



FREDESBORG
KOMMUNE

Kortlægning af kulturmiljøer

2014

06: Humlebæk stationsområde



FRIKOMMUNE
- FRISAT OFFENTLIG SEKTOR



Kolofon

Udgivet november 2014

Udgivet af

Fredensborg Kommune
Center for Plan og Miljø
Fredensborg Kommune
Egevangen 3B | 2980 Kokkedal

www.fredensborg.dk

Udarbejdet af

COWI A/S og NIRAS A/S

Kortlagte kulturmiljøer 2014

- 01 - Slotsbyen
- 02 - Asminderød
- 03 - Gl. Humlebæk og Gl. Humlebæk Havn
- 04 - Krogerup
- 05 - Gl. Strandvej/Kystvej
- 06 - Humlebæk stationsområde
- 07 - Studiebyen i Humlebæk
- 08 - Sletten
- 09 - Nivaagaard og teglværkerne
- 10 - Bebyggelse ved Nivå Station og villakvarteret ved Vinkelvej
- 11 - Nivåvænge og Åtoften
- 12 - Brønsholmsdal og Egedal
- 13 - Jellerød Parkvej
- 14 - Et udsnit af Kokkedal
- 15 - Grønholt
- 16 - Langstrup
- 17 - Gunderød
- 18 - Karlebo inkl. ejerlav
- 19 - Kongevejen
- 20 - Parforcevejene

Indholdsfortegnelse:

Hvad er SAVE?	3
Hvad er kortlægning af kulturmiljøer?	3
Kort over afgrænsning af kulturmiljøet ved Humlebæk stationsområde.....	4
Identifikation	5
Bærende værdier og sårbarhed	5
Natur/kulturgrundlag	6
Udviklingshistorie.....	7
Rumlige og arkitektoniske hovedtræk	8

Hvad er SAVE?

SAVE (Survey of Architectural Values in the Environment) er en metode til at kortlægge, registrere og vurdere bevaringsværdier i bymiljøer og bygninger. Den engelske titel illustrerer, at systemet blev udviklet som en almen byarkitektonisk undersøgelsesmetode, der også kunne finde anvendelse uden for landets grænser. Udviklingen af SAVE-systemet blev igangsat af Planstyrelsen i 1987 med forsøgsregistrering i Præstø, Suså og Fladså kommuner og fortsættelse i 1988 i Roskilde, Nakskov og Esbjerg kommuner. På baggrund af disse forsøg udvikledes det egentlige SAVE-system, der blev taget i brug i 1991 og efterfulgt af den første SAVE-vejledning fra 1992.

SAVE-systemet blev udviklet for at kortlægge bygninger og bymiljøer i en hel kommune ad gangen. Det vil sige en vurdering af alle enkeltbygninger opført før 1940 samt en registrering af bebyggede miljøer i byen og på landet, de såkaldte bebyggede strukturer. Formålet med SAVE-undersøgelserne var at danne grundlag for, at bevaringsværdierne kunne optages i lokalplaner og kommuneplaner. Og gennem atlasarbejdet at skabe bred forståelse for kommunens byarkitektoniske kvaliteter hos borgere, foreninger, politikere og embedsfolk.

Hvad er kortlægning af kulturmiljøer?

Formålet med SAVE-kortlægning af de bebyggede strukturer/kulturmiljøer er at etablere et grundlag for lokalplanlægning eller anden helhedsorienteret områdeplanlægning, der tager udgangspunkt i de eksisterende landskabelige, kulturhistoriske og arkitektoniske kvaliteter og i de enkelte bebyggelsesmiljøers karakter eller særpræg.

Begrebet "bebygget struktur" dækker over sammenhængende bebyggelser, der kan rumme en eller flere delstrukturer – fra købstæder, forstæder, landsbyer, stationsbyer, husmandsudstyknings-, stok- og rækkehusbebyggelser til herregårds- og industrianlæg og havneområder. Kortlægningen af de bebyggede strukturers kvaliteter sker efter en overordnet systematik som er beskrevet i Kulturarvsstyrelsens vejledning 'SAVE, Kortlægning og registrering af bymiljøers og bygningers bevaringsværdi'.



Gl. Humlebæk Stationsområde

Signaturforklaring:

-  Kig, sigtelinje
-  Udsigt, vue
-  Markant rumskabende bebyg.
-  Bebyggelsesmønster
-  Enkeltstående træ
-  Trærække, allé
-  Grøn struktur
-  Betydende byrum
-  Betydende grønt rum
-  Kulturmiljøafgrænsning

Kortet er ikke målfast © Fredensborg Kommune

Identifikation

Navn: Humlebæk stationsområde

Tema: Industrialisering, forstadsudvikling, den rekreative kyst

Periode: 1900-1960

Fortælling:

Området indgår som et centralt element i fortællingen om udviklingen af den rekreative brug af kysten med stationen, der blev anlagt primært til persontransport og blev afgørende for udbygningen af de nærliggende strækninger af Strandvejen og Kystvej med store sommerboliger for det københavnske borgerskab. Parkanlægget foran stationen blev i slutningen af 1940'erne og 50'erne bebygget med boligblokke og fortæller på den måde om, hvordan området begynder at fungere som forstad.

Afgrænsning:

Området omfatter ud over selve stationsområdet den ensartede bebyggelse fra 1950'erne mellem stationsområdet og Humlebæk Strandvej og parkbebyggelsen øst for Humlebæk Strandvej afgrænset af Oscar Brunsvej, G1 Strandvej og Ida Tesdorpsvej. Oscar Brunsvej og Ida Tesdorpsvej indgår også i området.

Bærende værdier og sårbarhed

Bærende værdier beskriver de grundlæggende strukturer, som skal bevares for at områdets karakter og fortælling kan sikres.

De bærende værdier omfatter stationsbygningen, parkanlægget mellem stationsbygningen og Humlebæk Strandvej samt bebyggelsesstrukturen og bebyggelsens ensartede karakter og materialeholdningen med røde tegl i tag og facader. Stationsbygningens funktion som sigtepunkt og synligheden til den fra Oscar Brunsvej og Ida Tesdorpsvej er ligeledes en bærende værdi.

Sårbarhed:

Sårbarhed beskriver ændringer, som umiddelbart vil være sandsynlige i området og som vil skade de bærende værdier.

Området er især sårbart overfor renovering af boligbebyggelserne, som kan ændre deres ensartede karakter og materialeholdning samt den tydelige fornemmelse for opførelsestidspunktet.

Desuden er det væsentligt, at ny beplantning eller trafikale overvejelser ikke slører sigtelinjerne til stationsbygningen.



Boligbebyggelse i den østlige del af området.

Træplantningerne i parkområdet øst for Humlebæk Strandvej markerer oprindelige, ikke udnyttede byggefelt, og de kan i princippet bebygges under opretholdelse af det grundlæggende arkitektoniske formsprog og materialeholdning.



Tilbygninger og facadeændringer kan sløre den ellers meget sammenhængende arkitektur og materialeholdning.



Træbeplantningen markerer et oprindeligt byggefelt.



Træer i rabatten på Humlebæk Strandvej signalerer på den ene side, at man her passerer et særligt sted, men de slører også den visuelle forbindelse på tværs af vejen.

Natur/kulturgrundlag

Beskriver det grundlag, som kulturmiljøet er opstået i (for landsbyer o.lign. vil det være naturgrundlaget, mens det for eksempelvis forstadsområder o.lign. vil være den forudgående bebyggelsesmæssige kontekst).

Området ligger på den højeste del af morænefladen ovenfor kystskrænten ned mod Øresund og terrænet er overvejende plant, men stiger lidt i den østlige del.

Før anlæggelsen af station og bebyggelse har området været brugt til landbrug, og der er ikke nogen direkte sammenhæng mellem naturgrundlaget eller den tidligere anvendelse til det nye område. Grundlaget for området skal således snarere findes i kystbanens forløb og overvejelserne omkring placering af stationen, som er nærmere beskrevet i afsnit 4, Udviklingshistorie.



Gl. Strandvejs forløb øst for området er vel det eneste fysiske spor, der rækker tilbage til tiden før anlæg og bebyggelse.

Udviklingshistorie

Beskriver i hovedtræk den udvikling, som har ledt frem til kulturmiljøets nuværende fremtræden med fokus på de aspekter, som har betydning for den fysiske og strukturelle udvikling.

Humblebæk Station blev anlagt samtidig med opførelsen af Kystbanen, der blev indviet i 1897. Stationen blev lagt midt mellem fiskerlejerne Sletten og Humlebæk. Angiveligt var fru Ida Tesdorpf, ikke begejstret for at få stationen for tæt på godset, og det siges også nogle steder at være årsag til placeringen! I den forbindelse bør det nævnes, at de to veje, der stråler ud fra stationen, er opkaldt efter netop Ida Tesdorpf og hendes mand, Oscar Brun.

Disse veje kom dog først til noget senere. I begyndelsen skete adgangen til stationen via Hejreskovs Allé parallelt med banen.

Først i forbindelse med anlæggelsen af Ny Strandvej i 1921-24 blev de to tværveje anlagt sammen med parken.

Selve bebyggelsen er opført i flere runder fra slutningen af 1940'erne frem til slutningen af 1950'erne.



Udsnit af Lave Målebordsblade fra ca. 1940. Humlebæk Strandvej og parken er anlagt, men ingen bebyggelse er kommet til bortset fra selve stationen.



Humblebæk Station fra 1897 er et fornemt eksempel på tidens stationsarkitektur og fremstår fuldstændig velbevaret.

Rumlige og arkitektoniske hovedtræk

Området adskiller sig fra den omkringliggende by dels ved at fremstå som en blokbebyggelse i flere etager, dels ved at danne en samlet rumlig og arkitektonisk helhed, som omfatter flere forskellige bebyggelser og strækker sig henover Humlebæk Strandvej bundet sammen af vejforløb og parkanlæg.

Planen tager udgangspunkt i den meget smukke og arkitektoniske velbevarede Humlebæk Station, hvorfra Oscar Brunsvej og Ida Tesdorpsvej i vifteform fører mod øst, tværs over Humlebæk Strandvej. Mellem de to veje findes et trekantet parkanlæg og øst for Humlebæk Strandvej en parkbebyggelse med bygningsstokke fordelt efter samme vifteform med centrum i stationsbygningen. Nord og syd for parken, tættest på stationsbygningen, afgrænses parkrummet af en bebyggelse, som i zig-zag-plan tilpasser sig rummets geometri og derefter følger Humlebæk Strandvej, som på den måde fint markerer bebyggelsens udstrækning.

Boligbebyggelserne er alle opført i røde tegl med røde tegltage og de fremstår som gedigne, tidstypiske bebyggelser fra perioden før industrialiseringen af etageboligbyggeriet.

Bebyggelsen øst for Humlebæk Strandvej består af en vifteformet stokbebyggelse, hvor boligerne i stueplan alle har sydvendte haver, der afgrænses mod det åbne parkrum af let vinklede hække. Det er en fin og karakteristisk løsning, som både sikrer privathed i haverummet og samtidig giver mulighed for en flydende overgang fra de private til de offentlige rum. De uudnyttede byggefelt er markeret med blandede træplantninger, som rumligt markerer den fraværende bebyggelse. På samme måde er bygningernes forlængelse i den østlige del ud mod Gl. Strandvej markeret med beplantning. Bebyggelse og beplantning skaber på den måde et sammenhængende rumligt billede.



Bebyggelsen nord og syd for parken tilpasser sig parkens trekantede form. Enkel og helstøbt arkitektur.



Bygningsarkitekturen er tidstypisk parkbebyggelse. Bemærk de karakteristiske hække, der lader de private haver glide over i det offentlige parkrum.

Bebyggelsen vest for Humlebæk Strandvej er derimod grupperet omkring en række indre gårdum. Ud mod Humlebæk Strandvej er der tidstypiske butiksfacader, som fint understreger bebyggelsens centerkarakter. En lidt nyere tilbygning med erhverv og butiksarealer, i den sydlige del tættest på stationen, skæmmer den ellers helstøbte bebyggelse.



Butikker og bebyggelse skaber et helstøbt 1950'er-miljø på strækningen af Humlebæk Strandvej forbi stationen.

Selve stationsbygningen er et stykke fremragende og velbevaret arkitektur, som fremviser en række typiske "jernbanearkitektur"-træk.

Den trekantede park ved stationen er opbygget symmetrisk omkring to akser, der mødes i en rund, trækranset plads midt i anlægget. Parkens kant har vel oprindeligt været kantet af store træer, men træerækken er ikke helt intakt i dag.

Syd for stationsbygningen er parkeringspladsen beplantet med japanske kirsebær, som giver en fin indpasning i det grønne miljø.



Kirsebærtræer i blomst giver en god ramme om parkeringen ved stationen.

Selve Humlebæk Strandvej er ved parken udført med en midterrabat med træerækker, der på den ene side markerer stedet som noget særligt, men på den anden side i nogen grad slører den visuelle sammenhæng hen over vejen.



Per Kirkebys murstensskulptur er en nyere tilføjelse til miljøet, men den fastholder materialekarakteren samtidig med, at den peger mod det nærliggende Louisiana.