsatte Gentofte Kommunes udvikling fra større gårde med landbrugsarealer og havebrug til tæt bebyggede byområder med store villaer, parcelhuse og etageboligkvarterer. Med åbningen af Nordbanen i 1863 og Klampenborgbanen i 1864 begyndte en tiltagende befolkningsvækst og markant mere bebyggelse blev opført. Hellerup og Gentofte havde i 1901 tilsammen 7.834 indbyggere (de fleste i Hellerup),

mens Gentofte by alene i 1911 var vokset til 5.230 indbyggere. Til gengæld var skellene mellem Gentofte Kommunes forskellige byer på dette tidspunkt allerede ved at forsvinde, så fra 1916 regnedes de ni bydele (Gentofte, Vangede, Dyssegård, Jægersborg, Hellerup, Skovshoved, Ordrup, Charlottenlund og Klampenborg) som vokset sammen til én forstad til København.

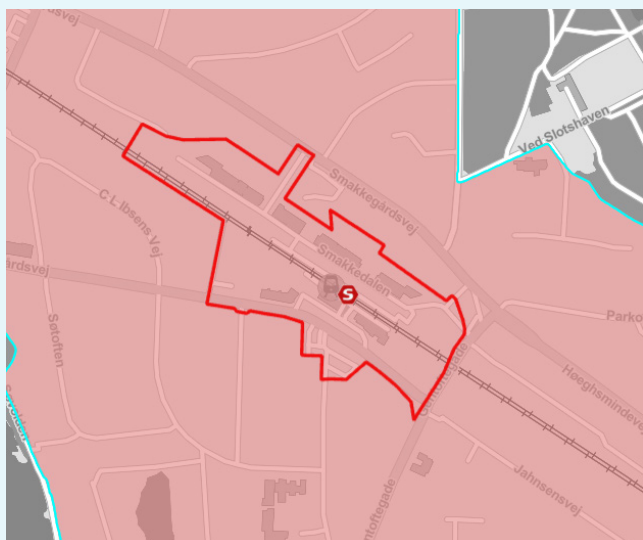
I dag er bydelen Gentofte vokset til ca. 8.400 indbyggere, mens Vangedes indbyggertal er på ca. 9.440 (pr. jan. 2024).

KARAKTER OG ANVENDELSE

Gentofte station ligger i det gamle Gentofte omkranset af villakvarterer, enkelte etageboliger, enkelte spisesteder, klinikker og massagesteder i nærområdet samt erhverv koncentreret omkring stationen. Stationen er den nærmeste til Gentofte bydelscenter i syd, Gentofte Sø i sydvest og Bernstorffs Slotshave i nordøst. Stationen ligger lidt afsides ift. bydelens øvrige liv langs Gentoftegade i bydelscenteret.

GRØN STRUKTUR

Området omkring Gentofte Station fremstår med grønt langs banen, åbne villabebyggelser, gamle havevætræer (oprindeligt landbrugsjord og kolonihavehuse) samt Bernstorffsparken og Gentofte Sø som store grønne rekreative arealer tæt på.



Det stationsnære snævre kerneområde, udpeget i Kommuneplan 2025.



Kig fra Gentoftegade vejbroen i retning mod Jægersborg Station med de nyere erhvervsjendomme (opført 1999 – 2002) ved Smakkedalen til højre.

STATIONSOMRÅDET

Det stationsnære kerneområde omkring Gentofte Station ligger godt 500 m nord for Gentofte bydelscenter. Gentoftegade ligger som bydelscenterets rygrad og forbindelsesled derfra via Gentofte Kirke til stationsområdet samt til området på den modsatte side af stationen. Den direkte forbindelse mellem Gentoftegade og Gentofte Station løber fra Gentofte Kirke via Paul-Petersensvej, henover Brogårdsvej til stationen.

På den sydlige side af Brogårdsvej overfor stationen ligger et parkeringsområde til pendlere bag en lav hæk, der også indgår i oplevelsen af stationsområdet. På den nordlige side ligger stationsforpladsen, der udgøres af busholdepladser langs vejen, en lang og bred stikvej ind i stationsområdet med en række parkeringspladser, afsætningsmuligheder samt delvist overdækket cykelparkering. Trærækker på begge sider af Brogårdsvej medvirker til at inddele det åbne område, men samlet set fremstår stationsområdet syd for banen overdimensioneret, med store asfaltflader og på de kørendes præmisser, hvor de gående fra Paul-Petersensvej skal krydse både parkeringsområde, vej, cykelsti og stikvej for at komme til stationen.

Mellem stationsforpladsen og banelegemet ligger den oprindelige stationsbygning, der nu huser en døgnkiosk og køreskole. Bygningen er udbygget af flere omgange og herfra går en tunnel til den modsatte side af banelegemet, hvor der tilsvarende ligger en stationsbygning/ pavillon. Ved siden af den oprindelige stationsbygning, står en bygning fra 1930'erne, der ligeledes er udbygget af flere omgange. Bygningen husede oprindeligt et posthus og er nu omdannet til et fitnesscenter og dyrlægehus.

Nord for banelegemet er der omkring 0'erne blevet opført en række erhvervsbygninger punktvis langs banen, efter at en række spor er blevet nedlagt. Denne lille erhvervshub huser bl.a. shippingfirmaer, pensionskasser og lignende med adgang dertil sker fra Smakkegårdsvej. Et nedlagt spor mellem erhvervsbebyggelserne og banen har frigjort et areal til ny anvendelse.

OPSAMLING

- Gentofte Station er i dag præget af, at banelegemet deler bydelen i to. Syd for banen ligger det historiske stationsområde og Gentoftegade, mens området nord for banen primært rummer erhverv og større bebyggelser. Opdelingen betyder, at de to områder i begrænset omfang drager nytte af hinandens kvaliteter og funktioner.
- Samtidig ligger nogle af Gentoftes største kvaliteter i umiddelbar nærhed af stationen – Gentofte Sø, Bernstorffsparken og Gentoftegade. På trods af den korte afstand opleves disse destinationer ikke som en integreret del af stationsområdet. Forbindelserne er svage, og områdets samlede kvaliteter fremstår derfor fragmenterede.



Gentofte Station: en omlægning af stationsforplads til trafikdæmpet ophold og ikke parkering og bedre sammenhæng mellem pladsen, perronen og Smakkedalen til den ene side, og en bedre forbindelse til Paul-Petersensvej vil styrke stationsområdet som helhed.

- Der ligger et betydeligt potentiale i at genforbinde byens områder på tværs af banen og skabe stærkere koblinger mellem stationen, bylivet og de grønne områder.
- Ved at binde områdets kvaliteter sammen kan Gentofte Station udvikles til et mere attraktivt knudepunkt og samtidig understøtte grøn mobilitet med bedre forhold for gående og cyklende.

GENTOFTE STATION - MOBILITET

BILTRAFIK- OG PARKERING

Der er foretaget trafik- og hastighedsmålinger for forskellige veje i Gentofte Kommune. På modstående side vises kort, der er et udpluk af målingerne for de mest centrale veje omkring Gentofte Station. Der er for hvert målepunkt oplyst ÅDT (årsdøgns trafik) for biltrafikken som helhed, men også specifikt for lastbiltrafikken. ÅDT er et udtryk for den gennemsnitlige trafik pr. døgn for en given dag på året.

For nogle af målepunkterne er de seneste data fra 2021, hvilket kan give et misvisende billede af trafikbelastningen i dag, grundet dels Corona nedlukning i perioden samt risiko for forældelse af trafikmønstre og hastighed. For målepunktet på Smakkegårdsvej fra 2024 er hastigheden i mellemtiden blevet sat ned fra 60 km/t til 50 km/t.

På kortet er vejene med trafiktællinger markeret med blå streg med en tykkelse, der svarer til ÅDT for denne strækning. Ved veje uden tællinger, er der lavet et estimat ud fra de nærmeste tællepunkter. Det ses at Smakkegårdsvej og Høeghsmindevej klart er de mest trafikbelastede veje. Dog er den største andel tunge trafik, herunder både lastbiler og busser (jf. kort m. kollektiv trafik) på Brogårdsvej. Gentoftegade har den laveste ÅDT samt den laveste gennemsnitlige hastighed.

KOLLEKTIV TRAFIK

Gentofte Station servicerer to S-togs linjer; linje A og linje E, der forbinder Køge Station med hhv. Hillerød og Holte stationer. Der er desuden tre buslinjer i området; bus 172, 176 og 179. Bus 172 er en ringlinje med 40 stop, der starter og stopper ved Hellerup Station. Bus 176 har 31 stoppesteder og forbinder Hellerup Station med Emdrup Torv. Denne buslinje kører også forbi Vangede Station. Slutteligt forbinder bus 179 Lyngby Station og Skovshoved via 29 stoppesteder.

BLØD TRAFIK

På nedenstående kort er der markeret veje med en separat cykelsti, herunder Supercykelstien langs Smakkegårdsvej, der løber mellem Rådhuspladsen i København og DTU i Lyngby.

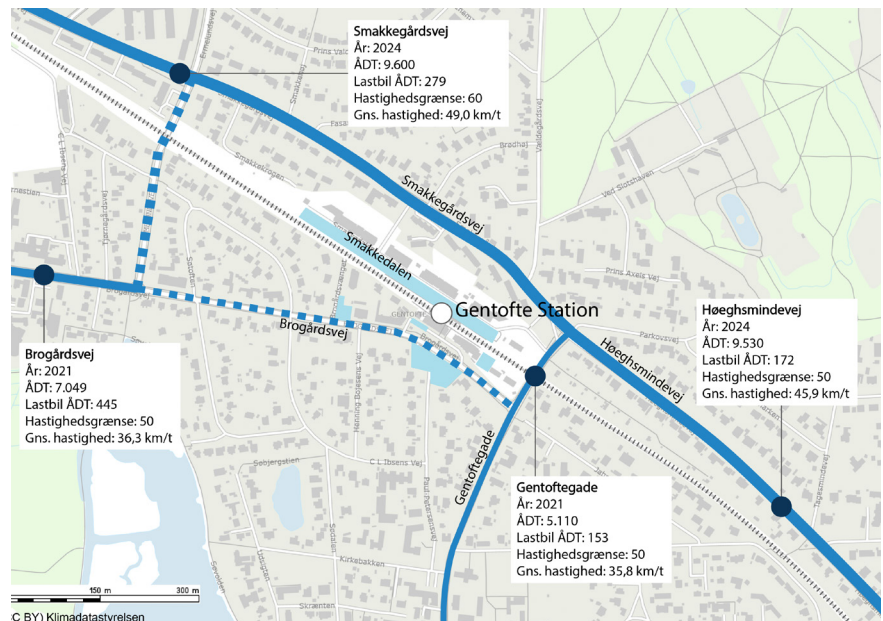
Cykelparkering er markeret med lyseblå på begge sider af stationsbygningen, både overdækket og uden overdække. Der er nærmest fortov langs alle veje i området og disse er derfor ikke markeret. Til gengæld er der vist fodgængerovergange samt stier, der udelukkende er for gående. Der løber en sti for gående langs banen fra Brogårdsvænget til stationsbygningen syd for banen. Nord for banen løber der en sti for fodgængere mellem de to ankomstmuligheder.



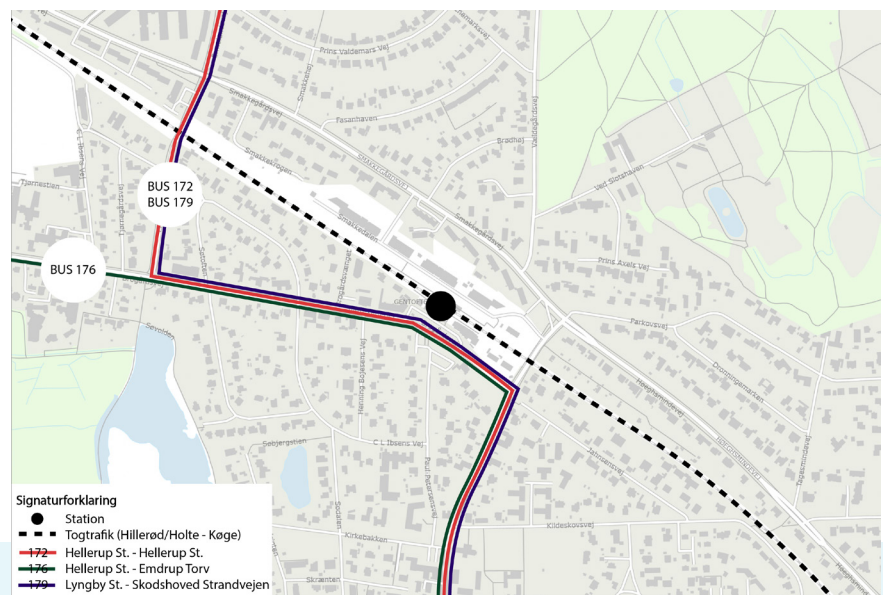
Forplads til Gentofte Station



Cykelparkering mellem
stationsbygningen og
baneboligerne



Biltrafik og trafiktællinger.



Kollektiv trafik



Blød trafik og ankomster til stationen.

GENTOFTE STATION - HISTORIE, KULTURMILJØER OG BEVARINGSVÆRIER

FRA DYRKNINGSLANDSKAB TIL BYLANDSKAB

I Gentofte ændrede landbrugslandskabet sig markant allerede fra 1600-tallet. Herregårdene forsvandt eller ændrede driftsform og gårdene blev ved udskiftningen i 1760'erne udflyttet ved en såkaldt blokudskiftning. Længs de større udfaldsveje fra København blev de tidligere dyrkningsjorde op gennem 1800-tallet bebygget med landsteder og sommervillaer, mestendels opført af velhavere, der søgte udenfor byen.

Jernbanernes gennemføring fra København til Klampenborg 1863/64 og i 1893 videre til Helsingør, gjorde det endnu mere attraktivt at bosætte sig i området end tidligere, og villakvarterer og kolonihaveudbygning bredte sig følgerigt. Allerede i 1925 var Gentofte stort set udbygget. I perioden fra 1850 – 1920 mere end tidobledes Gentofte Sogns befolkningstal.



Gentofte Station set fra stationspladsen med broen over jernbanen i bagrunden. Den oprindelige stationsbygning fra 1862 havde 5 fag, men den blev senere udvidet flere omgange. Foto fra Arkiv.dk

SPOR FRA FLERE TIDER

I området omkring Gentofte Station findes spor fra flere tider side om side. Et foto fra 1895 viser, at stationsområdet på dette tidspunkt kun var sporadisk bebygget, med lave huse i et relativt åbent landskab. Bare to årtier senere var situationen komplet forandret, bl.a. fordi der ved stationens forplads var blevet bygget en ny karrebegyggelse i fire etager med et højt mansardtag. På dette tidspunkt ser det ud som om, man troede, at området skal udbygges med en højere tæthed og en mere urban karakter.



På billedet ses stationsbygningen, en trolleybus på stationsforpladsen og i baggrunden ejendommen på hjørnet af Brogårdsvej. (ca. 1930)
Foto fra Arkiv.dk

Bebyggelsen på sydsiden af Gentofte Station er kommet til efter stationens åbning i 1863. Den ældste del af stationsbygningen kan dateres tilbage til 1862. Den er siden hen blevet succesivt udbygget, ligesom det tidligere posthus, der ligger ved siden af, er blevet om- og tilbygget af flere omgange, med tilbygninger fra 1930'erne og 1950'erne. Hovedparten af det byggeri, som vi finder ud mod Brogårdsvej er opført mellem 1880 og 1930. Sidenhen er det mestendels gennemføringen af nye trafikale løsninger for biler og busser og cyklister, som har ændret områdets udtryk. Der er lavet bredere vejprofiler med cykelsti og busholdeplads og større arealer, som tidligere var bebygget, er blevet inddraget til parkering.

KULTURARVSVÆRDIER

Kulturarvsværdier knyttet til område, bygninger og strukturer er et vigtigt afsæt for udvikling og fortætning. Nord for banen er Smakkegårdens jorde blevet bebygget af flere omgange, først med rækkehuse i 1950'erne, sidenhen med et større erhvervsbyggeri i 1999. Jernbanetraceet er inden for de sidste 10 år reduceret med et spor, hvor der er anlagt en stiforbindelse.

Der er ikke nogen by/kulturmiljøer i det stationsnære kerneområde, som er beskrevet i Gentofte Kommunes atlas over bygninger og bymiljøer. Stationsbyg-

ningen er, i det stationsnære kerneområde syd for banen, den eneste bygning, som er udpeget med høj bevaringsværdi (3). I det stationsnære kerneområde nord for banen er stuehuset på Smakkegårdsvej fra år 1800 den eneste bygning, som er udpeget med høj bevaringsværdi.

Disse bevaringsværdier på bygningsniveau, samt det store antal bygninger med bevaringsværdi 4, skal der naturligvis tages hensyn til i en kommende fortætning, men også mere strukturelle kulturarvsspor er af værdi, når det skal vurderes, hvor og hvordan Gentoftes stationsnære kerneområde kan udvikles og fortættes med afsæt i historien og den lokale stedsidentitet.



Overskæringen, hvor Slangerupbanen krydser Vangedevej set mod syd, til venstre ses 'Købmandshuset', 1936.

OPSUMMERING OG ANBEFALINGER

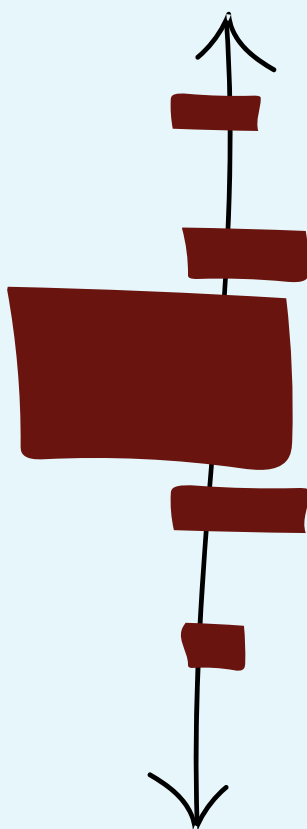
Den påbegyndte karréstruktur fra dengang, man forestillede sig, at Gentofte skulle have en mere urban karakter, kan videreføres ved Brogårdsvængets ubebyggede hjørne.

Smakkedalens erhvervsbyggeri kan suppleres med en ekstra husrække i samme skala mod banen, hvor der i dag er parkering. Den nye husrække skal følge bebyggelsesmønsteret fra det eksisterende erhvervsbyggeri, således at der skabes et nyt sammenhængende gaderum imellem bygningerne.

Bilparkeringen kan flyttes over i et p-hus som udnytter terrænforskellen, der hvor Gentoftegade ledes over banen.

Pletvis fortætning andre steder skal indpasse sig i den bærende by- og matrikelstruktur og skal underordne sig den skala og følge den bygningstypologi, som findes.

GENTOFTE STATION - UDVIKLINGSBILLEDER



PERLER PÅ EN SNOR

Gentofte Station kobles sammen med områdets vigtigste kvaliteter, så stationen bliver en del af et samlet forløb af byrum, destinationer og landskaber.

Ved at styrke forbindelserne til Gentoftegade, samt videre ud til Gentofte Sø og Bernstorffparken, kan der skabes en sammenhængende kæde af oplevelser – som perler på en snor.

Stationen kan igen blive det centrale bindeled mellem byliv, natur, kultur og mobilitet.

Orienteringsmulighederne styrkes ved etablering af sammenhængende belægningsområder mellem stationsområdets for- og bagarealer, så fodgængere og cyklister får bedre forhold. Sammenhængende begrønning langs veje og stier understøtter en mere grøn og attraktiv hverdag og forbinder til sø og park.

Illustration: Common Connection



De store sammenhænge omkring Gentofte station.

STATION OG OMGIVELSER GENFORBINDES

Ved at sammenbinde områdets mange kvaliteter kan Gentofte Station udvikles til et mere attraktivt og sammenhængende knudepunkt. Stationen forbindes på tværs af banelegemet, så byen heles, og de omkringliggende områder opleves som ét samlet sted.

Gentofte Station kobles tydeligere til områdets vigtige destinationer – Gentofte Sø, Bernstorffspar-

ken og Gentoftegade – og bliver dermed et naturligt bindeled mellem landskab, byliv og mobilitet.

Der etableres attraktive og trygge forbindelser, som styrker vilkårene for gående og cyklende og gør det lettere at bevæge sig på tværs af byen. Samtidig understøttes en grøn mobilitet, hvor stationen bliver et centralt omdrejningspunkt for hverdagsrejser til fods, på cykel og med kollektiv transport.





Visualisering af stationsområdet set fra syd.



STILFÆRDIG BYFORTÆTNING GENTOFTE

- Sammenfletning til ét stationsområde på tværs af banelegemet med nye ensartede belægninger
- Stationsforplads til mennesker forbeholdt ankomst til fods eller cykel, opholdsmuligheder og tydelig forbindelse hen over ny overgang over Brogårdsvej videre mod Gentofte By ad Paul-Petersenvej
- Byfortætning med nye bygninger, tilbygninger og påbygninger, der understøtter den nuværende bys struktur – nye bygninger langs Smakkedalen, udvidet karré ved Brogårdsvej/Brogårdsvænget og nybyggeri på nuværende pendler-p-plads
- Begrønning af byrum og veje med allé beplantninger langs Paul-Petersensvej og Brogårdsvej, der viser retning mod byen, søen og parken samt begrønning af Smakkedalen
- Nedlægning af pendlerparkeringspladsen syd for stationen til fordel for ny bebyggelse, nedtonet trafik foran og til stationen, og til gengæld nye centrale parkeringshuse ved Smakkedalen, der frigiver plads til bevægelse og ophold i byrummene

Gentofte Station fortættes på en måde, der understøtter og styrker sammenhængene i byen. Fortætningen tager afsæt i de eksisterende bebyggelsesstrukturer og bygger videre på stedets DNA, så nye tilføjelser indpasses naturligt i den eksisterende bymæssige kontekst.

Stationen genforbindes på tværs af banelegemet gennem et samlet stationsforløb – et fælles ”stationstæppe” – der skaber en tydelig kobling mellem bydelene nord og syd for banen. Stationsparkeringen flyttes nordøst for banen, hvor de eksisterende terrænspring giver mulighed for at indarbejde parkeringsdæk uden at øge afstanden til stationen. Samtidig frigøres arealer syd for stationspladsen til stationsnær fortætning, som styrker forbindelsen og orienteringen mod Gentoftegade og kirken.

Mod vest styrkes koblingen til Gentofte Sø, mens forbindelserne mod nordøst knyttes tættere til Bernstorffsparken. Fortætningen sker både som grøn fortætning og klassisk byfortætning, hvor nye bebyggelser og landskabelige greb bidrager til at tydeliggøre områdets strukturer og sammenhænge.

Langs det nye Stationsstræde fortættes bebyggelsen for at skabe et mere defineret og bymæssigt gaderum. Den historiske trappepavillon iscenesættes som et centralt forbindelsespunkt og omgives af en ny pladsdannelse, der understreger dens betydning som ankomst- og orienteringspunkt.

Den tidligere postbygning videreudvikles med endnu en tilbygning, som tilføjer et nyt nutidigt lag til bygningens fortælling og understreger stedets tidsdybde og kontinuerlige udvikling.

SAMMENHÆNGENDE STATIONSOMRÅDE

Stationens forplads bliver indrettet til mennesker og trafiksaneres. Der skabes et sammenhængende areal ved ensartede belægninger, der leder mod perronen og til den anden side mod byen ned ad Paul-Petersensvej.

Kiss´ n´ ride holdepladser tæt på stationen giver fortsat mulighed for afsætning og opsamling af rejsende med S-tog eller bus.

Visualisering af ankomstpladsen på sydsiden af stationen, set fra øst.



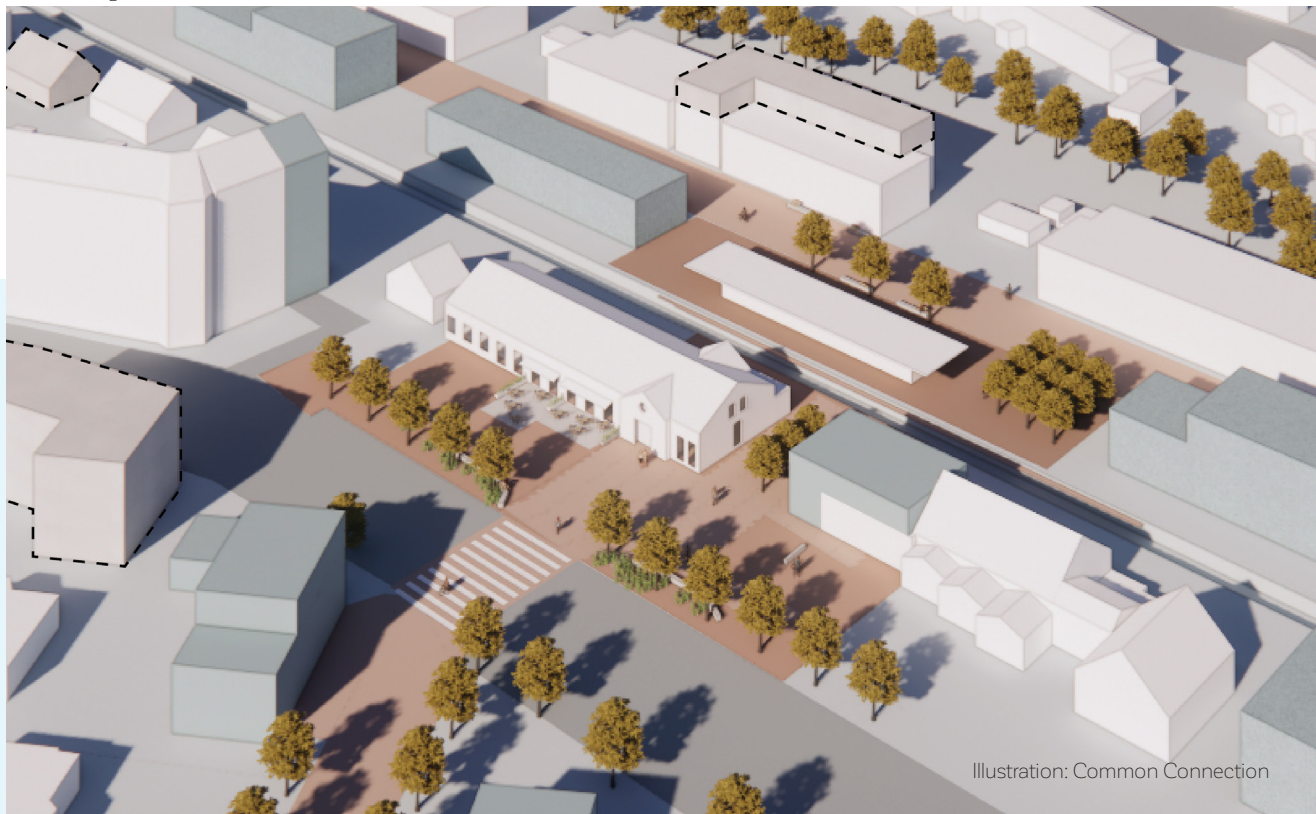


Synlig forbindelse på tværs af sporene.



Reference fra Humlebæk Station: Transformation af eksisterende stationsbygning, der er åbnet op inde og ude med café og er blevet et socialt mødested.

Visualisering af stationsområdet med volumenstudier.



PARKERING FLYTTES NORD FOR BANEN

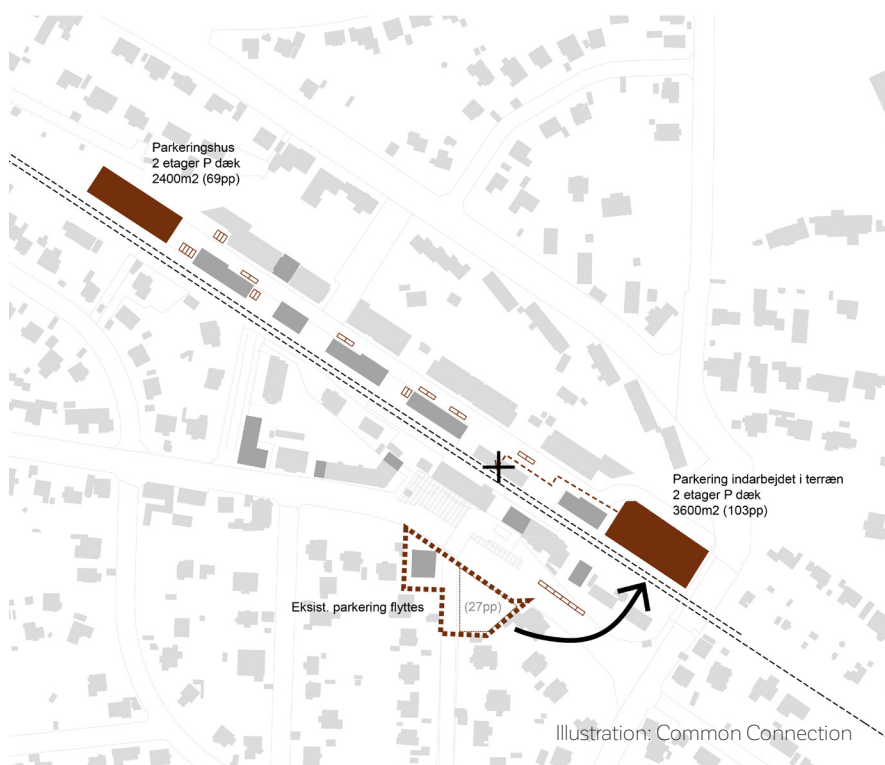
Ved at flytte parkeringen til området nord for banen frigøres værdifulde stationsnære arealer til byudvikling, ophold og nye forbindelser omkring Gentofte Station.

Ved at udnytte terrænforskellen nord for banen kan der etableres et parkeringsanlæg i flere niveauer, integreret i landskabet. Med to terrændæk vurderes der at være potentiale for omkring 100 parkeringspladser i samme nærhed til stationen som i dag.

De eksisterende p-pladser på terræn nord for banen fordeles til de to parkeringsanlæg på 2 etager, som både imødekommer det nuværende behov og tager højde for det stigende behov som en fortætning vil bære med sig.

I en optimeret version vil det være muligt at samle parkeringspladerne i ét samlet stationsnært parkeringsanlæg i 4 etager nord-øst for sporet. Løsningen fastholder den gode tilgængelighed til stationen, samtidig med at arealet foran stationsbygningen

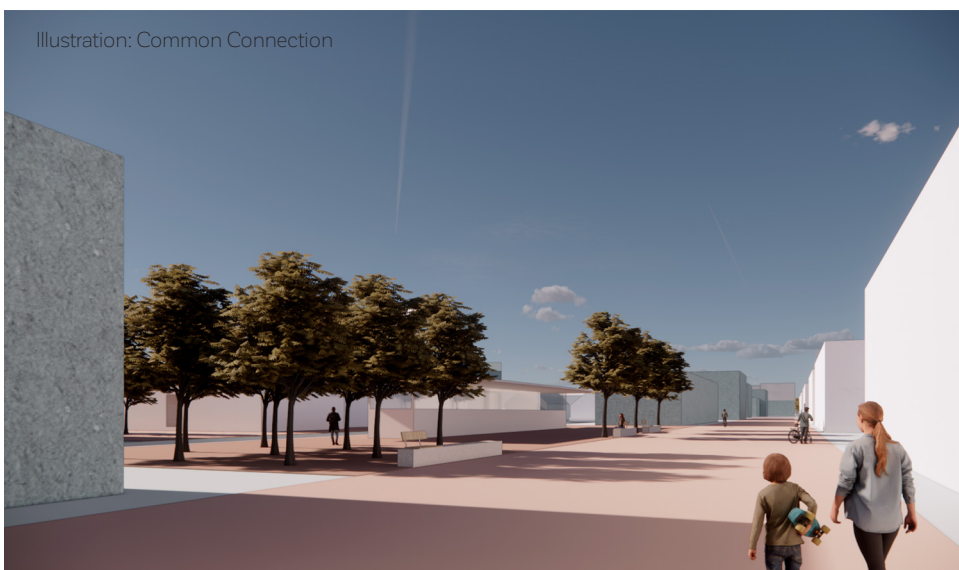
frigøres til nye byrum, bedre ankomstforhold og stationsnær bebyggelse. Herved kan stationsområdet udvikles fra et parkeringsområde til et levende bymæssigt knudepunkt, hvor ophold, byliv og grøn mobilitet prioriteres højere.



Sporets omgivelser. Til højre ses stationsforpladsen på nordsiden af banen.



Stationsstrædet nord for banen. Til højre for strædet ses den eksisterende erhvervsbebyggelse og til venstre den potentielt nye erhvervsbebyggelse omkring stationsforpladsen nord for banen.





Byggefelter

A1	300 m ² (delvis udstrækning)
A2	400 m ² (delvis udstrækning)
B1	400 m ² (delvis udstrækning)
B2	360 m ² (delvis udstrækning)
B3	1.700 m ² (delvis udstrækning)
B4	1.000 m ² (fuld udstrækning)
B5	130 m ² (fuld udstrækning)
C1	500 m ² (delvis udstrækning)
C2	400 m ² (delvis udstrækning)
C3	2.000 m ² (fuld udstrækning)
D1	900 m ² (delvis udstrækning)
D2	840 m ² (delvis udstrækning)
D3	1.180 m ² (delvis udstrækning)
D4	750 m ² (delvis udstrækning)
D5	1.170 m ² (delvis udstrækning)
E1	730 m ² (fuld udstrækning)
E2	360 m ² (fuld udstrækning)

Ialt ved delvis udstrækning (uden at medregne p-hus)
9.900 m²

Ialt ved fuld udstrækning (uden at medregne p-hus)
14.120 m²

D6a 2.480 m² (Parkerings hus)

D6b 3.600 m² (Parkerings hus)

ØKONOMI

Nærområdet omkring Gentofte station er yderst attraktivt beliggende i forhold til en fortætning med flere boliger og erhverv med nærheden til Bernstorffparken, Gentofte Sø og Gentofte Hovedgade. Byfortætningen foreslås både nord og syd for banele-gemet.

Vurderingen er, at området vil kunne tilvejebringe meget høje salgs- og lejepriser. Almene boliger anses på denne beliggenhed vanskelige at etablere pga. de formodede høje byggeretspriser, hvilket i givet fald vil skulle tages højde for i kommunens grundkapitalstøtte mv.

HØJE SALGS- OG LEJEPRISER

Lige syd for banen er byggefeltene illustreret med B3 samt C1/C2 af meget attraktiv beliggenhed, og med en mulig umiddelbar opførsel, pga. forholdsvis ubenyttede grundarealer. I byggefeltet B3 er vurderingen, at der kan opføres meget attraktive ejerlejligheder af familiestørrelser, det vil sige 3-5 værelser incl stue (85-120 m²). Stuetagen kan man forestille sig anvendt til cafe eller lignende for at svare til typologien på vejforløbet, alternativt kan der sagtens udvikles ejerboliger beliggende lidt over gadeniveau.

I byggefeltene C1 og C3 kan man med fordel udvikle rækkehuse som ejerbolig, der vil være en ekstrem efterspurgt vare med denne beliggenhed, og derfor anbefales tæt/lav bebyggelse, således nabogener ligeledes er håndteret på bedste vis.

Ift boligretsværdier (m² pris for en byggeretsgivende m²) vil vi vurdere spændet for henholdsvis lejligheder/rækkehuse anslået 2.600 m² til at være 18-22,5 t.dkk/m², hvilket betyder en anslået markedsværdi af byggeretterne baseret på arealudlægningen i nærværende på ca. 50 m.DKK.

ATTRAKTIVE LEJEPRISER

Lige nord for banen er byggefeltene illustreret med D1, D2, D3, D4, D5 og D6 af god beliggenhed for lejeboligsegmentet og med en mulig opførsel, idet disse er forholdsvis ubenyttede grundarealer. Byggefeltene D1 til D5 foreslås udviklet til lejligheder af mindre størrelser (1-3 værelser incl stue) med lejersegmentering til seniorer og Young professionals. Stueetagerne og/eller en etage op tænkes med fordel udviklet til erhverv f.eks. butikker eller serviceerhverv for dels at svare til eksisterende naboerhvervsbebyggelse og dels ift gene fra banelegemet. Man kan med fordel udvikle de før skitserede mindre lejligheder ovenpå disse erhvervsbygninger. Ift D6 byggefeltene, der foreslås udlagt til parkeringshuse i 2 niveauer, kan man med fordel udvikle tilsvarende lejeboliger i 2 niveauer ovenpå parkeringsfaciliteterne.

Ift. boligbyggeretsværdier samt til butikker mv. (m² pris for en byggeretsgivende m²) vil vi vurdere prisen for dette lejelejlighedssegment anslået 5.000 m² incl erhverv til at være vægtet ca. 10 t.dkk/m², hvilket betyder en anslået markedsværdi af byggeretterne baseret på arealudlægningen i nærværende burde nå ca. 50 m. DKK.

FREMTIDIGT POTENTIALE

Umiddelbart synes de skraverede enheder på arealudlægningen nord for banelegemet (E1 og E2) samt B1, B2, B4, B5 og A1, A2 at være mere udfordrende at udvikle og derfor anbefales at udskyde disse mulige udviklingsarealer til senere - de kategoriseres derfor som fremtidigt potentiale. Arealerne nord for banelegemet samt B4 og C3 involverer allerede bebyggede arealer, hvor det vil være meget ressourcetrækkende at udvikle samt påvirke interessenter i negativ grad. Udviklingsideerne B1, B2, A1 og A2 vurderes ligeledes til at være for svært ift. grænseflader og bygbarhed samt sammenholdt med den ringe arealeffekt af udviklingstiltaget.

Byggefelt B3, C1 og C2 er kommunale grunde (parkering) og kan derfor sendes i udbud, hvis ønsket. De resterende byggefelt er private ejendomme (herunder Banedanmark, pensionskasser og private andels- og ejerlejligheder), der vil kræve interesse i udvikling fra ejers side.



Skanderborg stationsbygning/ nyt bymuseum. Ill. Pax Architects.



Dyssekilde Station: Stationsplads aktiveres med marked og oplevelser.



NEW EUROPEAN BAUHAUS I GENTOFTE

New European Bauhaus i Gentofte er udviklet for at fremme den grønne omstilling gennem dialog og med fokus på inklusion og fællesskab, der igen understøttes af god arkitektur med høj æstetisk værdi. Det er et godt redskab til at få en god dialog om den udvikling man ønsker, som kan scores ud fra 19 kriterier med score 1 - 4.

UDVALGTE KRITERIER, GENTOFTE:

#1 er dokumenteret bæredygtige - Score: 3-4 (bæredygtig byudvikling - stationsnærhedsprincip)

- byen fortættes dér, hvor den kollektive trafik er udbygget og kan derved understøtte grøn mobilitet – dvs. flere beboere og brugere tæt på stationen, det betyder potentiale for flere bløde trafikanter og brug af offentlig transport.

#5 bevarer eller bidrager til øget indhold af natur i området - Score: 4

- central del af fortætningsstrategien i stationsområdet er at øge beplantningen i byrummene, med allétræer og en grønnere stationsforplads og arealerne bag stationen
- en kvalitets- og oplevelsesmæssig forbedring af byområdet gør det mere attraktivt at opholde sig i byens rum og dermed også færdes til fods eller på cykel

#7 prioriterer bæredygtig mobilitet herunder gør det nemt og trygt at cykle og gå - Score: 3-4

- Målet i de stationsnære områder er at prioritere gående og cyklister frem for biler.
- Etablering af parkering i enderne af stationsområdet ved Smakkedalen lægger op til at man parkerer bilen i nærområdet og går til stationen.
- Stationsforpladsen friholdes for biler og gør det mere brugervenligt for bløde trafikanter at færdes i området.

#8 lever op til de 5 værdier i arkitekturpolitikken - Score: 3-4

- Arkitekturpolitikens pkt. 5 (omtanke ved fortætning) er kernen i denne opgave.
- De 5 værdier i arkitekturpolitikken (Respekten for arven, Det grønne som grundlag, Anerkendelse af faglighed, Dialog som form, Omtanke ved fortætning) afspejler også i høj grad også parametrene i New European Bauhaus i Gentofte samlet set.
- Udvikling i stationsnære områder scorer højt, da det er her potentialet for at bidrage til den grønne omstilling er størst.

BAUHAUSKRITERIERNES DILEMMAER

- **Byfortætning og naturindhold** kan være modstridende interesser, som kan gå ud over eksisterende træer og grønne områder pga. ny bebyggelse. Selv når der plantes nye træer og etableres grønne bede osv., vil store gamle træer i udgangspunktet være langt bedre set i et biodiversitetsperspektiv.
- **Byfortætning** vil ofte betyde flere biler og mere trafik pga. flere mennesker i området – hvilket vil gøre det sværere at være blød trafikant. Ved

et aktivt valg om at begrænse bilbrug f.eks. ved at sætte p-normen nedprioritere cykel og gang frem for biler m.m. bliver området mere attraktivt at opholde sig i – men det sker på bekostning af bilismen.

- Balancen mellem **nybyggeri og bevaring** skal holdes og kan betyde hårde prioriteringer.
- Byfortætning og forandring vil ofte betyde **modstand** fra naboer pga. frygt for mere trafik, for skygge/indblik, nedrivning af bygninger og mere pres på fælles friarealer.

#9 er tilpasset lokalområdet - Score: 3-4

- Afsættet for forslaget til udviklingsbillederne har været en grundig analyse af lokalområdet ift. eksisterende bystruktur, funktioner, mobilitet og træer samt en kulturhistorisk analyse
- Udviklingsbilledet foreslår fortætning tilpasset lokalområdet ud fra de kortlagte parametre, nybyggeri langs det tidligere spor 3 og nybyggeri samt tilpasninger syd og vest for stationen.

#12 styrker det grønne udtryk, graden af beplantning og bidrager til naturoplevelsen - Score: 3-4

- Fortætning kan i lige så høj grad være grøn fremfor bebygget.
- Begrønning er afgørende for at få området til at fremstå mere attraktiv og karakterfuld – bedre muligheder for at cykle, gå og opholde sig i de stationsnære byrum.

#13 indtænker inklusion og fællesskab - Score: 3-4

- Byrummet omkring stationen indbyder til ophold (f.eks. kan ældre hvile og betragte livet) og aktiviteter
- En aktivering for og bag ved stationen kan ske ved at indtænke nye funktioner på arealer og i lokaler, så der er 'tilbud' til flere forskellige

brugersegmenter (marked, kunst/kultur eller serviceerhverv).

- Gentofte stations træningscenters udendørs aktiviteter skaber oplevelser, lokalt fællesskab, og liv i området

#18 giver mulighed for flere funktioner udover den primære, så det kommer flere borgere og interesser til gode - Score: 4

- Der foreslås flere bygninger og nye funktioner, her især mere erhverv og flere boliger.
- begrønning gør de stationsnære byrum i højere grad end i dag til rekreative rum.
- Funktionerne i området kan udvides, så lokal kultur, aktiviteter og fællesskaber understøttes f.eks. i stationen men også i nye bygninger.

#19 giver noget ekstra og positivt til lokalsamfundet Score: 3-4

- Jf. #18 kan den øgede begrønning af stationsforpladsen, bedre sammenhæng til resten af byen, trafikdæmpning langs spor 3 og de foreslåede by-reparationer samt muligheder for f.eks. nye kulturelle og rekreative muligheder tilføre noget ekstra og positivt.

- En S-togstation er sjældent et sted, hvor man har behov for at opholde sig ret længe ad gangen, men det vil skabe en ekstra værdi og gøre mødet med lokalområdet langt mere positivt, hvis udtrykket er mere grønt og inviterende og tilføres publikumsorienterede funktioner. **Nye mødesteder** og et sted man som fx ældre opsøger for at følge livets gang.
- Flere mennesker og mere aktivitet i det stationsnære områder vil øge **følelsen af tryghed**, hvilket igen kan gøre det mere attraktivt at vælge

toget frem for bilen. Der skal tages stilling til ejerskab, drift og vedligehold, hvis en ny funktion med offentlige udstillings- og møderum eller kulturelle oplevelser etableres.

VANGEDE STATION



OPSUMMERING/ FAKTA

- Indbyggertal: ca. 9.440 i bydelen Vangede
- Afstand Vangede Station til nærmeste bydelscenter ca. 200m
- Karakteristisk københavnnerforstad med dominerende vejinfrastruktur, station og butikcenter
- Bebyggelsen varierer fra villa og parcelhusbebyggelse til lavere etageboliger og større sammenhængende boligbebyggelse i 4 etagers stokke
- Beliggende mellem den gamle del af Gentofte og Søborg i Gladsaxe
- Højeste trafiktal gælder for Vangedevej nord for banen, Ellegårdsvej og Kildebakkegårds Alle

VANGEDE STATION - I DAG

Vangede Station ligger i et trafikalt knudepunkt, omkranset af en gennemgående større vej, Vangedevej, mod vest samt Ellegårdsvej i nordøst og Kildebakkegårds Alle i sydvest. Op ad stationen mod syd ligger et stationsområde med parkeringspladser til pendlere og afsætningsmuligheder samt cykelparkering. Dette område ligger på den østlige side af Vangedevej og på den vestlige side af Vangedevej ligger ligeledes et stort parkeringsområde til et supermarked, der ligger bagved. Disse to parkeringsområder og den trafikerede Vangedevej bevirker, at området fremstår meget åbent og med store asfaltbelagte flader.



Parkeringspladsen til stationen.

BYGNINGER OG FUNKTIONER I STATIONS-OMRÅDET

Selve stationsbygningen er placeret ovenover banелегемerne og fungerer som bindeled mellem overdækkede perroner og jernbanebroen/Vangedevej, hvor stationsbygningen har facader ud.

Stationsbygningen ligger ud til en jernbanebro, hvor Vangedevej løber over. Adgang til stationsbygningen for gående og cyklister sker fra hver ende af broen, via et plateau, der løber langs jernbanebroens østlige side.

OMRÅDETS KARAKTER OG ANVENDELSE

Vangede station ligger i bydelen Vangede mellem den gamle del af Gentofte og Søborg i Gladsaxe. Området er omkranset af en blanding af villaer, rækkehuse og større boligforeninger i stavbebyggelse med store grønne arealer imellem. Der er et stort lægehus nord for stationens samt et større supermarked overfor.

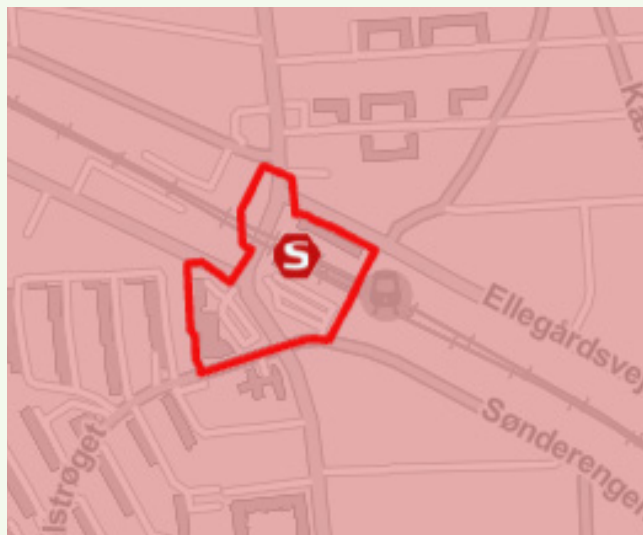
Stationsområdet er et knudepunkt i Vangede med spredte funktioner nær ved, men det opleves ikke som et samlet bydelscentrum, men bærer mere forstadspræg.

GRØN STRUKTUR

Der er grønt langs banen, åbne villabebyggelser med haver, men der er ikke mange gamle træer i området (oprindeligt landbrugsjord og squatter bebyggelse). Den store bebyggelse Dalstrøget har store græsbelædede flader mellem husene.



Vangedevej set fra syd op mod stationen.



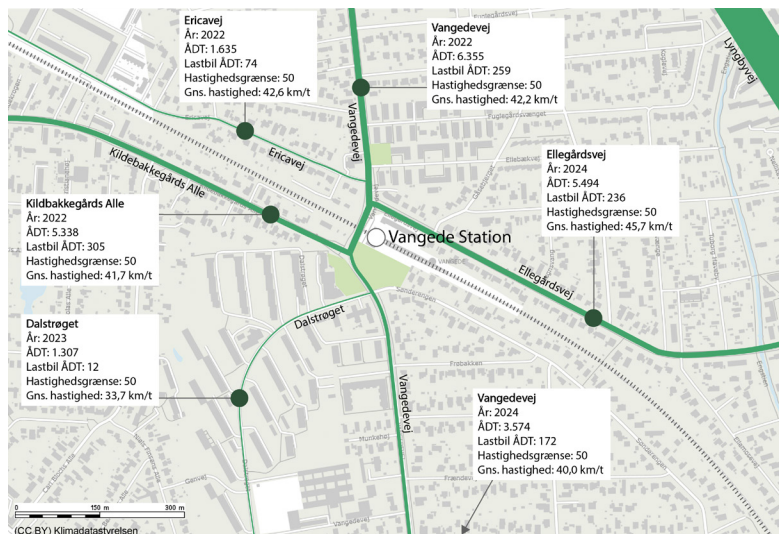
Det stationsnære snævre kerneområde, udpeget i Kommuneplan 2025.

VANGEDE STATION - MOBILITET

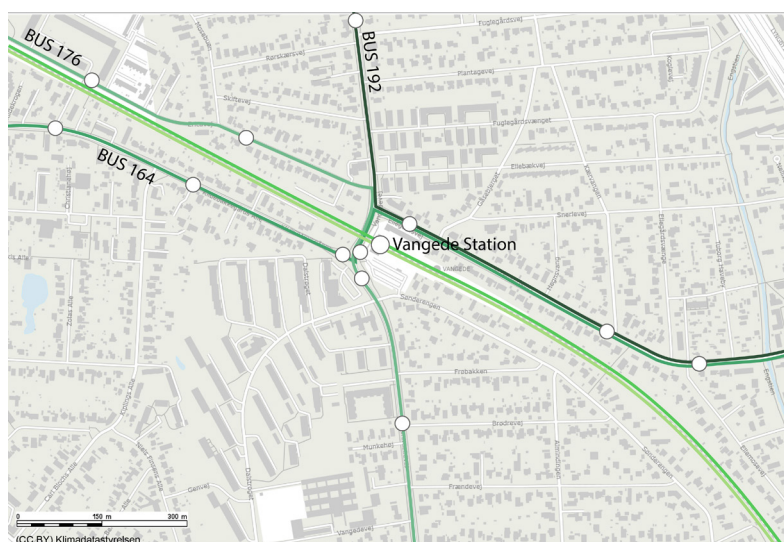
BILTRAFIK- OG PARKERING

På nedenstående kort er der et udpluk af trafikmålingerne for de mest centrale veje omkring Vangede station. Der er for hvert målepunkt oplyst ÅDT (årsdøgnstrafik) for biltrafikken som helhed, men også specifikt for lastbiltrafikken. Der bør tages forbehold for trafikmålingernes eventuelle forældelse, påvirkning af Corona og evt. vejarbejde.

På kortet er vejene med trafiktællinger markeret med grøn streg med en tykkelse, der svarer til ÅDT for denne strækning. Det ses at den nordlige del af Vangedevej, Ellegårdsvej og Kildebakkegårds Alle klart er de mest trafikbelastede veje. Ericavej og Dalstrøget har en meget lav ÅDT set i sammenligning med de omkringliggende veje og det vurderes at det primært er lokal trafik til boligerne, der færdes her, på trods af bustrafik på Ericavej og Netto på Dalstrøget. Den sydlige del af Vangedevej har en lav ÅDT ift. de andre hovedveje ved krydset omkring Vangede st.



Biltrafik og trafiktællinger.



Kollektiv trafik.



Blød trafik og ankomster til stationen.

KOLLEKTIV TRAFIK

Vangede station servicerer to S-togs linjer; linje B og linje Bx, der forbinder Høje Taastrup Station med hhv. Farum og Buddinge stationer. Der er desuden tre buslinjer i området; bus 164, 176 og 192. Bus 164 forbinder Ballerup Station med Océankaj med hele 61 stop undervejs. Bus 176 har 31 stoppesteder og forbinder Hellerup Station med Emdrup Torv. Denne buslinje kører også forbi Gentofte Station. Bus 192 forbinder Lyngby Station med Charlottenlund Fort via 28 stoppesteder.

BLØD TRAFIK

På kortet er der markeret veje med en separat cykelsti samt cykelparkering, hvoraf der er placeret udækkede lige foran stationsbygningen samt overdækkede syd for. Der er nærmest fortov langs alle veje i området og disse er derfor ikke markeret.

Der er markeret fodgængerovergange i området, hvilket også understreger at krydset mellem Kildebakkegårds Alle og Vangedevej, er meget komplekst. I modsætning til Gentofte, er der ingen stier i området kun til gående og også kun to muligheder for ankomst til stationen på hver side af stationsbygningen.

VANGEDE STATION

- HISTORIE, KULTURMILJØER OG BEVARINGSVÆRIER

FRA DYRKINGSLANDSKAB

TIL ARBEJDERFORSTAD PÅ 100 ÅR

Vangede er, som Dan Turell skriver i bogen "Vangede Billeder", en bondelandsby, der blev til et arbejderkvarter i det 20. århundrede. Det var udskiftningen sidst i 1700-tallet, der udløste flytningen af gårde fra landsbyen til de nye placeringer.

Stationsområdet ligger i god afstand syd for landsbyen. I 1800-tallet var der 15 gårde i Vangede. 5 af disse lå i det stationsnære kerneområde. Vangedegårdene blev først udstykket i løbet af 1920'erne.

En del omdannedes til kolonihaver, andre til sam-

menhængende boligbebyggelser, villaer mv.

Boligmanglen i København gjorde det attraktivt for kolonihaveejerne at udleje deres bylejligheder for pæne beløb efter datidens forhold, og tage permanent ophold i deres kolonihavehuse. Disse var primitive bræddeskure, oftest uisolerede og uden sanitære installationer. Omkring 1924 var der omkring 1700 ulovlige helårsbeboelser i Gentofte kommune. Hovedparten af disse lå i Vangede.



Vangede Station med Munketorvet i baggrunden. Ca. 1965. Foto fra Arkiv.dk

I det stationsnære kerneområde ved Vangede Station findes der ikke mange fysiske spor fra Vangedegårdene. Men vej- og gadestrukturen følger næsten 1:1 gårdenes matrikulære skel, ligesom navnene i området også peger tilbage på de gårde, som tidligere lå her.

- Fuglegårdsvej peger tilbage på Fuglegården Vangede, fra dyrkningslandskab til arbejderforstad på 100 år
- Ellebæksvej og Ellegårdsvej peger tilbage på Ellegården
- Munkegårdsskolen og Munketorvet peger tilbage på Munkegården
- Sønderengen peger tilbage på Søndergården
- Også vejnavne som Frøbakken peger tilbage på frøforædling, som tidligere blev drevet i området af Ohlesens Enke og søn.

INFRASTRUKTURELLE SPOR OG OMRÅDETS UDBYGNING OVER TID.

"Vangede er noget man kører igennem, og Vangede er som by blevet skåret over og spredt mange, mange gange, simpelthen for at være lettere at køre igenem". - Dan Turéll, Vangede Billeder p. 25.

Jernbanen der i første omgang gik til Slangerup, trak et markant spor gennem området fra den blev anlagt i 1906. Der blev dengang ikke bygget en egentlig station i Vangede, men kun et trinbræt med billetsalg i vogterhuset, da der ikke var store forventninger til trafikgrundlaget i området. Begrundelsen var, ifølge jernbanehistoriker Peer Thomassen, at Vangede

primært var "kendt som en fattig bydel, og jernbanselskabet ønskede ikke at investere i en mere omfattende stationsbygning".

I 1908 fik Vangede dog en stationsbygning. Den blev placeret nord for Vangedevej med adgang fra Ericavej. Der etableredes på det tidspunkt ikke en bro over banen og Vangedevejens trace blev ikke ændret - der blev bare etableret en overskæring ved banen. Men efter flere ulykker byggede man i 1930'erne en viadukt. I 1960'erne rev man stationen ned og besluttede at flyttede stationen til den modsatte side af viadukten og udvide Vangedevejens broforbindelse over banen. I 1977 indviedes den station som findes i dag.

Bebyggelsen i det stationsnære kerneområde ved Vangede station opleves i dag med en sammensat og fragmenteret karakter. Løsninger for afvikling af trafik og parkering i stationsområdet fylder meget.

Oplevelsen af det sammensatte og brogede er en del af bydelens dna, et resultat af en byudvikling som er sket i ryk, med villaer og lave blokkebebyggelser fra 1930'erne og 1940'erne, sidstnævnte særligt på østsiden af Vangedevej - ved Fuglegårdsvænget og Ellebæksvej. Dahlbergsstrøget er fra 1950'erne og 1960'erne og stationen selv fra 1977. Af nyere spor kan nævnes det Lidl-byggeri som erstattede Munketorvet i 2022 og det stort skalerede boligbyggeri mellem banen og Ellegårdsvej.

KULTURARVSVÆRDIER

Kulturarvsværdier knyttet til område, bygninger og strukturer er et vigtigt afsæt for udvikling og fortætning. Den flossede og sammensatte karakter som kendetegner Vangede, er områdets særkende. Det Vangede som beskrives af Dan Turell, og som det stationsnære kerneområde ligger i forlængelse af, er måske ikke helt som da Vangede Billeder blev udgivet i 1978. Selvom nogle ting er forsvundet og andre er kommet til, er området er ikke forandret til uigenkendelighed. Men det kræver en særlig opmærksomhed at udvikle og fortætte området på områdets præmisser.

I det stationsnære kerneområde er der ingen huse med høj bevaringsværdi og heller ikke nogen udpegede kulturmiljøer, mens stationen og Dalstrøggets boliger i stokbebyggelse har bevaringsværdi 4.

Men det betyder ikke, at området ikke har nogen kulturarvsværdier, som skal tages hensyn til i en videre udvikling. Fortætning skal indpasse sig ift. den bærende by- og matrikelstruktur og skal underordne sig den skala og de bystrukturer som har en lang historie i området. Ny bebyggelse skal derfor ikke kontrastere,

men lægge sig op af de bygningstypologier som er veletablerede.

Fortætter man i området med blokbebyggelse fra 1930'erne ved Vangedevej på den modsatte side af Fuglegårdsvænget og Ellebæksvej, skal man underordne sig karrebebyggelsens skala og bygningstypologi.

Fortætter man ved Dalbergstrøget skal man følge bebyggelsesplanens logik og tilpasse sig parkbebyggelsens skalaen og typologien. Man skal respektere de kvaliteter, som findes i parkbebyggelsens grønne uderum og ikke bygge dem væk.

Løsninger for afvikling af trafik og parkering i det umiddelbare stationsområde fylder i dag meget. Her kan man stramme op, så gaderum og store belagte flader til parkering ikke flyder sammen. Så stationens placering udnyttes og bygningens arkitektur får et samlende byrum foran sig, i stedet for ét, der er klemmt og glemt bag en stor trafikmaskine.

De kolonihaver, der er tilbage i kommunen, skal man ikke ukritisk fjerne. De fortæller noget om den måde, som kommunen er blevet udviklet på.



Luftfoto af Vangede Stationsområde. I forgrunden Frøforædlingen.

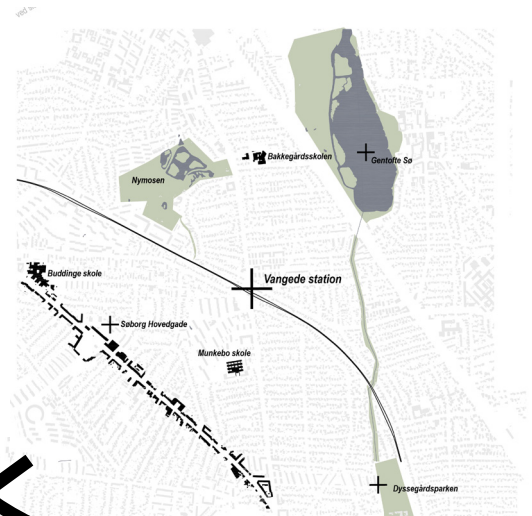
UDVIKLINGSBILLEDER - VANGEDE STATION

Koble herlighedsværdierne sammen

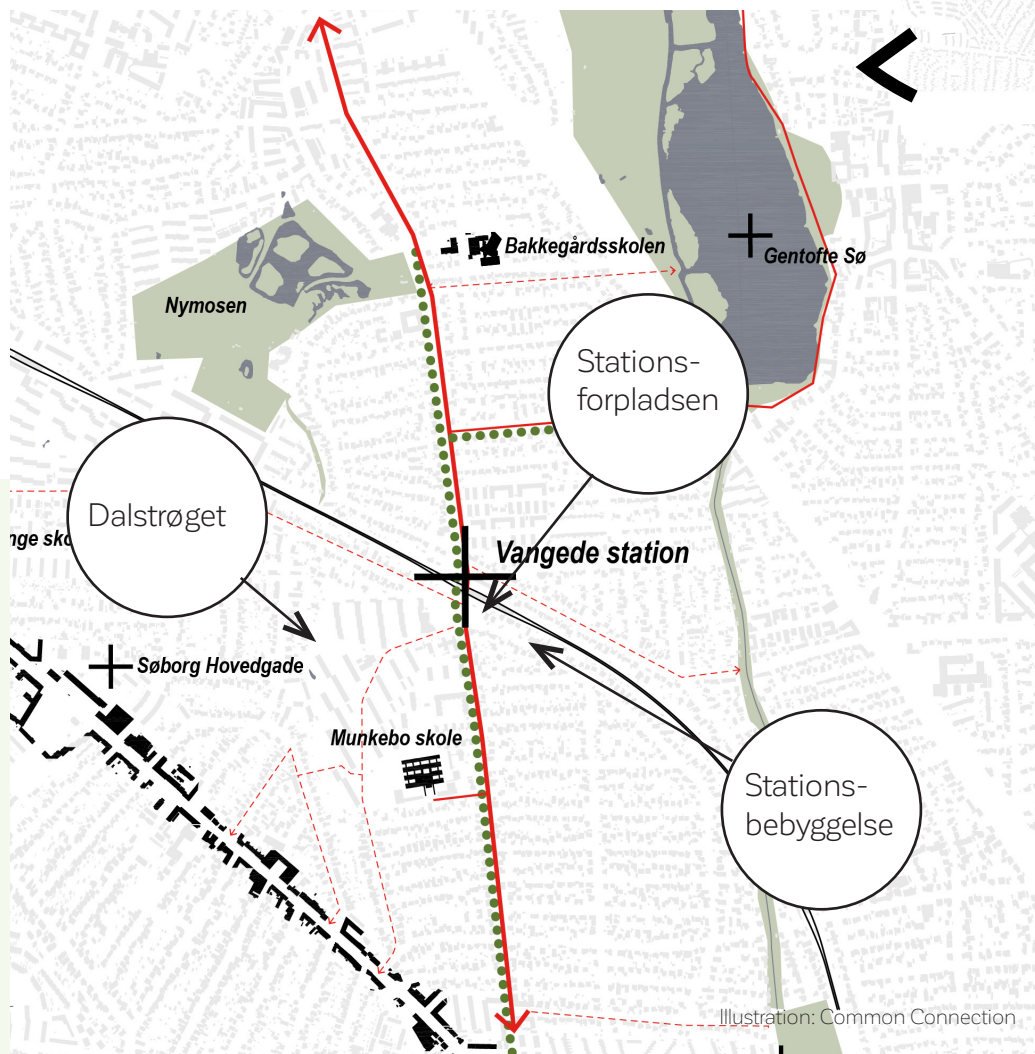
I en fortætningsstrategi er det vigtigt at arbejde med en grøn fortætning, der styrker sammenhængen mellem byområderne, de rekreative landskaber og Søborg Hovedgade. Vangede Station skal fungere som et forbindelsespunkt, hvor byens kvaliteter kobles sammen og gøres mere tilgængelige.

Ved at opgradere forholdene for fodgængere og cyklister kan stationen blive omdrejningspunkt for et stærkere netværk af grønne forbindelser. Sikre og attraktive ruter til skoler, fritidstilbud, natur og byliv gør det lettere og mere trygt at bevæge sig rundt i området.

Samtidig styrkes stationens rolle som ankomststed – et sted, hvor man ikke blot stiger af toget, men orienteres videre ud til bydelens mange destinationer og oplevelser. På den måde bliver Vangede et mere sammenhængende, tilgængeligt og attraktivt sted at bo og færdes.



De store sammenhæng.







Visualisering af stationsområdet set fra nord.



STILFÆRDIG BYFORTÆTNING VANGEDE

- Forbind stationen med sine omgivelser hen over vejbroen
- Udvidet stationsforplads med opholdstrappe mod vejbroen og omdannelse af parkeringspladsen syd for stationen til nyt grønt byrum, samt multifunktionsareal under overdækning til events og aktiviteter
- Ny forbindelse mellem byrummene og butikkerne hen over Vangedevej, nedskaleret parkeringsdækning foran butikscenteret
- Fortætning med boligkarré på den omdannede p-plads, fortætning på de nuværende institutioner som fortsættelse af den eksisterende etageboligstruktur
- Fortætning nord for banen på tankstationens grund, de kommunale p-pladser ved Ellebæksvej og den kommunale grund ved banens nordlige kant (Gentofte Billard Klub)
- Central parkering i nyt anlæg på transformerstationens grund langs banen og i plint under ny boligkarré ved stationen.

VANGEDE STATION I DAG

Vangedes stationsområde fremstår i dag mest som trafikalt knudepunkt, som kun i begrænset omfang er koblet til områdets mange kvaliteter. Der ville kunne skabes bedre forbindelser til både Gentofte Sø, Dyssegårdsparken, Søborg Hovedgade og Nymosen, som i dag opleves som svage og utydelige.

Bebyggelsen er blandet i forhold til typologier og tidsaldre og bystrukturen opleves langs vejene som opløst, uden klare markører eller fikspunkter, men der er også synlige sammenhængende kvarterstrukturer og potentielle kulturmiljøer.

Stationsbygningen fungerer primært som indgangsportal til nedgangen til perronerne, men ligger tilbagetrukket bag vejbroen på et sted, man i dag ellers mest passerer igennem. En fortætning og bearbejdning af byrummene kan gøre den til et sted, der binder bydelens kvaliteter sammen.



Referencer: eksempler på overdækkede multifunktionsområder og pavilloner; tv. McGovern Park (Houston/US), th. Pavillon Eisvogel (Köniz/CH).

UDVIKLINGSBILLEDET

Udviklingsbilledet bygger videre på de eksisterende strukturer og den byggelogik, der allerede præger Vangede. Ny bebyggelse indpasses i områdets eksisterende skala og karakter og bidrager til at sy bydelen bedre sammen på tværs af den infrastruktur, der i dag skaber barrierer. Vejprofilerne bevares som hovedregel, men der arbejdes strategisk med overgangen mellem vej og byrum for at skabe mere bymæssige og sammenhængende gadeforløb.

Ny bebyggelse skal understøtte vigtige forbindelser og definere byrummene frem for at fremstå udflydende. Samtidig arbejdes der med en grøn fortætning, som styrker forbindelserne fra stationen mod Søborg Hovedgade, de omkringliggende skoler og de rekreative områder. Målet er at skabe bedre forhold for de bløde trafikanter og gøre det lettere og mere attraktivt at bevæge sig til fods og på cykel gennem bydelen.

Stationspladsen opgraderes til et egentligt byrum og samlingspunkt. Ved ankomsten til stationen mødes man af et opholds- og trapperum, som skaber bedre sammenhæng mellem de forskellige niveauer omkring stationen. Pladsen suppleres med en åben struktur i samme arkitektoniske udtryk som stationsbygningen, der kan rumme marked, events og andre fælles aktiviteter. På forpladsen ved LIDL etableres desuden en mindre pavillon, som er med til at aktivere området og skabe en stærkere forbindelse på tværs af Vangedevej.

Der etableres en hævet overgang ved stationen, som forbedrer forholdene for de bløde trafikanter og binder stationen sammen med det nye Munketorv. Samtidig skabes en mere menneskelig skala omkring stationen med attraktive opholdsrum og bedre muligheder for uformelle møder og ophold.

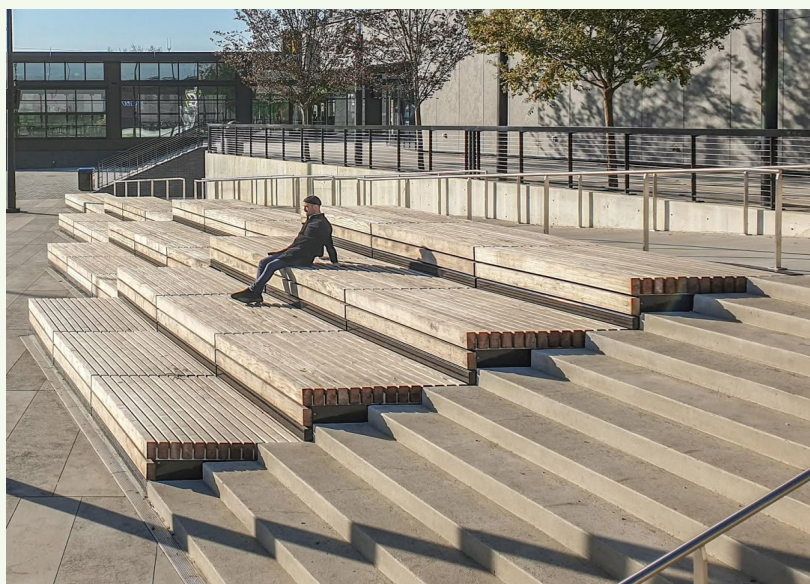
Helhedsplanen arbejder med både en delvis udbygning (markeret med grå) og en fuld udbygning

(markeret med sort-hvid skravering). Der etableres stationsnær cykelparkering samt stationsparkering. Terrænforskellene overfor stationen udnyttes til terrændæk, så der kan etableres parkering uden at optage værdifulde arealer omkring stationsforpladsen. Herved frigøres den eksisterende parkeringsplads til ny bebyggelse. Der arbejdes desuden med mulighed for parkering under terræn.

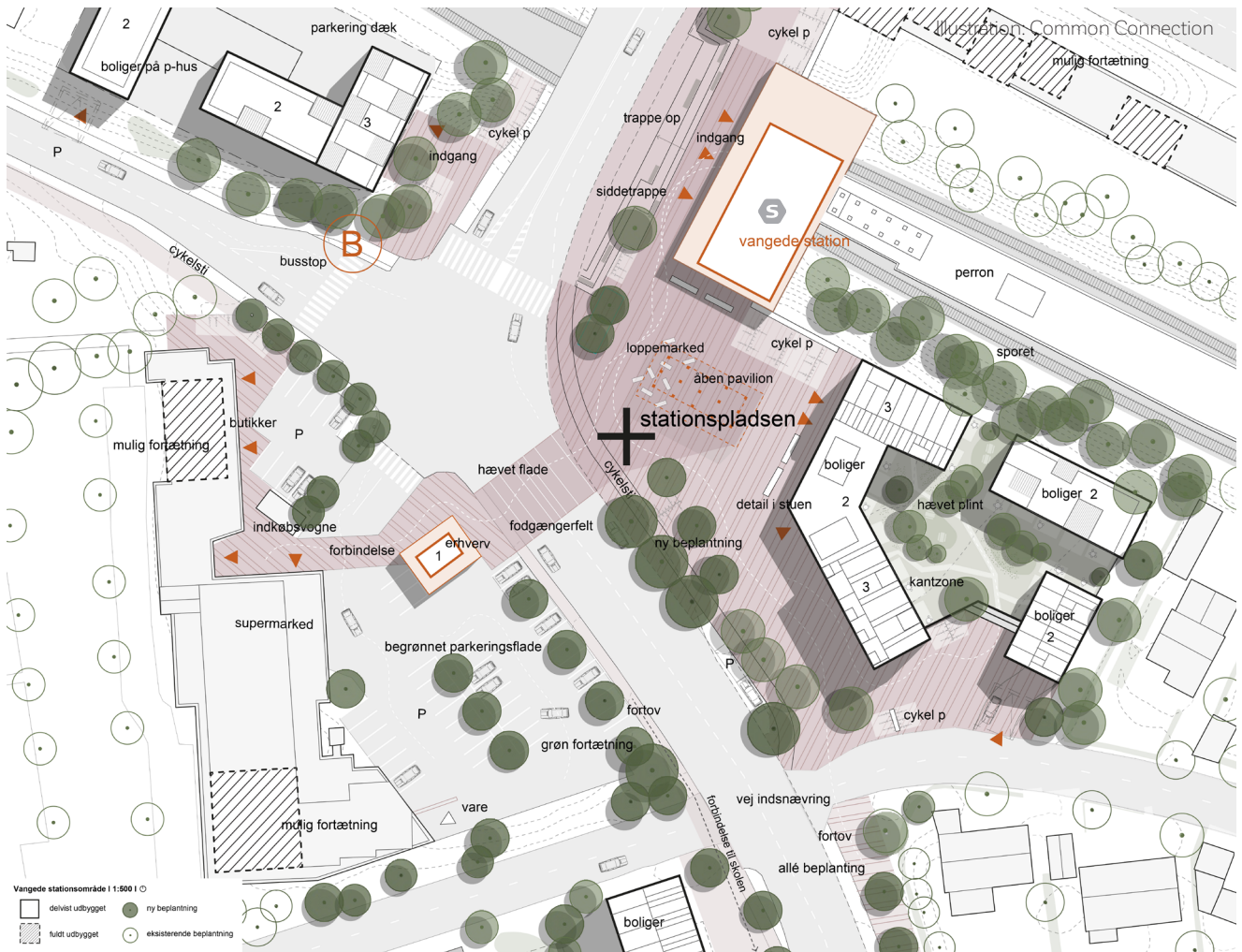
LIDLs parkeringsarealer begrønnes og omstruktureres for at understøtte vejforløbene og skabe et mere intimt og bymæssigt stationsmiljø.

Syd for LIDL peges der på et potentiale for at videreudvikle den eksisterende institution. Her kan institutionen placeres i stueetagen med tilhørende udearealer, mens der etableres boliger ovenpå. Dermed understøttes en mere effektiv arealanvendelse og en større funktionsblanding i området.

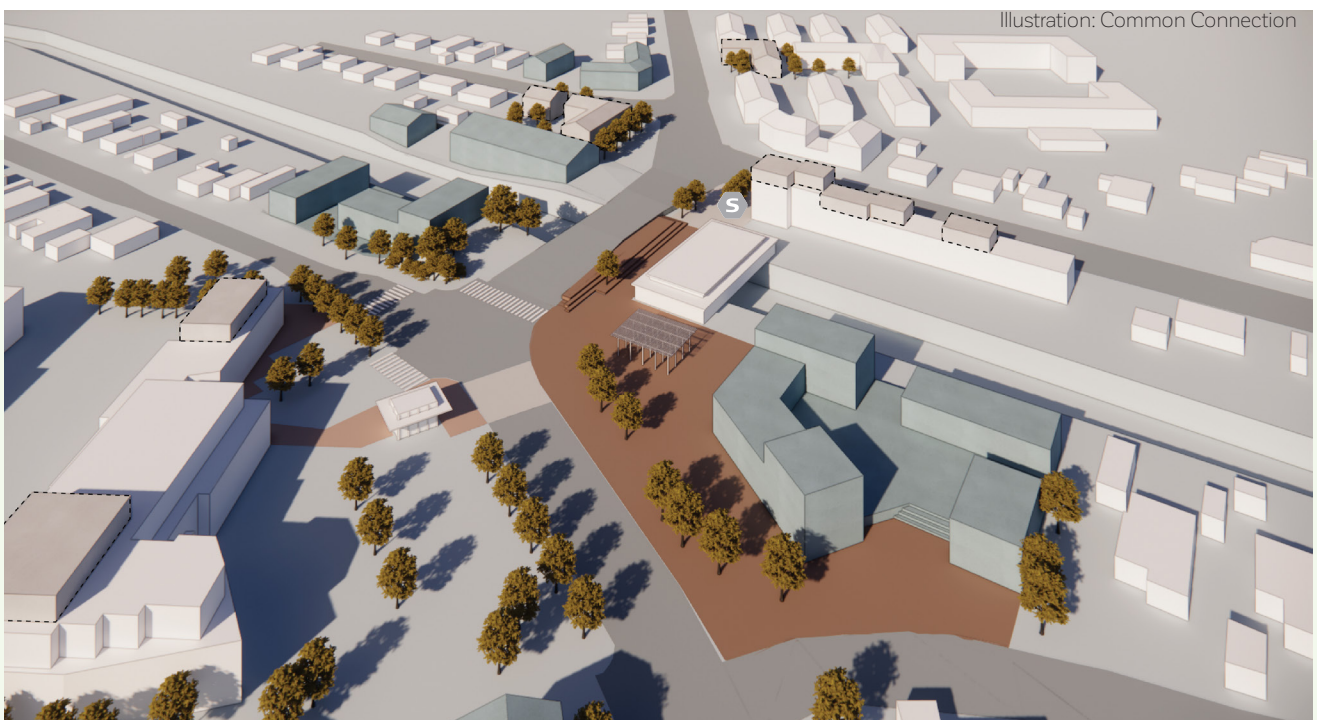
Nord for stationen bygges der videre på den eksisterende struktur, hvor den væsentligste opgave er at styrke gadeforløbene og udfylde de eksisterende "huller" i bebyggelsen. På nordsiden af banen udnyttes terrænforskellene aktivt, så ny bebyggelse kan møde gaden i en menneskelig skala og samtidig trappe sig fra én til to etager mod de bagvedliggende områder.



Reference: eksempel på opholdstrappe som den kunne udformes mellem stationsforpladsen og Vangedevej vejbroen. (kilde opdateres)



Udsnit af stationsområdet.



Visualisering af stationsområdet med volumenstudier.

SAMMENKOBLING AF HERLIGHEDSVÆRDIER

Det er i Vangede vigtigt at arbejde med en grøn fortætning, der styrker sammenhængen mellem byområderne, de rekreative landskaber og Søborg Hovedgade. Vangede Station skal fremover fungere som forbindelsespunkt, hvor bydelens eksisterende og potentielle kvaliteter kobles sammen og gøres mere tilgængelige.

Bedre forhold for fodgængere og cyklister og en mere defineret stationsforplads kan gøre stationen til omdrejningspunkt for et stærkere netværk af grønne forbindelser. Sikre og attraktive ruter til skoler, fritidstilbud, natur og byliv – vil gøre det lettere og mere trygt at bevæge sig rundt i området.

Stationens rolle som ankomststed bliver styrket – som et sted, hvor man ikke blot stiger af toget, men kan orientere sig videre ud mod bydelens destinationer og oplevelser.

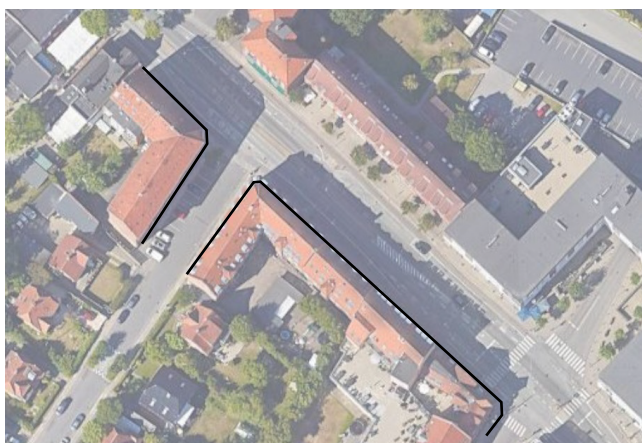
På den måde bliver Vangede et mere sammenhængende, tilgængeligt og attraktivt sted at bo og færdes.

REPARERET BYSTRUKTUR: STØT HJØRNET!

Ved Vangede Station er der et særligt behov for bygningsmæssigt at styrke hjørnerne, så gadeforløbene bliver tydeligere og mere sammenhængende. Når hjørnerne markeres med fremtrukket bebyggelse, understøttes de vigtige forbindelser og bystrukturen bindes bedre sammen.

I takt med at området fortættes på de udvalgte steder, får det en mere bymæssig karakter, hvor det er vigtigt at understøtte gaderum, forløb og knudepunkter. Bevidst fortætning kan derfor tage udgangspunkt i at markere hjørner og definere gadeforløb, så byens struktur styrkes frem for at udvandes.

Grebet bygger på de kvaliteter, der allerede findes ved Søborg Hovedgade og enkelte steder i stationsområdet i dag. Ved at aktivere og forstærke hjørnerne står de ikke uforløste hen som restarealer. I stedet markerer de tydeligt byens struktur, samler gaderumme, skaber orientering og understøtter de vigtigste forbindelser. Hjørner bliver dermed ikke blot steder, man passerer, men aktive elementer, der giver Vangede station en stærkere og mere sammenhængende bymæssig identitet.



hjørnedannelse

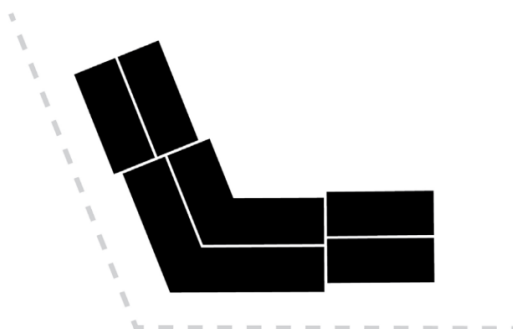


Illustration: Common Connection

Byggefelter

A1	2.200 m ²	(delvis udstrækning)
A2	170 m ²	(delvis udstrækning)
A3	35 m ²	(delvis udstrækning)
A4	360 m ²	(fuld udstrækning)
B1	1.700 m ²	(delvis udstrækning)
C1	780 m ²	(delvis udstrækning)
C2	900 m ²	(fuld udstrækning)
D1	1.400 m ²	(delvis udstrækning)
D2	700 m ²	(fuld udstrækning)
E1	370 m ²	(fuld udstrækning)
F1	7.000 m ²	(delvis udstrækning)
F2	1.000 m ²	(delvis udstrækning)
G1	2.300 m ²	(delvis udstrækning)
H1	800 m ²	(fuld udstrækning)

Ialt ved delvis udstrækning
17.285 m²

Ialt ved fuld udstrækning
19.715 m²



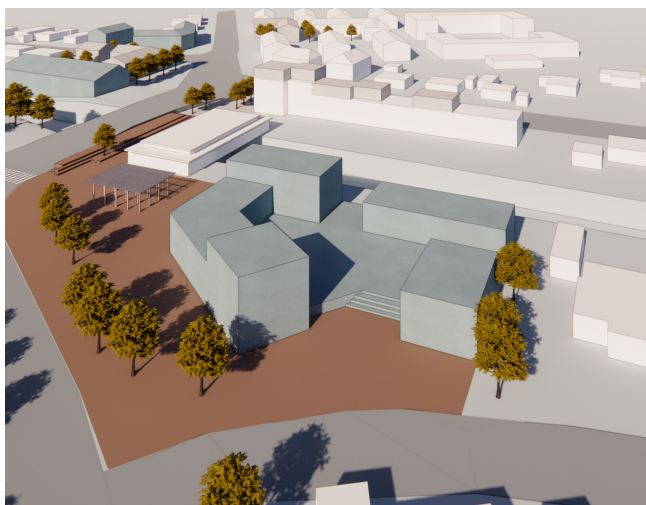
ØKONOMI

Nærområdet omkring Vangede Station vurderes som attraktivt for et købestærkt segment af boligkøbere og lejere, og kan drage nytte af væksten i København. Nærheden til København dels via S-togsnettet dels via vejnettet gør dette nærmiljø meget urbant og meget attraktivt at byfortætte. Fortætningen foreslås både nord og syd for banelegemet.

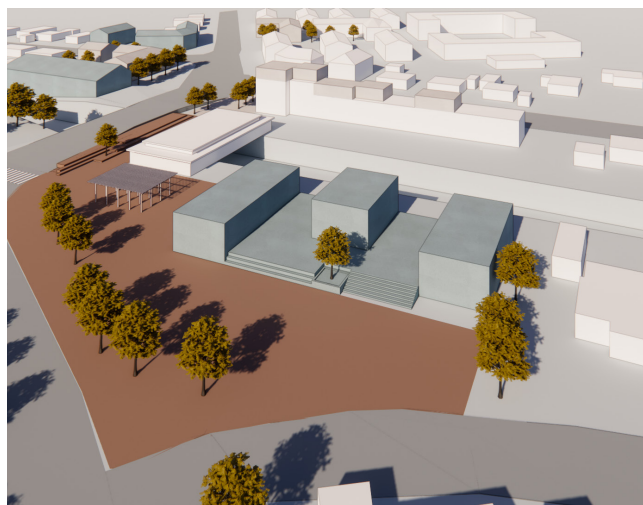
Området vurderes til at være særligt velegnet til lejeboliger og enkelte ejerboliger. Almene boliger vurderes på denne beliggenhed vanskelige at etablere pga. de formodede høje byggeretspriser, hvilket i givet fald vil skulle tages højde for i kommunens grundkapitalstøtte, lån og tilskud mv.

HØJE SALGS- OG LEJEPRISER:

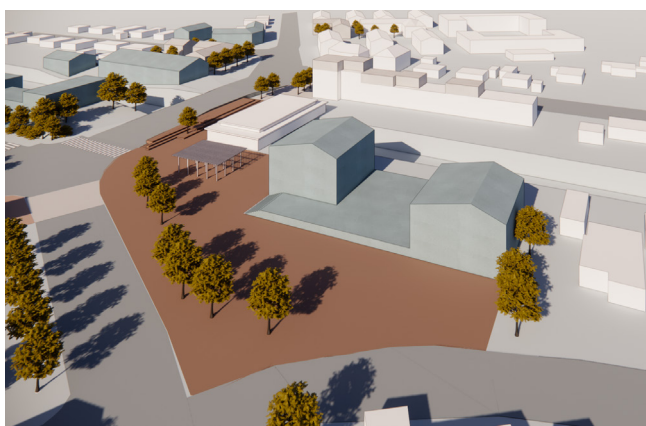
Lige syd for banen er byggefelterne illustreret med A1 og A2 (A3 behandles ikke i nærværende) af meget attraktiv beliggenhed, idet det kan udvikles til et meget levende urbant byområde, idet de er forholdsvis ubenyttede grundarealer. Der bør udvikles lejligheder af familiestørrelser, og disse vurderes så attraktive i dette nærmiljø at afsætningsmuligheden med fordel kan være ejerboliger. Disse tænkes udlagt til 3-5 vær inkl. stue (85-120 m²). Stuetagen kan man forestille sig anvendt til cafe eller lignende for at understøtte et attraktivt og levende bymiljø udenfor bygningerne samt i det attraktive gårdmiljø.



Fortætning A Illustration: Common Connection



Fortætning C Illustration: Common Connection



Fortætning B Illustration: Common Connection

Byggefelterne F1/G1 kan med fordel udvikles til rækkehuslignende projekter med 2 etage rækkehus i flere niveauer – eller rene lejlighedsbebyggelser, idet man kan forestille sig høj bebyggelse ift. nabo ejendommene. Disse kan med fordel være ejerboliger, da efterspørgslen efter rækkehuse er historisk høj.

Nord for banelegemet er byggefelterne illustreret med D1, D2 og C2 ligeledes af meget attraktiv beliggenhed med en lidt mere tilbagetrækket og familielievenlig afstand til det urbane stationsområde. Der bør her udvikles lejligheder af forskellige størrelser gerne til par eller familier (2-3 værelser inkl. stue). Ejerlejligheder og især lejligheder er mulige og vil være meget høj efterspørgsel på.

Ifølge boligbyggeretsværdier samt til retail m.m. (m² pris for en byggeretsgivende m²) vurderes spændet for henholdsvis lejligheder/rækkehuse anslået 14.500

m² til at være 10-15 t.dkk/m², hvilket betyder en anslået markedsværdi af byggeretterne baseret på arealudlægningen i nærværende burde nå ca. 180 m.DKK.

ATTRAKTIVE LEJEPRISER:

Lige ved banelegemet har byggefelterne C1 og B1 god beliggenhed for lejlighedssegmentet, idet disse er forholdsvis ubenyttede grundarealer. De foreslås udviklet til lejligheder på 1-3 værelser inkl. stue med lejersegmentering til seniorer og young professionals.

Ifølge boligbyggeretsværdier (m² pris for en byggeretsgivende m²) vurderes prisen for segmentet anslået 2.500 m² til at være i niveauet ca. 7,5 t.dkk/m², hvilket betyder en anslået markedsværdi af byggeretterne baseret på arealudlægningen i nærværende på ca. 18 m.DKK.

FREMTIDIGT POTENTIALE:

Umiddelbart synes de skraverede enheder på arealudlægningen A4, E1 samt F2 udfordrende at udvikle pga. grænseflader til eksisterende bygninger. Derfor er anbefalingen at udskyde disse mulige udviklingsarealer til senere og derfor kategorisere disse som fremtidigt potentiale.

Byggefelter B1 (GBK), D2 (p-plads ved Ellebækvej) og F1 (institutioner) er i kommunalt eje, som kunne sendes i udbud, hvis ønsket. Byggefelter A1 og A2 er ejet af CTR I/S (offentligt forsyningsselskab), som har en pumpestation på grunden, der vil skulle re-spekteres, men burde kunne fortættes med boliger. De resterende byggefelter er privatejede.



NEW EUROPEAN BAUHAUS I GENTOFTE

New European Bauhaus i Gentofte er udviklet for at fremme den grønne omstilling gennem dialog og med fokus på inklusion og fællesskab, der igen understøttes af god arkitektur med høj æstetisk værdi. Det er et godt redskab til at få en god dialog om den udvikling man ønsker, som kan scores ud fra 19 kriterier med score 1 - 4.

UDVALGTE KRITERIER, VANGEDE

#1 er dokumenteret bæredygtige - Score: 3-4

- Byfortætningen sker, hvor den kollektive trafik er udbygget og kan derved understøtte grøn mobilitet – dvs. flere beboere og brugere tæt på stationen, det betyder potentiale for flere bløde trafikanter og brug af offentlig transport.

#5 bevarer eller bidrager til øget indhold af natur i området - Score: 4

- beplantningen i byrummene og langs vejene er øget med allétræer og grønnere pladser foran stationen og butikscenteret overfor
- en kvalitets- og oplevelsesmæssig forbedring af byområdet gør det mere attraktivt at opholde sig i byrummene og dermed også, at færdes til fods eller på cykel

#7 prioriterer bæredygtig mobilitet herunder gør det nemt og trygt at cykle og gå - Score: 3-4

- Målet for Vangede Stationer at prioritere gående og cyklister frem for bilister.
- Etablering af parkeringshuse i stationsområdet (ved transformeren og som plint under boligbebyggelse) lægger op til at man parkerer bilen i nærområdet og går til stationen, for at fortsætte sin transport.
- Stationsforpladsen foreslås friholdt for trafik og parkering, hvilket gør den mere brugervenlig for bløde trafikanter at færdes på. Butikscenterets parkeringsareal er minimeret ved at lægge p-pladser i p-hus tæt på.

#8 lever op til de 5 værdier i arkitekturpolitikken - Score: 3-4

- Arkitekturpolitikens pkt. 5 (omtanke ved fortætning) er kernen i denne opgave.
- De 5 værdier i arkitekturpolitikken (Respekten for arven, Det grønne som grundlag, Anerkendelse af faglighed, Dialog som form, Omtanke ved fortætning) afspejler også i høj grad også parametrene i New European Bauhaus i Gentofte samlet set.

BAUHAUSKRITERIERNES DILEMMAER

- Et trafikknudepunkt som Vangede med meget biltrafik er måske ikke de oplagte steder for rekreative rum og som S-togstation er Vangede i dag ikke et sted, hvor man har behov for at opholde sig ret længe ad gangen. Det vil skabe en **ekstra værdi** og gøre **mødet med lokalområdet** langt mere positivt, hvis udtrykket er mere grønt og inviterende og ved at tilføje mere grønt og publikumsorienterede funktioner (fx kultur).

- Byfortætning vil ofte betyde **flere biler og mere trafik** pga. flere mennesker i området – og Vangede Stationsområde er i forvejen meget trafiket. Et aktivt valg om at begrænse bilbrug f.eks. ved at sætte p-normen ned prioritere cykel og gang frem for biler m.m. kan gøre området mere attraktivt at opholde sig i.
- Byfortætning og forandring vil ofte betyde **modstand** fra naboer pga. frygt for mere trafik, for skygge/indblik, nedrivning af bygninger og mere pres på fælles friarealer.

- Udvikling i stationsnære områder scorer højt, da det er her potentialet for at bidrage til den grønne omstilling er størst.

#9 er tilpasset lokalområdet - Score: 3-4

- Afsættet for udviklingsbilledet har været en grundig analyse af lokalområdet både ift. den eksisterende bystruktur, eksisterende funktioner, mobilitet og træer samt en kulturhistorisk analyse
- I Vangede er den foreslåede fortætning tilpasset lokalområdet ud fra alle de kortlagte parametre: ved at støtte hjørner, ved at udbygge og begrønne stationsforpladsen, ved at fortætte i sammenhæng med den eksisterende bebyggelsesstruktur

#12 styrker det grønne udtryk, graden af beplantning og bidrager til naturoplevelsen - Score: 3-4

- Fortætning kan i lige så høj grad være grøn fremfor bebygget.
- Begrønning er en afgørende faktor for at få områderne til at fremstå mere attraktive og karakterfulde – og giver bedre muligheder for at cykle, gå og opholde sig i de stationsnære byrum.

#13 indtænker inklusion og fællesskab - Score: 3-4

- Ambitionen for inklusion og fællesskab(er) i det stationsnære område Vangede er understøttet ved, at flere finder det attraktivt at vælge toget frem for bilen.

- Byrummet omkring stationen er udbygget og gjort mere opholdsvenligt og tilføjet nye funktioner f.eks. overdækket multifunktionsområde
- En aktivering af forpladsen ved Vangede station er mulig i kraft af den nye udformning.

#18 giver mulighed for flere funktioner udover den primære, så det kommer flere borgere og interesser til gode - Score: 4

- Udviklingsbilledet lægg op til, at der tilføjes flere bygninger og funktioner i det stationsnære områder.
- Samtidig lægges med den grønne fortætning op til, at det stationsnære byrum i højere grad end i dag også bliver et mere rekreativt rum.
- Multifunktionsområdet og udbygning med opholdstrappe foran stationen kan understøtte lokal kultur, aktiviteter og fællesskab.

#19 giver noget ekstra og positivt til lokalsamfundet - Score: 3-4

- Jf. #18 består muligheden qua den øgede begrønning med ny og udvidet stationsforplads og de foreslåede by-reparationer, med de afledte muligheder for nye lag af funktioner, f.eks. kulturelle og rekreative muligheder i både den eksisterende stationsbygning, men også i stueetagen af bebyggelse ved stationsforpladsen.

- En S-togstation er sjældent et sted, hvor man har behov for at opholde sig ret længe ad gangen, men det vil skabe en ekstra værdi og gøre mødet med lokalområdet langt mere positivt, hvis udtrykket er mere grønt og inviterende og tilføres publikumsorienterede funktioner. Nye **mødesteder** og et sted man som fx ældre opsøger for at følge livets gang.

METODEBESKRIVELSE

GENNEMFØRT PROCES FOR GENTOFTE OG VANGEDE STATIONER

Analysen 'Gentofte – Stiltærdig byfortætning' er udarbejdet som undersøgelse af mulighederne for en omsætning af Fingerplanens principper om stationsnærhed i en Gentofte kontekst.

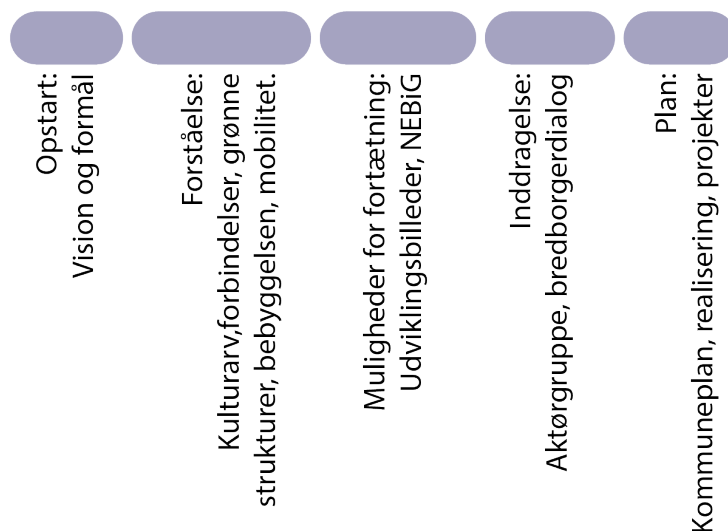
Analysen tager desuden udgangspunkt i kommunens New European Bauhaus principper, og skulle med to udvalgte stationer, Gentofte og Vangede, som repræsentative cases give svar på fortætningsmuligheder omkring kommunens stationer generelt.

I dette analyseprojekt har vi gennemført følgende aktiviteter:

- Indledende byvandring i begge stationsområder med det tværfaglige rådgiverteamet og kommunens repræsentanter, med første drøftelser on-site, første vurdering af fordele, ulemper og dilemmaer ved NEBiG-scoring, efterfulgt af
- indledende møde med kommunen som opdragsgiver og afklaring af 'brændende platforme'

- Kortlægning og desktopresearch
- Indhentning af data for trafik, ejerskabet i området og arkivmateriale
- Workshop på baggrund af de indledende skitser og undersøgelser af historiske lag, kulturmiljøer og overordnet trafikanalyse (ÅDT'er og offentlige trafikforbindelser)
- Løbende udveksling af materiale mellem rådgiverteamets forskellige bidragsydere, herunder NEBiG kriterier og anbefalinger, volumenstudier og økonomisk vurdering af fortætningsforslag (bygbarhed)
- Løbende rapportskrivning og konkludering af overordnede såvel som specifikke anbefalinger til planlægningen ud fra NEBiG scoring, kortlægning af dilemmaer, historisk kontekst og kulturmiljøer, samt endeligt udkast til volumenstudier, byrumsforbedringer og nye forbindelser

Ud fra denne tilgang er følgende metodesæt udviklet:



ANBEFALINGER TIL KOMMENDE STATIONSANALYSER

OPSTART

I opstartsfasen fastlægges den overordnede retning for arbejdet med stationsområdet. Her afklares de centrale spørgsmål, som skal danne grundlag for den videre proces: om der er behov for fortætning, hvilke argumenter der taler for og imod, hvilken type fortætning der i givet fald ønskes, og hvordan arbejdet konkret kan bringes videre.

De centrale spørgsmål skal bruges til at skærpe den indledende overvejelse om fortætning og sikre, at arbejdet tager afsæt i et klart formål. Spørgsmålene hjælper med at afdække behov, muligheder, dilemmaer og relevante aktører, før den videre metode bringes i anvendelse.

Er der behov for fortætning?

- Hvad er argumenterne for og imod en fortætning?
- Hvilken type fortætning er ønsket?
- Hvilke dilemmaer er forbundet med fortætning?
- Hvordan når vi derhen?
- Hvem skal inddrages, hvornår og hvordan?

FORMÅL OG VISION

Arbejdet med byfortætning bør indledes med en tydelig afklaring af formål, vision og målsætninger. Formålet beskriver, hvorfor fortætning overvejes, mens visionen sætter retning for, hvilken udvikling der ønskes, og hvilke kvaliteter der skal styrkes. Målsætningerne omsætter visionen til konkrete pejlemærker, som kan bruges til at vurdere muligheder, prioritere indsatser og fastholde kvaliteten gennem den videre proces.

FORSTÅELSE

Forståelsesfasen handler om at opbygge et solidt vidensgrundlag om stationsområdet og dets sammenhænge. Der arbejdes med områdets kulturarv, forbindelser, grønne strukturer, bebyggelse og mobilitet for at forstå både stedets eksisterende kvaliteter og de udfordringer, som en mulig udvikling skal forholde sig til.

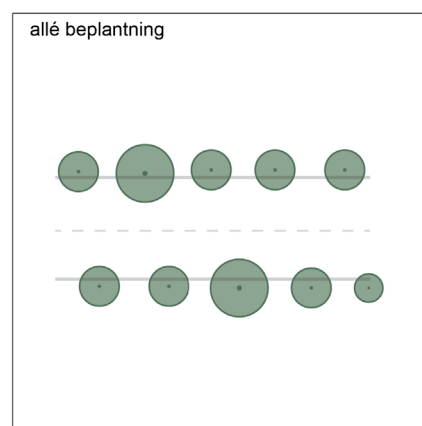
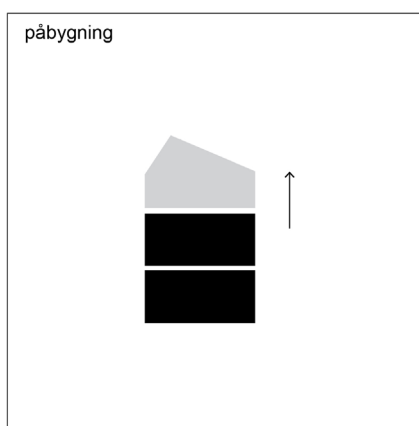
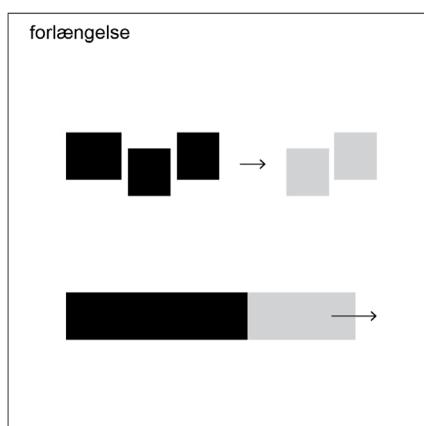
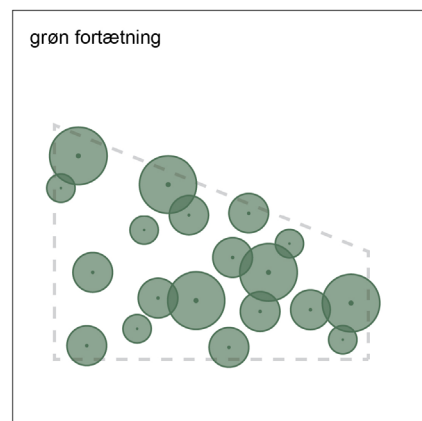
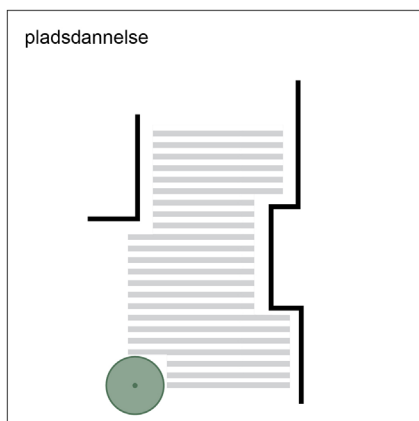
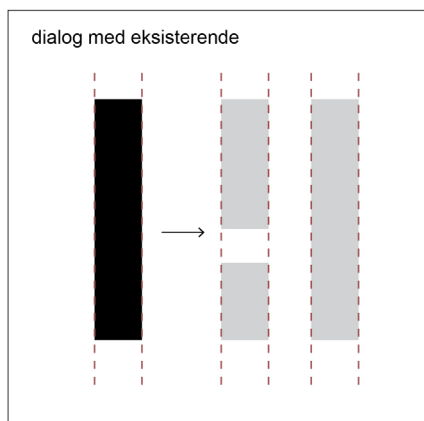
Arbejdet tager afsæt i princippet om respekt for kulturarven og samtidigt mod til det nye. Det betyder, at kulturarven skal kortlægges og sikres, samtidig med at nyt byggeri og nye funktioner tilpasses områdets karakter og bidrager positivt til stedets fremtidige udvikling.

I denne fase afklares det også, hvilke aktører der skal inddrages, hvornår de skal inddrages, og hvordan dialogen bedst tilrettelægges. Inddragelsen kan med fordel tage afsæt i en relativ smal gruppe af lokale aktører. Samtidig identificeres de dilemmaer, der kan være forbundet med fortætning, så de kan håndteres åbent og kvalificeret i den videre proces.

MULIGHEDER FORTÆTNING

I fortætningsfasen omsættes forståelsen af området til mulige udviklingsbilleder. Her undersøges forskellige scenarier for, hvordan stationsområdet kan udvikles. Vurderingen af mulighederne sker med afsæt i New European Bauhaus og de fem værdier i Gentofte Kommunes arkitekturpolitik. Det indebærer blandt andet en anerkendelse af faglighed, hvor arkitektonisk kvalitet efterspørges, og hvor livskvalitet fremmes gennem mangfoldighed, flerfunktionalitet og universelt design.

Fortætning skal samtidig ske med omtanke, så nye løsninger ikke blot øger kapaciteten, men også styrker områdets samlede kvalitet og kulturhistorie. Det grønne skal fungere som et grundlag for udviklingen og indgå som en aktiv del af både byrum, forbindelser og opholdsmuligheder.

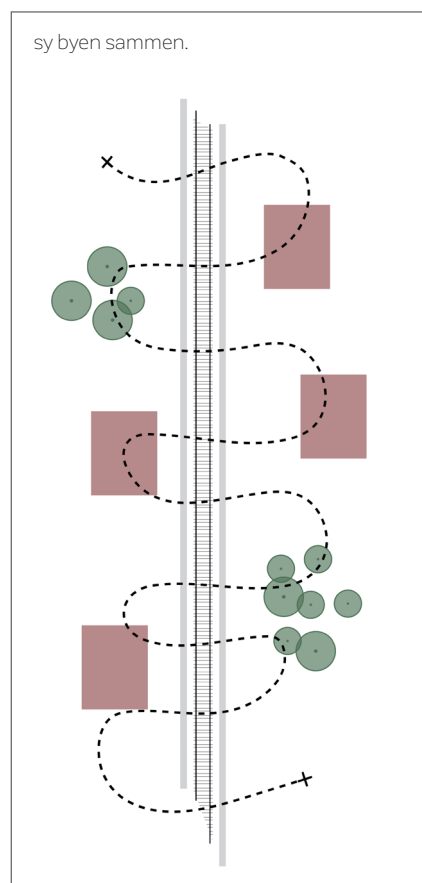


PRINCIPPER I MULIGHEDER FOR FORTÆTNING

I udviklingsbillederne er der lagt vægt på at skabe sammenhæng mellem det eksisterende og nye samt at have fokus på forbindelserne i byen. I det konkrete arbejde med udviklingsbillederne er flere generelle principper for udviklingen gået igen. Disse principper er med til at skabe en stilfærdig byfortætning omkring de to stationer og bør være grundlaget for de konkrete udviklingsmuligheder i andre områder i Gentofte Kommune.

De syv byfortætningsprincipper for udviklingsbillederne er;

- Dialog med eksisterende
- Pladsdannelse
- Grøn fortætning
- Forlængelse
- Påbygning
- Allé beplantning
- Sy byen sammen



Illustrationer: Common Connection

GRUNDLAGET FOR VURDERINGER AF BYFORTÆTNINGEN

Arbejdet med stationsområderne skal, når metoden anvendes, vurdere hvilke kvaliteter byfortætningen tilføjer området. NEBiG og de fem værdier i Gentofte Kommunes arkitekturpolitik skal fungere som et gennemgående pejlemærke for arbejdet. De skal bruges til at kvalificere overvejelserne om fortætning, til at vurdere mulige scenarier og til at sikre, at de valg, der træffes undervejs, understøtter både arkitektonisk kvalitet, lokal identitet og en langsigtet udvikling af stationsområderne.

Omtanke ved fortætning skal være et centralt princip i hele processen. Fortætning skal ikke forstås som et mål i sig selv, men som et greb, der kun er relevant, hvis det kan styrke områdets samlede kvalitet. Det grønne skal samtidig være et bærende grundlag for udviklingen og indgå aktivt i vurderingen af byrum, forbindelser, opholdsmuligheder og områdets robusthed.

Endelig skal dialog være en grundform i arbejdet. Vejledning, oplysning og formidling skal styrke forståelsen for arkitektur, byudvikling, kulturarv og de valg, der knytter sig til stationsområdernes fremtid. Indslag af kunst, design og kultur kan understøtte denne dialog og gøre de faglige og lokale spørgsmål mere konkrete, åbne og nærværende.

INDDRAGELSE

Inddragelsesfasen skal sikre, at udviklingen af stationsområdet kvalificeres gennem dialog med relevante aktører og borgere. Der kan arbejdes med en afgrænset aktørgruppe samt en bredere borgerdialog, så både lokale erfaringer, faglige perspektiver og forskellige interesser bringes i spil.

Dialogen skal ikke alene indsamle input, men også fungere som formidling og fælles læring. Gennem vejledning, oplysning og formidling kan forståelsen for arkitektur, byudvikling og fortætning styrkes, så beslutningerne træffes på et mere oplyst grundlag.

Indslag af kunst, design og kultur kan samtidig bruges til at åbne dialogen og gøre udviklingsspørgsmålene mere nærværende. På den måde kan inddragelsen bidrage til både ejerskab, kvalitet og en bredere forståelse af stationsområdets potentialer.

PLANLÆGNING

I planfasen samles arbejdet i et planmæssigt grundlag, som skal tage afsæt i visionen, analyser og dialog om de konkrete rammer for den videre udvikling med aktørerne. Det kan ske gennem et fælles udviklingsbillede for hvert enkelt stationsområde, som kan omsættes i kommune- og lokalplanlægning.

Konklusionerne på analyser og udviklingsbilleder omsættes til en række anbefalinger til den fremtidige planlægning.



CK&CO

-Combine Knowledge
& Collaborate

Katrine Østergaard Bang

SUBSTRATA

Studio COMMON
CONNECTION

