



UDVIKLINGSPLAN FOR DEL AF

Gilleleje Syd

en ny bydel i naturen

VILHELM
LAURITZEN

thingbrandt
landskab



BOLIG
SELSKABET
SJÆLLAND



ADSERBALLE
& KNUDSEN



Gribskov
Kommune

Godkendt af Byrådet den 10.11.2020

INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning	3
Gilleleje	4
Udviklingspotentiale	6
Historik	8
Området og omgivelserne	10
Visionen	11
Mål og principper	12
Landskabet	
Topografi og beskyttet natur	14
Krav til fremtidigt projekt	15
Beplantning	16
Krav til fremtidigt projekt	17
Infrastruktur	
Forbindelser - idag	18
Forbindelser - i fremtiden	19
Krav til fremtidigt projekt	20
Friarealer og Grønne arealer	
Krav til de indre og ydre landskabsrum	22
Bebyggelse med udgangspunkt i naturen	
En social bæredygtig bydel tæt på naturen	24
Livet mellem husene - fællesskab	25
Bebyggelsen	
Bebyggelsesstrukturen	26
Estimerede byggefelter og bebyggelse	28
Boligtyper	29
Arkitektoniske referencer og udtryk	30
Bilag	
Kørerkurver ved Parkvej	31
Team NORsjællands økonomioverslag	32
Støjnotat	

INDLEDNING

Udviklingsplanen beskriver den overordnede vision for en del af et byudviklingsareal i Gilleleje. Udviklingsplanen dækker den del af byudviklingsarealet, øst for banen, der er ejet af Gribskov Kommune.

Visionen angiver, hvordan området skal bidrage med merværdi og skabe sammenhæng i forhold til boligområderne mod nord, til forbindelsen til skolen mod øst og til de øvrige byudviklingsområder omkring.

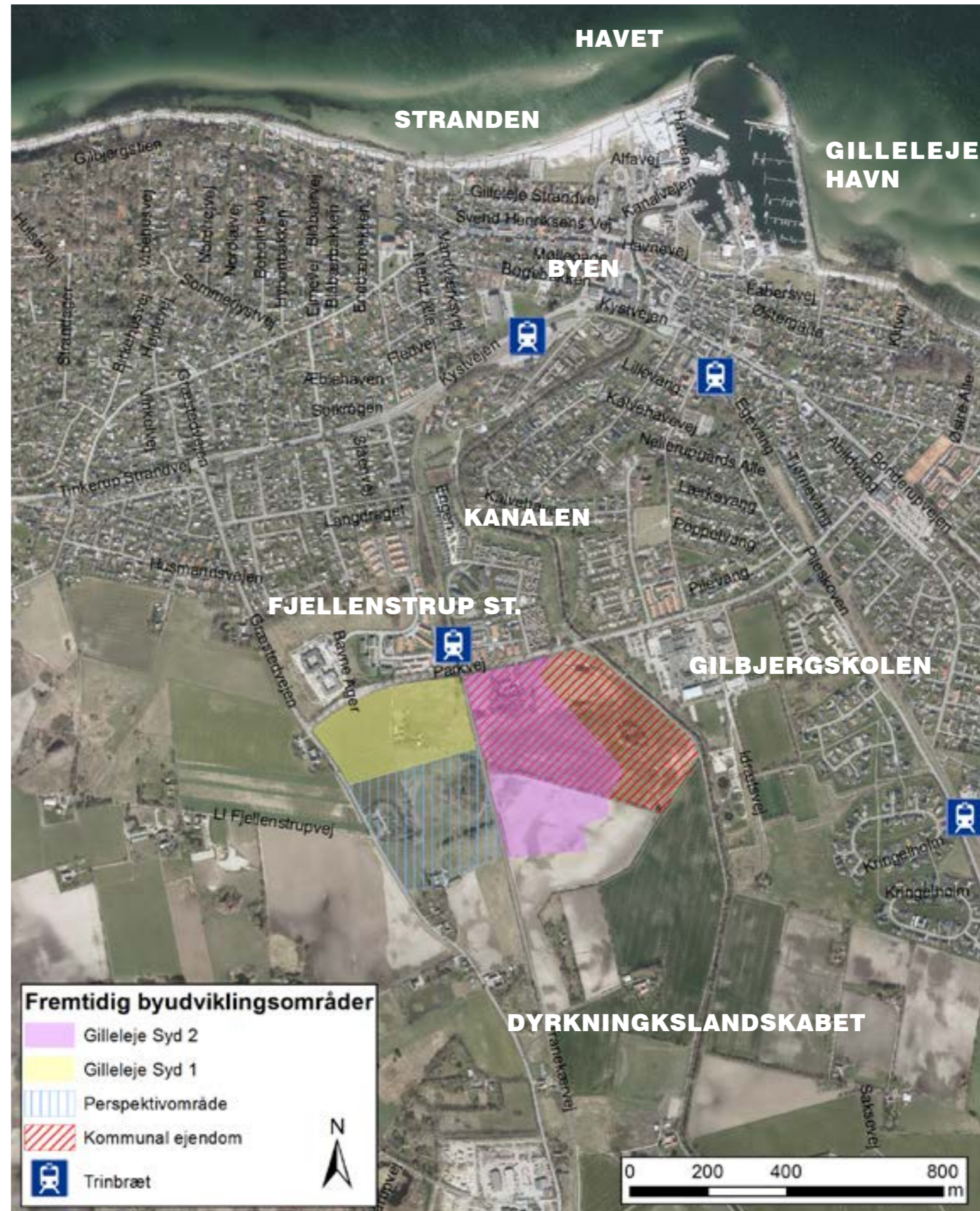
Udviklingsplanen er godkendt af Byrådet d. xx.xx og indgår som del af udbudsmaterialet i forbindelse med Gribskov Kommunes salg af arealet i efteråret 2020.

Efter salg af ejendommen udarbejdes der plangrundlag for et konkret projekt indenfor rammerne af udviklingsplanen. De konkrete muligheder og krav for udvikling af området fastsættes i den forbindelse, herunder på baggrund af inddragelse af interessenter og offentlig høring.

Udviklingsplanen er udarbejdet som modydelse for forkøbsret for arealet af Team NORsjælland: NorCap Development A/S, Boligselskabet Sjælland, Vilhelm Lauritzen Arkitekter A/S og Adserballe og Knudsen A/S.

Forkøbsretten har været konkurrenceudsat i perioden 04.12.2019-16.01.2020.

Udviklingsplanen dækker matriklerne matr. 4a Fjellenstrup By, Gilleleje og matr. 4e Gilleleje By, Gilleleje og er total omkring 15,9 ha, hvor af selve byudviklingsarealet udgør ca. 7,9 ha.



GILLELEJE

HAVNEN, BYEN OG NATUREN

Gilleleje

Nordkysten er kendt for de lange hvide sandstrande, som også ligger øst såvel som vest for Gilleleje, flankeret af grønne områder og bebyggelser mod kysten.

I Gilleleje er der liv i byen året rundt. De mange cafeer og spisesteder er åbne året rundt og det er ikke bare sæsonforretninger, som man ser det mange andre steder i Nordsjælland.

Byens identitet

Gilleleje bymidte er kendetegnet ved havnen og kanalen. Havnen rummer både fiskeri og lystbåde og er på den måde særlig interessant, både for lokale og turister. Byens møde med stranden er et kontrastfyldt møde mellem den naturlige strandstrækning og industrihavnen.

Centralt i Gilleleje ligger Kulturhavn Gilleleje ud til kanalen, det lokale samlingspunkt med cafe, restaurant, bibliotek og biograf. Stedet har mange tilbud, der giver byen et helt naturligt samlingspunkt. Hertil kommer kirken og Gilleleje Museum – Skibshallerne.

Langs kysten leder hhv. Gilbjergstien mod vest og Fyrstien mod øst til og fra byen.

Hvis man følger Søborg Kanal ind i landet mod syd kommer man til byudviklingsområdet Gilleleje syd, og har mulighed for at fortsætte ad stien mod landsbyen Søborg sydfor. Kanalen forbinder havet og havnen i Gilleleje sammen med byen og den bagvedliggende natur og dyrkningslandskabet.



Kulturhavn



Gilleleje kirke



Søborg slotsruin



Gilleleje Museum



Pittoreske byhuse



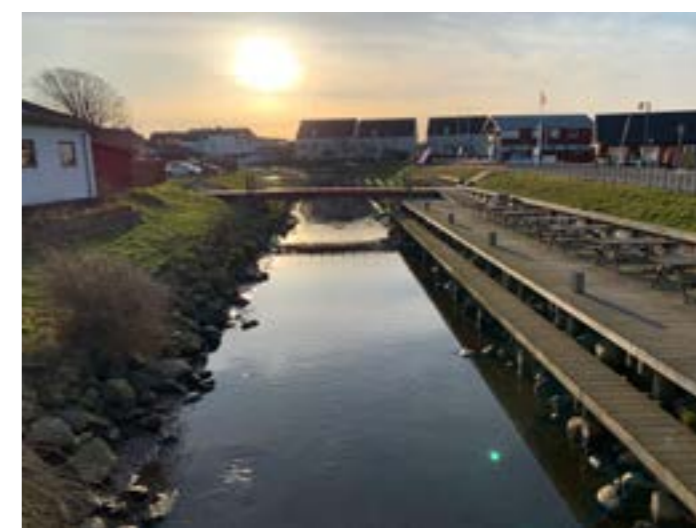
Fyrstien



Gilleleje havn



Gilleleje strand



Stibro ved Gilleleje havn

Gilleleje Badehotel



GILLELEJE

UDVIKLINGSPOTENTIALE

Der er i Gilleleje efterspørgsel på boliger, der kan danne rammen om seniorer og børnefamilier. Mange ønsker at blive boende i det område man kender og er vokset op i - og den nye bydel vil både kunne tiltrække eksisterende Gilleleje beboere, sommerhusejere og tilflyttere.

Potentielle beboere vurderes at være:

- Nystiftede børnefamilier: førstegangskøbere med 0-2 børn. Både "lokale" familier og tilflyttere, der finder Gillelejes miljø og omgivelser charmerende.
- Senior-par: både lokale og tilflyttere, der vil "down-size" i forhold til nuværende bolig. Som måske også flytter, fordi de ønsker at få en bolig, hvor man kan blive boende, også når den ene måtte falde bort.
- Karakteristikken "mennesker, der søger tilbage til Gilleleje", dvs. tidligere fraflyttere, der gerne vil rykke hjem til Gilleleje igen. Samt sommerhusejere, der gerne vil bo permanent i Gilleleje, og for hvem det nu grundet alder og/eller social situation er blevet en aktuel mulighed og i det hele taget mennesker, der har en forudgående relation til Gilleleje og føler veneration for byen og området.

Tilflyttere til Gribskov Kommune er i dag overvejende fra København, Hillerød og Helsingør.

Det samlede byggeri indenfor udviklingsområdet anslås til at kunne udgøre omkring 17.000 etagemeter, som fordeles på privat byggeri (private ejer-, leje- eller og/eller andelsboliger) og almene boliger.



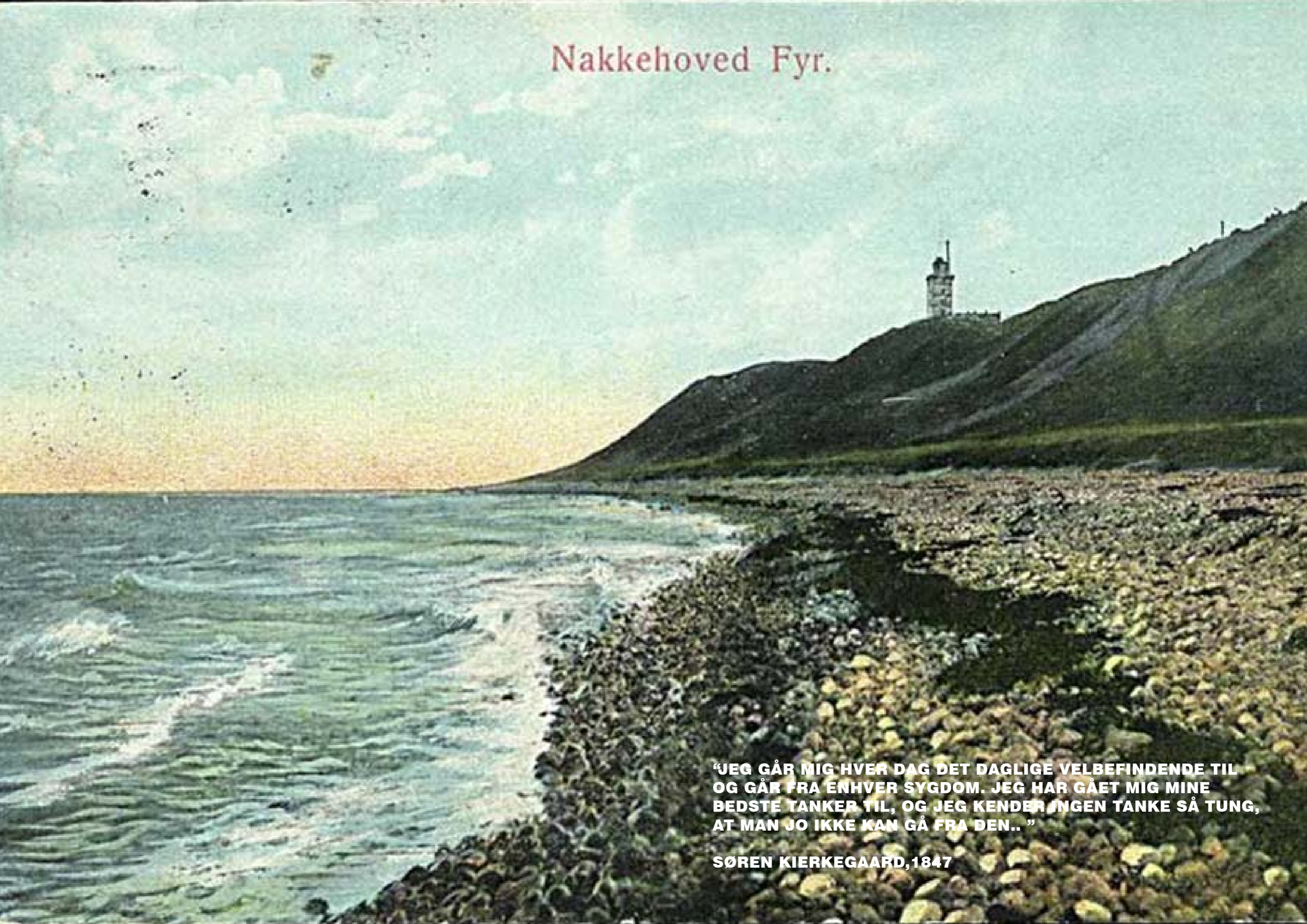
Byen



Havnen



Nakkehoved Fyr.



**“JEG GÅR MIG HVER DAG DET DAGLIGE VELBEFINDENDE TIL
OG GÅR FRA ENHVER SYGDOM. JEG HAR GÅET MIG MINE
BEDSTE TANKER TIL, OG JEG KENDER INGEN TANKE SÅ TUNG,
AT MAN JO IKKE KAN GÅ FRA DEN.. ”**

SØREN KIERKEGAARD, 1847

GILLELEJE

HISTORIK - LIV I 7000 ÅR

Historik - liv i 7000 år

Området Gilleleje Syd har mulighed for at bidrage til den rekreative oplevelse ved at færdes langs Søborg Kanal fra Gilleleje havn og sydpå helt ned til Søborg Slotsruin og Søborg Sø.

Landskabet er et bakkelandskab skabt af istiden med bakker og lavninger. I slutningen af jægerstenalderen for ca. 6.500 år siden var en stor del af det nuværende landskab syd for Gilleleje en lavvandet salt fjord, som strakte sig næsten 10 km ind i landet.

Efter den sidste istid hævede landet sig gradvis og tilsandede fjordens munding og vandet blev gradvis mere og mere fersk og til slut var fjorden omdannet til en sø.

I middelalderen lå Søborg midt i søen og gav dermed borgen naturlig beskyttelse. Fra slutningen af 1700-tallet blev Søborg Sø tørlagt gennem et omfattende landvindingsprojekt, som inkluderede gravning af en kanal med frit afløb mod nord.

Det er besluttet at genoprette søen. Naturgenopretningen har såvel en rekreativ som naturmæssig effekt.

Nylige arkæologiske udgravninger i udviklingsområdet har blotlagt et enestående fund af en fisk i et net. Dateringen går 7.000 år tilbage i tiden og vidner om, at der har været liv langs det, der i dag er Søborg kanal meget langt tilbage i jæger-samler kulturen, dengang området var et lavvandet fjorddelta.

Ligesom det er intentionerne i dag i denne udviklingsplan har det gennem tiderne været attraktivt at bo nær vandet på bakkedraget omgivet af engarealer.



Arkæologisk fund fra 7000 år tilbage



Arkæologiske udgravninger



Arkæologiske udgravninger



Kort: Flemming Rune Petersen



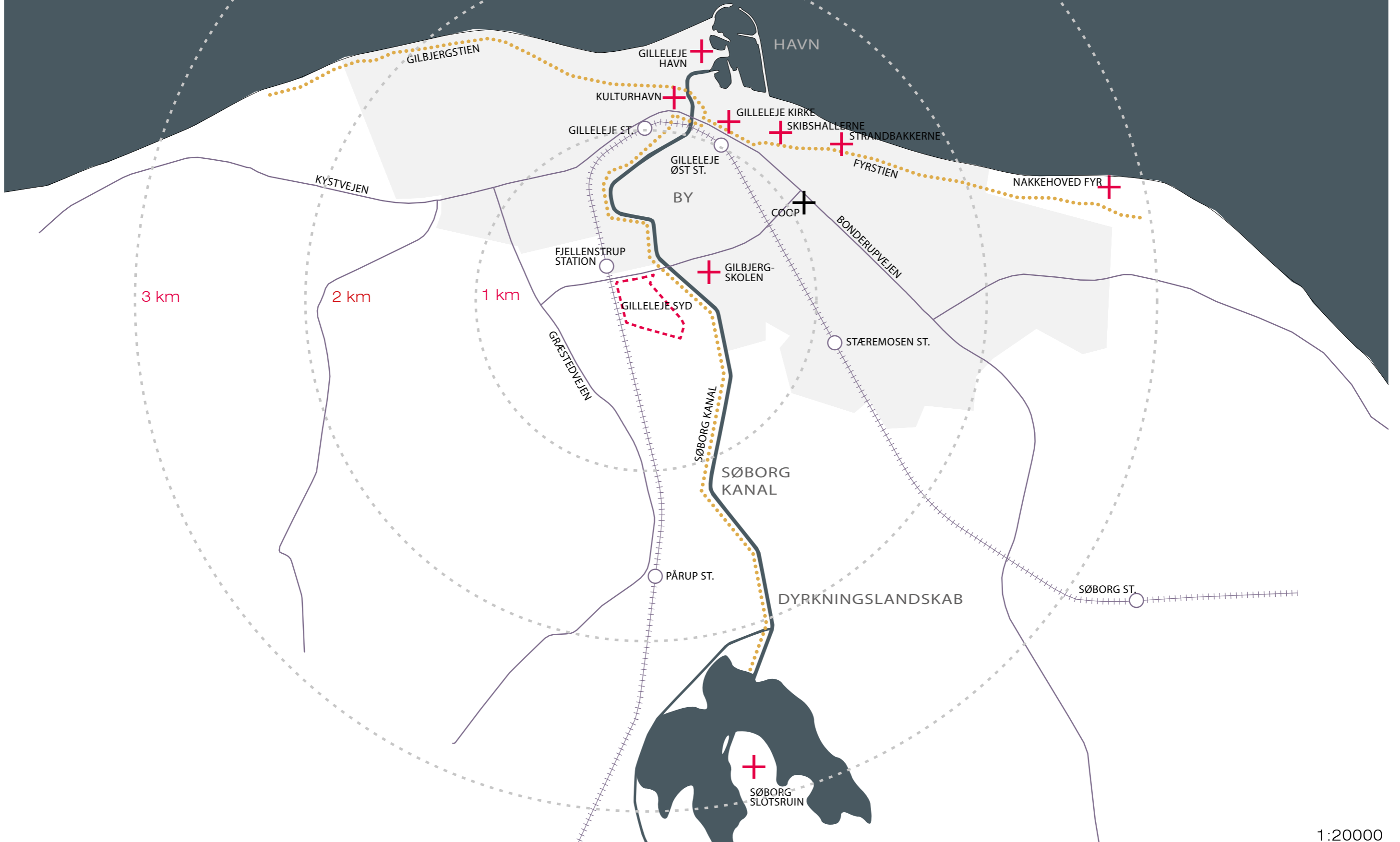
Kort KMS ca. 1768



Kort KMS, ca. 1870

GILLELEJE

OMRÅDET OG OMGIVELSERNE



1:20000

GILLELEJE SYD

BYUDVIKLINGSOMRÅDETS NÆRE OMGIVELSER

Området, hvor der tidligere lå Åtoftegård, er mod nord afgrænset af Parkvej, som er en gennemgående trafikåre i byen. Den forbinder Græstedvejen med Bonderupvejen og fungerer som en omfartsvej omkring og igennem byen.

Parkvej ledes under jernbanetracéet og umiddelbart nord for Parkvej ligger Fjellensstrup Station. Der er adgang til stationen via boligveje. Ud til Parkvej ligger også SuperBrugsen.

Boligbebyggelserne nord for Parkvej består af boligbebyggelser omkranset af grønne arealer. Der er fortrinvis tæt-lav bebyggelse.

Området er mod vest afgrænset af jernbanen, som terrænmæssigt ligger i niveau med grunden. Jernbanen er en fysisk barriere mod landskabet, der ligger vest for grunden, da det ikke er muligt at krydse jernbanen på denne strækning.

Området er mod øst afgrænset af et lavtliggende engareal og Søborg Kanal. Gilbjergskolen og den tilhørende Nellerupgårdhal umiddelbart øst for området og en bro leder fra byudviklingsområdet til skolen. Her er en unik mulighed for at skabe synergi på tværs af kanalen.

Området støder mod syd op til dyrkningslandskab. Der er planer om at fortsat byudvikling kan ske på området, der ligger umiddelbart syd for Gilleleje Syd området, der behandles i denne udviklingsplan.



Kanalen i landskabet syd for Gilleleje Syd



Bavne Ager - rækkehuse



Sti langs kanalen



Engen - grøn bræmme mod jernbanen



Parkvej ledes under jernbanen



Bavne Ager - rækkehuse i 2 plan



Ahornvænget



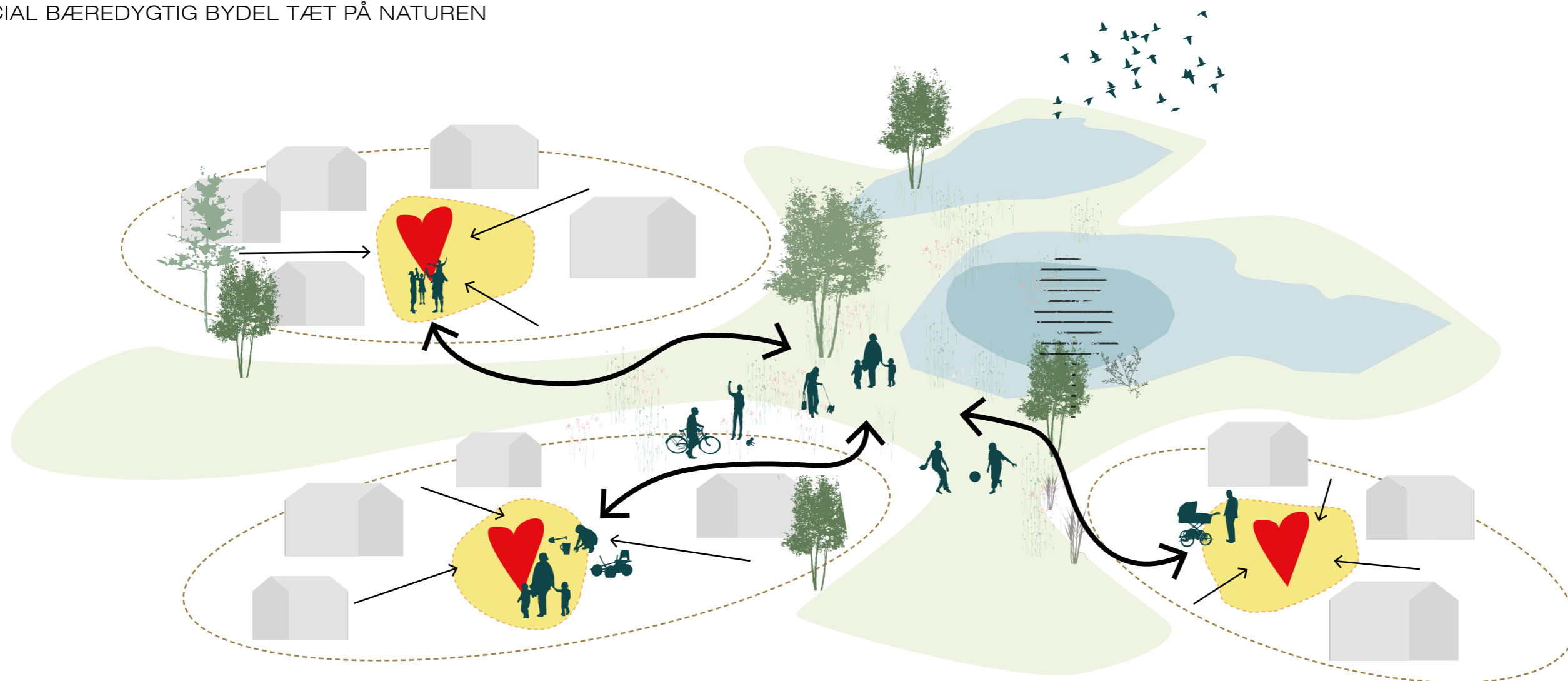
Ahornstien



Banehøj

VISIONEN

EN SOCIAL BÆREDYGTIG BYDEL TÆT PÅ NATUREN



Visionen for udviklingsplanen er at skabe en ny blandet bydel i Gilleleje, der respekterer naturen og kvalitetene i området.

Den nye bebyggelse skal være et aktiv for nuværende beboere i Gilleleje og fremtidige tilflyttere til området, der alle ser en glæde ved at bo i et smukt englandskab og i nærhed af havet.

I udformningen af området skal der arbejdes med arkitektoniske elementer, som giver området en klar identitet, der giver bydelens beboere en naturlig selvforståelse og stolthed.

Udviklingsplanen skal bidrage til at udvide de rekreative muligheder i Gilleleje Syd

langs Søborg Kanal fra Havnen mod nord til Søborg Slotsruin mod syd.

Den nye boligbebyggelse tilbyder et miljø, der indeholder "landsbyens" mange kvaliteter med boliger varierende fra små boliger til enlige - til større boliger med plads til børnefamilier. Det skal være Fremtidens Landsby - et fællesskab i nutiden.

Fællesskab på tværs af boligtype/ejerform er kodeord for den nye bebyggelse. Det vurderes at være en væsentlig kvalitet, at der bygges både private og almene boliger indenfor samme kvarter og fællesskab.

Ved at skabe en meget stor spredning i

boligtyper og ejer-lejer aftaler opstår et levende miljø med repræsentation af en bred vifte af fremtidige beboere.

Der skabes en boligbebyggelse med plads til beboere, som har forskelligt behov for fælles relationer, da vi lever i et samfund, hvor mange lever alene. Der er brug for fællesskaber med mulighed for at udvikle relationer til andre mennesker.

Behovet for, at få en livslang bolig er for en del meget vigtig. Byens natur og kulturliv med de mange tilbud trækker ligeledes i den rigtige retning.

De nye beboere

Et segment af nye beboere, der har arbejde i de nærliggende større byer, som Hillerød, Helsingør, Frederikssund samt Storkøbenhavn, vil kunne drage fordel af at bo i Gilleleje.

Trafikalt er der enkel transport over Hillerød med det lokale tog, der holder lige ude foran døren. Vejnettet giver hurtig adgang til ovennævnte byer.

En lang række logistiske fordele er nemme at få øje på, hvilket giver området et godt udgangspunkt for en familie med pendlende beboere.

MÅL OG PRINCIPPER

EN BLANDET BYDEL I NATUREN

Udviklingsplanen indeholder følgende principper og mål for udviklingen, der også vil være styrende for den videre planproces:

Miljømæssig bæredygtighed

Naturen i området skal være den styrende kraft i udviklingsplanen. Dette sikres ved at flette boligenklaverne med de grønne engområder.

Implementering af synlig regnvands-håndtering over terræn skal prioriteres i bebyggelsen for at udnytte det rekreative potentiale, samt for at sikre uforandret tilstrømning af vand til det eksisterende englandskab.

Bydelens forbrug er også en væsentlig faktor. Lavenergi-byggeri med øgede isoleringstykkelser, og energieffektiv opvarmning kan oplagt prioriteres, da dette både gavner bydelens CO₂-aftryk og beboernes velvære i boligerne. Ligesom at man, i det omfang det er muligt, erstatter CO₂-tungematerialer som beton og stål med mere CO₂-neutrale materialer.

Valg af byggematerialer skal samtidigt ske således, at der opnås variation i facader og overflader og der bør tages hensyn til vedligeholdelsesomkostningerne og tilstræbes overfladematerialer, der ældes smukt.

Social bæredygtighed

Social bæredygtighed og fællesskab på tværs af bo- og ejerform skal være et grundlæggende princip for den nye boligbebyggelse.

Med udgangspunkt i en blandet beboergruppe, som sikres ved at blande private boliger (ejer, andel eller udlejning) med al-

mene lejeboliger, skabes en mangfoldighed i bydelens sociale sammensætning og spændende bosætningsmuligheder mange år fremover.

Ligeledes vil en blanding af beboergrupper, boligtyper og boligstørrelser - inden for boligstrukturen, udviske sociale forskelle og tjene som støtte og inspiration for bydelens beboere.

De rekreative muligheder i den nye bydel skal give sammenhængskraft internt i bydelen, på tværs af Søborg Kanal og være med til at invitere byens borgere ind i fællesskabet og ud i naturen. Stier og pladser skal placeres således at det kan ske, også i forbindelse med en etapedeling.

Udviklingsplanen skal skabe plads til en bebyggelse med enklaver, hvor hvert område skal sluttes om et fællesareal. Boligerne lægges omkring fællesarealet, for at sikre intimitet og fællesskab.

Der skal opføres minimum et fælleshus indenfor byudviklingsområdet.

Økonomisk bæredygtighed

Variationen i boligtyper vil være med til at sikre områdets økonomiske bæredygtighed. Boligudbuddet vil supplere det nuværende udbud i og omkring Gilleleje og vil give med det særlige fokus på natur, rekreative tilbud og gode forbindelser til bymidten og naturen, grundlag for et nyt boligtilbud i Gilleleje.

Udviklingen er med til at understøtte udviklingen af Gilleleje og lokalområdet generelt.

Læsevejledning

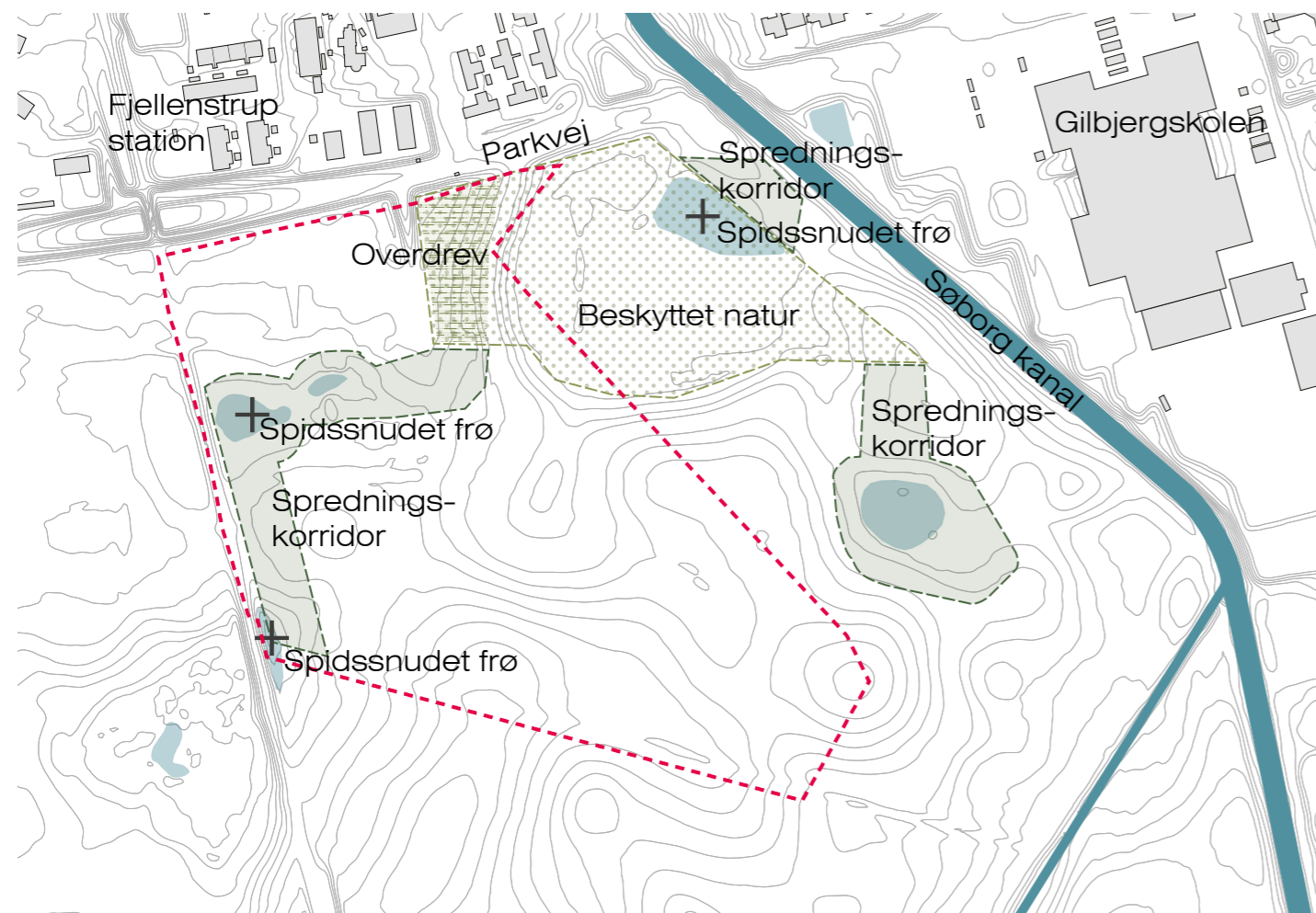
De efterfølgende afsnit gennemgår, med udgangspunkt i det eksisterende landskab og den eksisterende natur, hvordan principperne for krav til områdets udvikling er fastlagt og specificerer kravene til den kommende udvikling.





LANDSKABET

TOPOGRAFI OG BESKYTTET NATUR



Vådområde langs jernbanen



Grundens bakkede landskab



Vådområde ved Søborg Kanal



Lavbundsområde langs Søborg Kanal

Topografi

Topografisk set falder grunden mod en smuk eng med små søer og et rigt dyreliv. Søborg kanal ligger yderligere forsænket i forhold til engarealet.

Topografien er med til at give grunden et potentiale i forhold til at skabe gode lysforhold og udsigt for de mange.

Engarealet rummer et stort potentiale som rekreativt areal for den kommende boligbebyggelse, men indgår ikke som fælles friareal, da det ligger udenfor byudviklingsområdet.

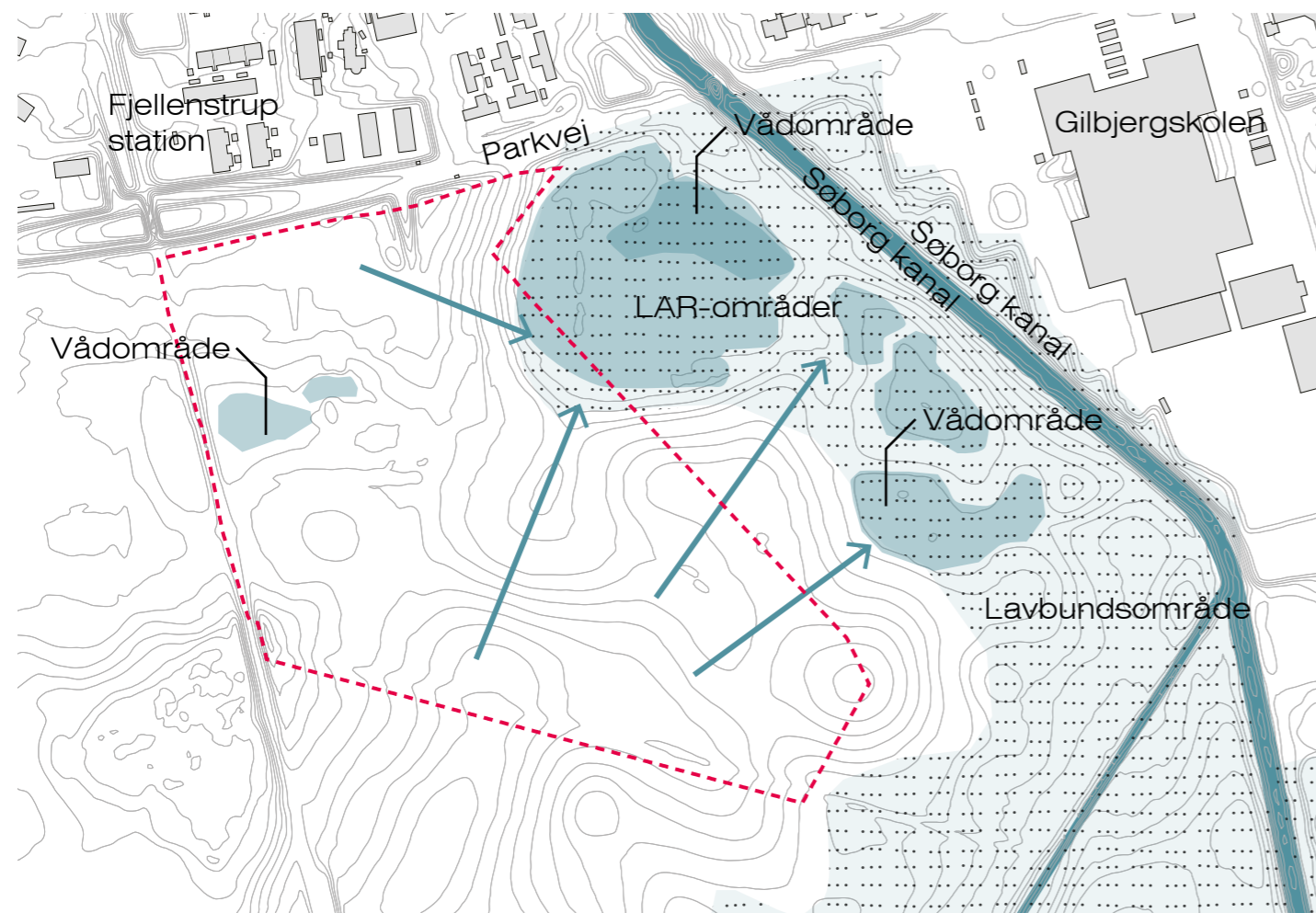
Beskyttet natur

Kortet illustrerer de forudsætninger, som en ny bebyggelse skal indpasses i. Der er på kortet angivet arealer omfattet af Naturbeskyttelseslovens §3, med eng, overdrev og søer. Der er i området også fund af Bilag IV-arten, spidssnuede frø.

De naturområder, hvor der er registreret forekomst af spidssnuede frøer, er fysisk sammenhængende fra grundens sydøstlige ende, op langs jernbanen og ind over grunden og ned til lavning/sø på engen langs Søborg Kanal.

LANDSKABET

KRAV TIL FREMTIDIGT PROJEKT



Naturen styrkes



Regnvandshåndtering i landskabet

Terrænforholdene skal bevares i videst muligt omfang og terrænregulering minimeres.

De grønne kiler af landskabet trækkes helt op til bebyggelsen og danner naturlige tracéer for håndtering af overflade- og regnvand fra bebyggelsen.

Overfladevand fra tage og befæstede arealer skal som udgangspunkt håndteres lokalt, enten ved nedsivning i regnvandsbassiner og wadier, opmagasinering i nye permanente vandområder eller ved eventuel udledning til eksisterende §3 områder langs Søborg Kanal, efter forsinkelse og rensning.

Udledning vil være afhængig af, at der ikke sker en påvirkning af §3 områderne.

Geotekniske nedsivningsprøver indikere om det er muligt at nedsive på grunden, om der skal laves nye permanente vandområder eller om der eventuelt kan udledes til eksisterende §3 områder efter forsinkelse og rensning. Udledning vil være afhængig af, at der ikke sker en påvirkning af §3 områderne.

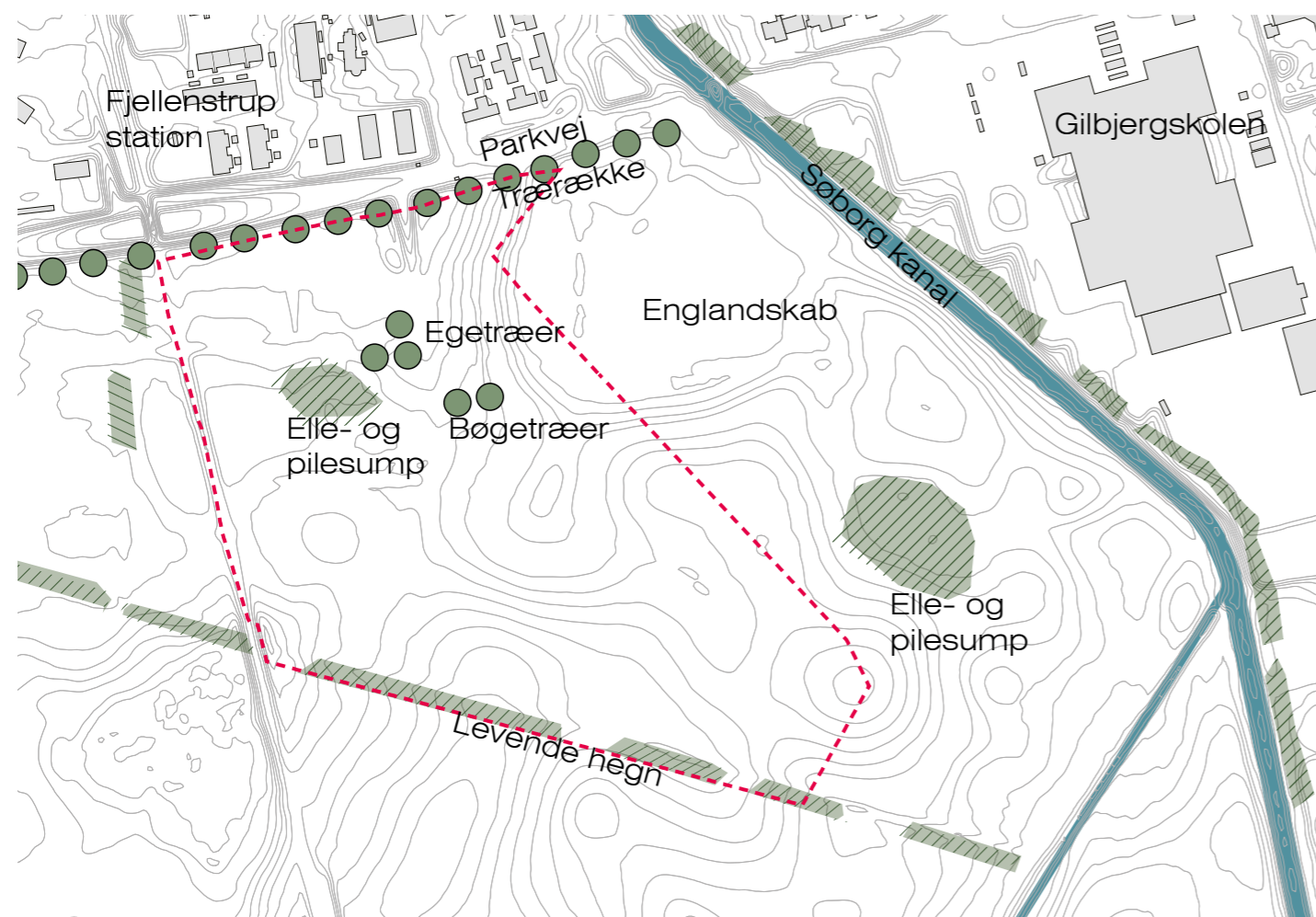
I forbindelse med det naturligt forekommende vådområde langs jernbanen skal der etableres mulighed for overløb til de grønne kiler i forbindelse med ekstreme regnhændelser.

Den synlige håndtering af regnvand vil bidrage positivt til at skabe æstetiske og oplevelsesmæssige kvaliteter i området og der vil opstå en styrket fauna og flora i forbindelse med tilløb af regnvand.

I den videre planlægning for området skal der udarbejdes en detaljeret analyse af den nødvendige regnvandshåndtering, herunder også påvirkning af §3 området.

For at sikre passage for bl.a. de spidssnude frøer skal der etableres nødvendige faunapassager. Der skal i forbindelse med et kommende konkret projekt tages højde for og redegøres specifikt hvordan hensynet til de beskyttede naturområder og dyrearter indarbejdes i projektet.

BEPLANTNING



Elle- og pilesump



Enggræslandskab



Levende hegn mod syd



Store karaktertræer

Grunden består i dag af et dyrknings- og englandskab med følgende beplantnings-elementer:

- Englandskab: Det lavtliggende område er et englandskab i græs og med enkelte pioner-buske/træer.
- Levende hegn: På grunden og i dyrkningslandskabet, der omgiver grunden findes mange karaktergivende levende hegn af bl.a. pil, kirsebær, hylde mm.
- Elle- og pilesump: I en lokal lavning på det højtliggende plateau er et vildnis af pil og elletræer, der står i vand ved perioder med stor nedbør.

Træerne er særligt velegnede til at stå fugtigt og til at suge vand op fra jorden.

- Træerække: Langs Parkvej er der plantet vejtræer på siden af vejen, der vender ind mod grunden og danner dermed en veldefineret og stringent ramme for grunden mod nord.
- Karaktertræer: I forbindelse med den gamle gård, Åtoftgård der har ligget på grunden, står tre store egetræer, som bliver synlige, når man kører ind på grunden. Lidt længere ude på skråningen mod engen står to bøgetræer.

BEPLANTNING

KRAV TIL FREMTIDIGT PROJEKT



Eksisterende karakterskabende træ



Enggræslandskab



Blomstrende træer

Beplantning - I fremtiden

Områdets særegne flora skal tænkes helt ind i boligområdet, således at engdragets vilde græskaracter trækkes helt ind til boligerne. Herved opstår sammenhæng med det omgivende landskab.

Enggræskaracteren fra lavningen mod jernbanen trækkes på samme måde ind til boligerne fra vest, så boligområdet både mod øst og vest har den grønne vilde natur indenfor rækkevidde.

De for dyrkningslandskabet karakteristiske levende hegn skal bevares og forstærkes som rumskabende element. Der etableres et nyt levende hegn mod jernbanen af robust karakter med hjemmehørende

arter. Artssammensætningen vil være afhængig af om jordbundsforholdene er fugtige eller tørre men kan f.eks. bestå af hylde, pil, mirabel, tjørn og slåen.

På det højtliggende plateau etableres centralt en mere parklignende og plejet grøn karakter med enkelte eller små lunde af karaktertræer. Arterne er hjemmehørende og kan f.eks. være eg, fuglekirsebær og el eller pil.

De eksisterende egetræer og bøgetræer skal bevares i muligt i størst muligt omfang og vil naturligt indpasse sig i historien med de nye karaktergivende træer på højderyggen.

Plantearter og plejeudtryk

De grønne landskabsskiler skal fremstå som vi kender naturen i området i dag med højt enggræs, hvor der eventuelt drives høslæt efter behov for at sikre mod at områdets karakter som eng bevares og ikke springer i skov.

Naturens vilde udtryk antager gradvis et mere kultiveret udtryk, så der opstår en kontrast mellem det ydre landskab med enggræs og det indre landskab, som opstår mellem bygningerne.

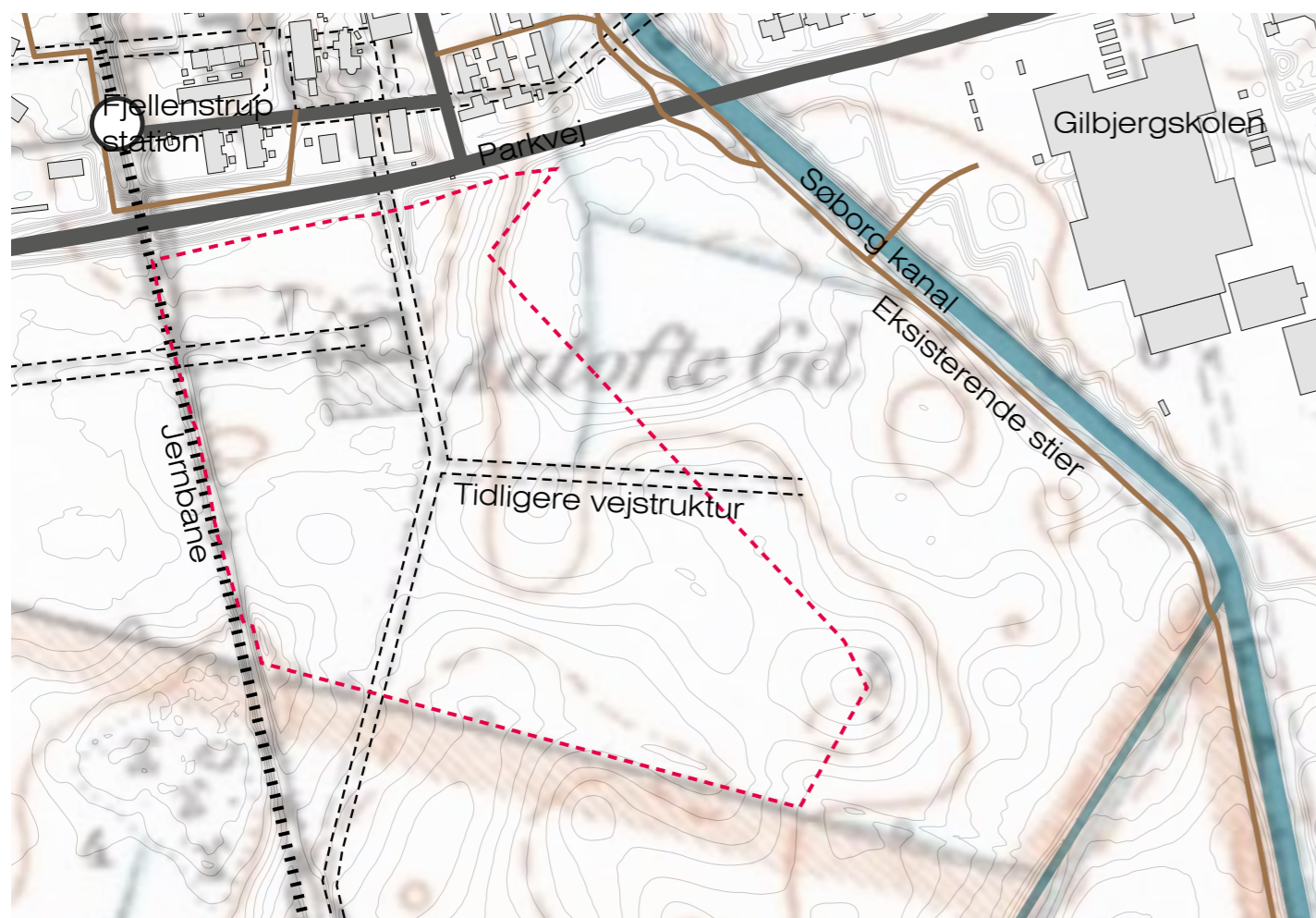
Det indre landskab skaber med sine mere intensivt plejede arealer optimale rammer for fællesskab, ophold og aktiviteter.

På grundens højderyg plantes store træer af hjemmehørende art såsom f.eks. skovfyr, stilkeg og fuglekirsebær, der med tiden bliver karaktertræer, ligesom de allerede eksisterende ege og bøgetræer.

I det indre landskab inde i bebyggelsen plantes mindre træer og buske, som f.eks. æble, kirsebær, bærmispel og syren, som kan danne ramme om aktiviteter og ophold. Med deres blomstring og frugtsætning de vil bidrage til høj biodiversitet i bebyggelsen.

INFRASTRUKTUR

FORBINDELSER - IDAG



Parkvej



Jernbane - Fjellenstrup station



Indkørsel fra Parkvej



Offentlig sti langs Søborg Kanal

Vejadgang

Adgang i bil til grunden sker i dag fra Parkvej på det sted, hvor Parkvej er nået så højt op terrænmæssigt, at det er muligt at tilgå grunden.

Indkørslen skyder sig ind i terrænet med skåninger op til grundens niveau til begge sider. Eftersom grunden er højtliggende i forhold til Parkvej kan det være nødvendigt at terrænregulere for at sikre en god ankomst til grunden.

Der kan ses af historiske kort, at der har været en kørevej/markvej fra indkørslen fra Parkvej og nord-sydgående regning over grunden. I tillæg har der omtrænt midt på grunden været en stikvej i østlig retning.

Offentlig transport

Der er adgang til offentlig transport med bus ved Parkvej og med tog fra Fjellenstrup Station, som ligger umiddelbart nord for Parkvej. Adgang til Fjellenstrup station sker via Ahornvænget/Ahornstien, som er boligveje med begrænset trafik.

Stier i landskabet

Der er en stiforbindelse langs Søborg Kanal, som forløber fra Gilleleje i nord til dyrkningslandskabet mod syd. Ud for grunden er en sti med broforbindelse på tværs af kanalen, som leder skolebørn til Gilbjergskolen og besøgende til hallen.

INFRASTRUKTUR

FORBINDELSER - I FREMTIDEN



Udsyn fra Stamvej til Parkvej mod vest



Udsyn fra Stamvej til Parkvej mod øst

Adgangsvej

Grundens fremtidige ind- og udkørsel til Parkvej bevares hvor den er placeret i dag. Ud for indkørslen er der i dag tilladt hastighed på 60 km/t, der umiddelbart mod øst reduceres til 50 km/t. Med realisering af byudvikling ved Gilleleje Syd vil den tilladte hastighed genovervejes.

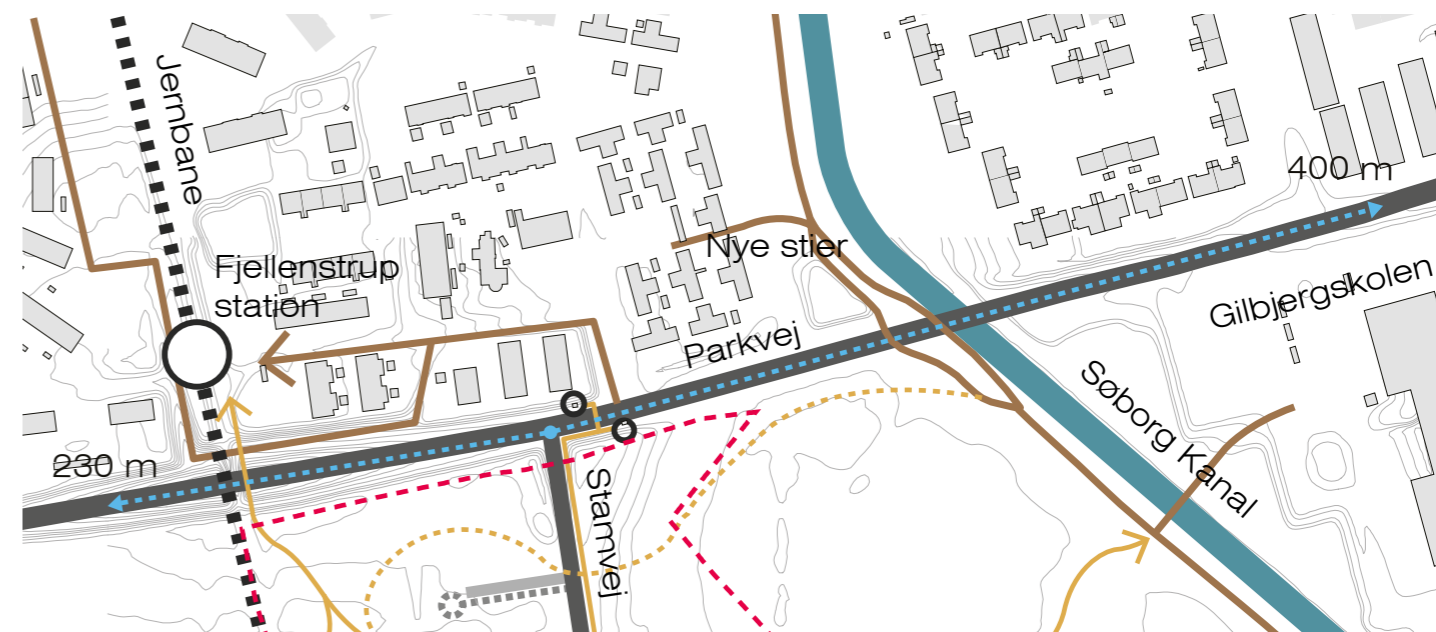
Adgang til kollektiv transport

Adgang til offentlig transport sker også i fremtiden fra Fjellenstrup Station og bus ad Parkvej.

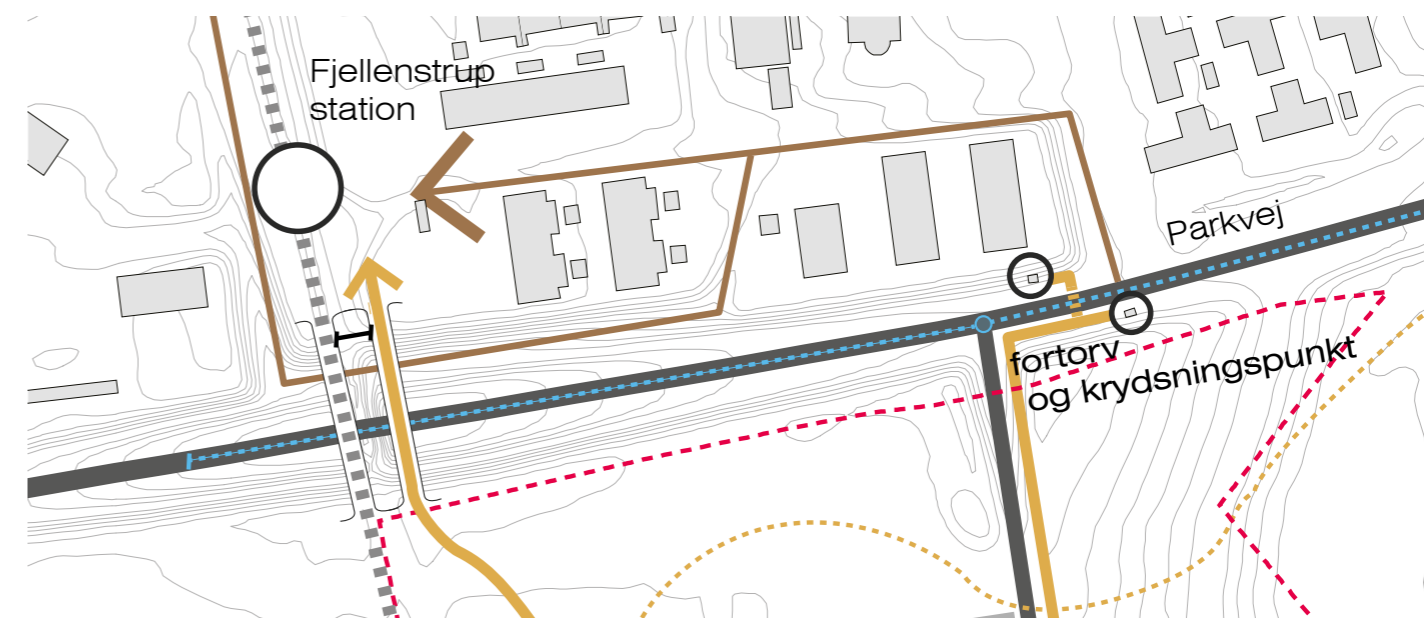
Fodgængere til og fra projektområdet, vil skulle krydse Parkvej ud for indkørslen til projektområdet.

I forbindelse med udvikling af området skal der anlægges fortov langs Parkvej til og fra byudviklingsområdet og til busstoppesteder, samt krydsningspunkt, med videre forbindelse til Ahornvænget. Den konkrete løsning skal fastsættes i forbindelse med fastsættelse af plangrundlaget for udviklingsområdet.

På længere sigt, kan der optimalt etableres en broforbindelse for gående langs den eksisterende jernbanebro, således at områdets beboere kan krydse Parkvej fra udviklingsområdet til stationen uden niveauskift og uden at skulle krydse biltrafikken på Parkvej.



Placering af Stamvej til Parkvej



Princip for adgang til kollektiv transport

- Stamvej
- Boligvej
- Parkeringsgade, shared space - græsarmeret
- Eksisterende stier - asfalt
- Gang- og cykelstier - grus
- Landskabsstier - grus
- Sigtelinje

INFRASTRUKTUR

KRAV TIL FORBINDELSER I FREMTIDIGT PROJEKT

Infrastruktur på grunden

Infrastrukturen i den nye bebyggelse skal bestå af et enkelt færdselsmønster for kørende trafik og sikre forbindelser for de bløde trafikanter. Der differentieres i flg. kategorier:

- Stamvej
- Bolig- og parkeringsgader
- Gang- og cykelsti
- Landskabssti

De kortlagte områder med beskyttet natur er styrende for placering af veje og stiforbindelser. Ved indpasning af en ny bebyggelse forudsættes det, at såvel bebyggelse som den interne stamvej placeres så nænsomt i forhold til de beskyttede naturområder som muligt.

Stamvej

En stamvej skal lede ind i bebyggelsen i nord-sydgående retning. Vejen følger de oprindelige spor, som historisk set har givet adgang til grunden og herfra etableres bolig- og parkeringsgader til de enkelte enklaver/kvarterer. Stamvejen skal være facadeløs.

Boligområdets stamvej giver vejadgang til det videre udviklingsområdet mod syd. Vejadgangen etableres i grundens nord-vestlige hjørne op mod jernbanen, så det herfra er muligt at etablere stikveje til boligklynger.

Der skal anlægges parkeringspladser svarende til kommuneplanens parkeringsnorm.

For at sikre, at passage for bl.a. de spidsnudede frøer skal der etableres en faunapassage under stamvejen, herunder evt. indrettet med banket på siderne.

Bolig- og parkeringsgader

I klyngerne skal trafik og parkering varetages med stort hensyn til beboerne og de bløde trafikanter, så man undgår høj kørehastighed på egen grund og i nabo-bebyggelsen.

Vej og parkering foregår i det indre landskab mellem husene, således at bebyggelsen fra omgivelserne fremstår så grøn som mulig.

Hver klynge skal have deres eget samlede grønne rum, hvor beboerne kan mødes og hvor der er plads til fælles arrangementer og leg.

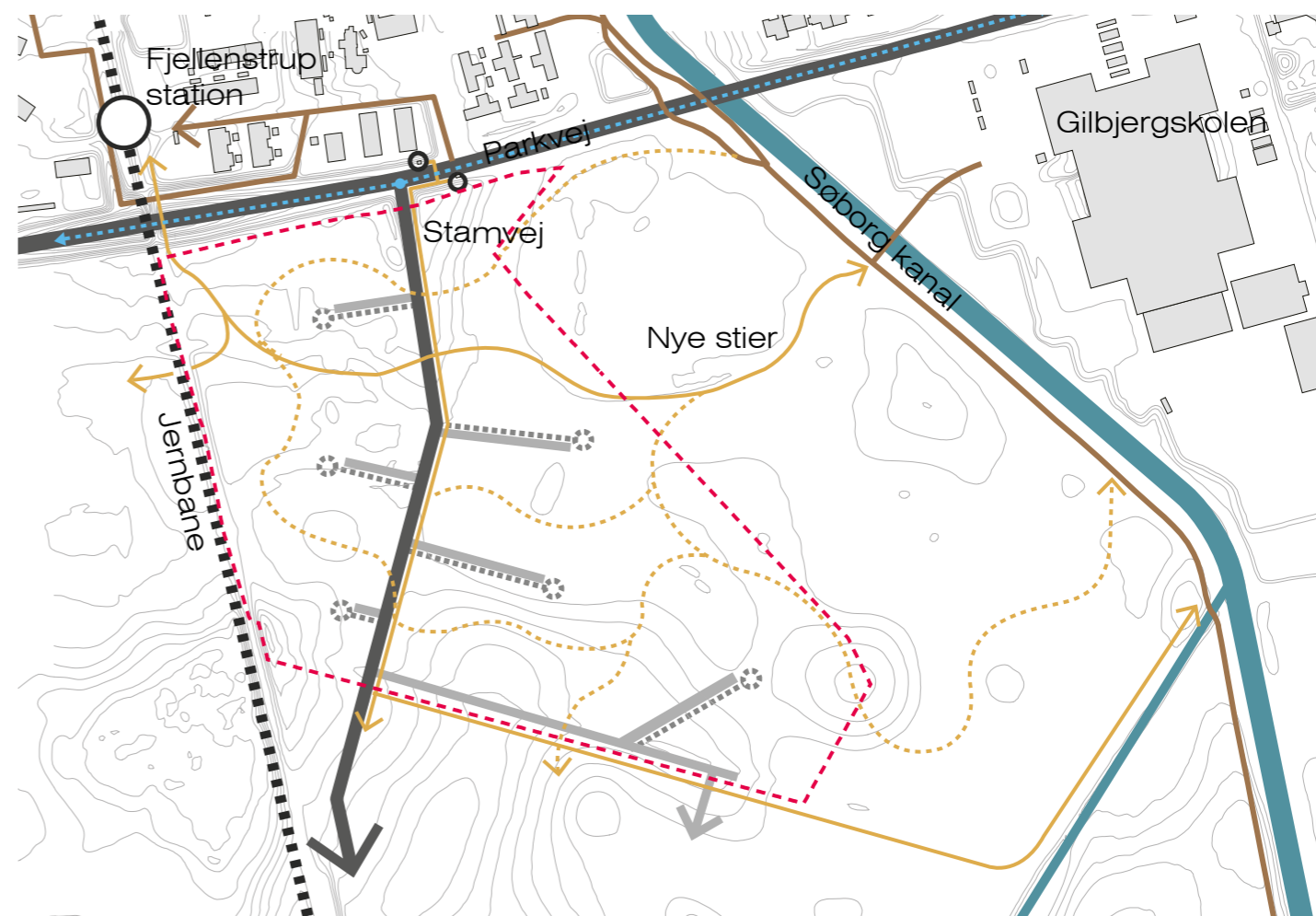
Stier

Boligområdet kobles til omgivelserne af et udbygget stisystem, som kobler den nye bydel til det eksisterende stisystem langs Søborg Kanal og til boligområderne beliggende nord for Parkvej. Der lægges vægt på at sikre gode forbindelser til hhv. offentlig transport med bus/tog ved og nord for Parkvej samt god cykel- og gangforbindelse til og langs Søborg Kanal og Gilbjergskolen, som ligger øst for kanalen. I placering af stiforbindelser skal der tages højde for en eventuel fremtidig forbindelse til byudviklingsområdet vest for banen.

Der skal etableres et hierarki af hhv. trafikstier for gang- og cykelstier for "transport" og rekreative stier, mindre gangstier, som mere har karakter af aktivitets- eller oplevelsesstier.

Der skal etableres stier i de indre gårdrum og oplevelsesstier i det åbne landskab.

Dele af stisystemet skal udføres som loops, så man ledes tilbage til udgangspunktet med oplevelser og rekreative muligheder undervejs.



INFRASTRUKTUR

FORBINDELSER - I FREMTIDEN



Aktivitets- eller oplevelsesstier



Mindre landskabsstier



Gangstier gennem lavbundsområder



Ophold i landskabet

FRIAREALER OG GRØNNE AREALER

KRAV TIL DE INDRE OG YDRE LANDSKABSRUM



Fællesskab mellem bebyggelsen



Landskabsstier inviterer ud i naturen



Aktiviteter, som samler beboerne

Friarealer - indre og ydre landskabsrum

Landskabet skal bevæge sig fra vildt og ekstensivt drevet til mere intensivt plejet og anvendt. På samme måde er der i friarealernes anvendelse tænkt en gradvis overgang fra offentligt tilgængelige arealer, til fællesrum og til den private sfære.

Bydelens grønne og rekreative arealer skal bringes i spil ved at nedtone grænserne mellem det private og det fælles.

Samtidig skal bydelens rekreative arealer åbnes op for offentligheden, så man fra nabobebyggelser naturligt lægger sin vej via stiforbindelser gennem bydelen på sin vej til skole eller toget.

Udearealer skal planlægges ud fra den menneskelige skala, hvor intimiteten i arealerne inspirerer beboerne til at tage området i brug og herved mødes og socialisere med deres naboer.

Det store fællesskab

Ude i landskabet binder stier bebyggelsen til byen og landskabet omkring. Her kan man være aktiv i løb på stierne eller tage ophold på en bænk.

Man kan gå gennem engområdet og man færdes på stier og stedvis måske på en bro, hvor jorden er for våd.

De nære fællesskaber

Det indre landskab i bebyggelsen skal skabe rammer for fællesskab, ophold og aktiviteter. Strukturen skaber en serie af rumligheder, der byder på mange visuelle oplevelser og rekreative muligheder.

Der skabes små urbane opholdspladser og mere intensivt plejede grønne arealer, som giver grobund for fællesskab, ophold og aktiviteter.

Der skal skabes små fællesskaber internt i bebyggelsen, som hver har sit fokus og sine kvaliteter.

Den private sfære

Der etableres private haver og forhaver til boligerne. Ved ankomstsiden skal sikres en semiprivat kantzone, der kan fungere som buffer mellem boliger og fællesområder og som samtidig opfordrer til det uformelle møde med naboerne.

BEBYGGELSE MED UDGANGSPUNKT I NATUREN

SKÅNSOM INDPASNING AF BEBYGGELSE

Skånsom indpasning af bebyggelse

Med udgangspunkt i de foregående landskabsanalyser tænkes naturen trukket ind mellem byggefeltene, så der sker en sammenfletning mellem boliger og naturen. Grønne kiler af englandskab strækker sig langt ind bebyggelsen, således at naturens vilde udtryk kan trækkes helt ind til boligerne.

Bebyggelsen tænkes inddelt i mindre enklaver - boligklynger, som arrangeres så områdets beboere naturligt mødes og så børn kan lege frit og sikkert mellem boligerne.

Området skal indeholde såvel private boliger som almennyttige boliger. Bebyggelsestyperne er ikke sondret fra hinanden, da den bærende idé netop er integration og fællesskab i bydelen.

Nedbrydning af bebyggelsen i mindre enheder giver et klart arkitektonisk udtryk i friarealerne, hvor man inde i boligklyngen har et plejet udtryk, mens man udenfor har naturen som nærmeste nabo.



BYDELEN

EN SOCIAL BÆREDYGTIG BYDEL TÆT PÅ NATUREN



Naturen bringes helt ind til husene



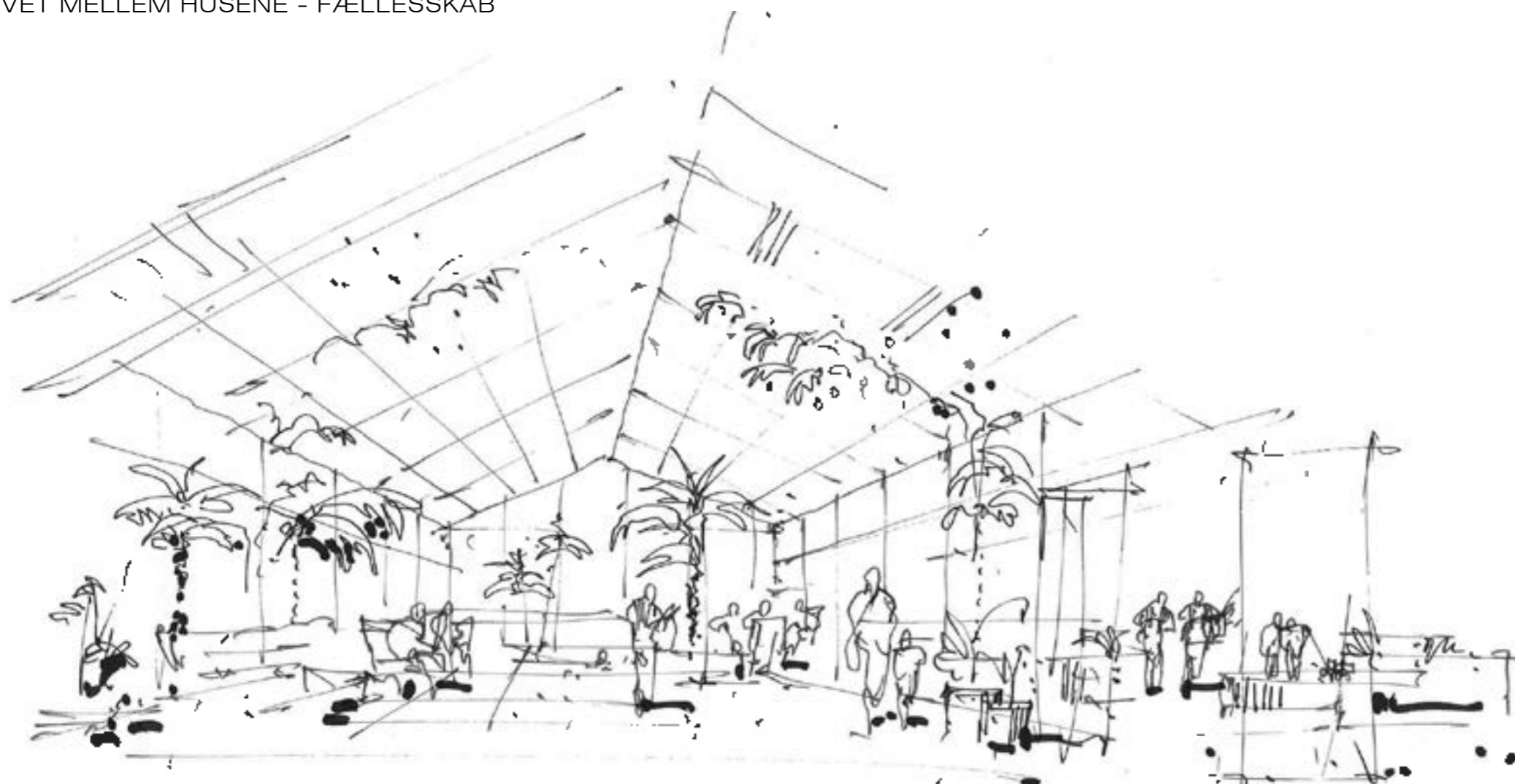
Grønne kiler mellem bebyggelsen



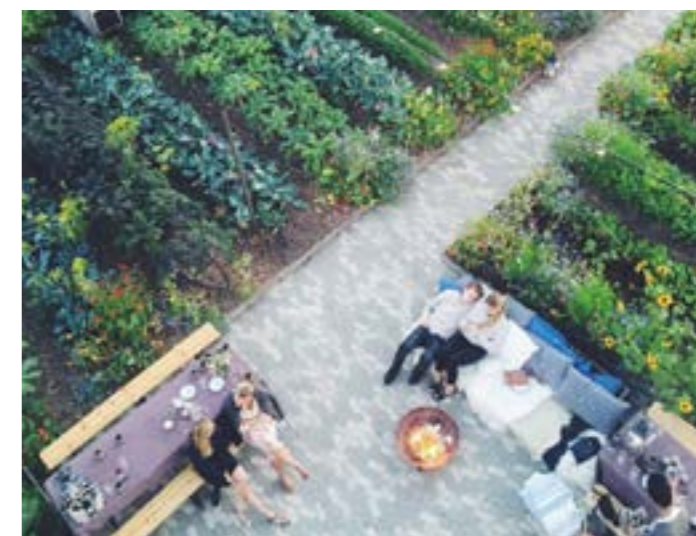
Fælles friarealer

BYDELEN

LIVET MELLEM HUSENE - FÆLLESSKAB



Centralt beliggende fælleshus



Lokale samlingssteder



Fællesskab i væksthus

Livet mellem husene - Fællesskab

Indenfor hver klynge skal der placeres en centralt beliggende fælles facilitet. Det kan eksempelvis være en nyttehøve, væksthus, værksted, eller legeplads. Faciliteterne bliver naturlige lokale samlingssteder for beboerne i området.

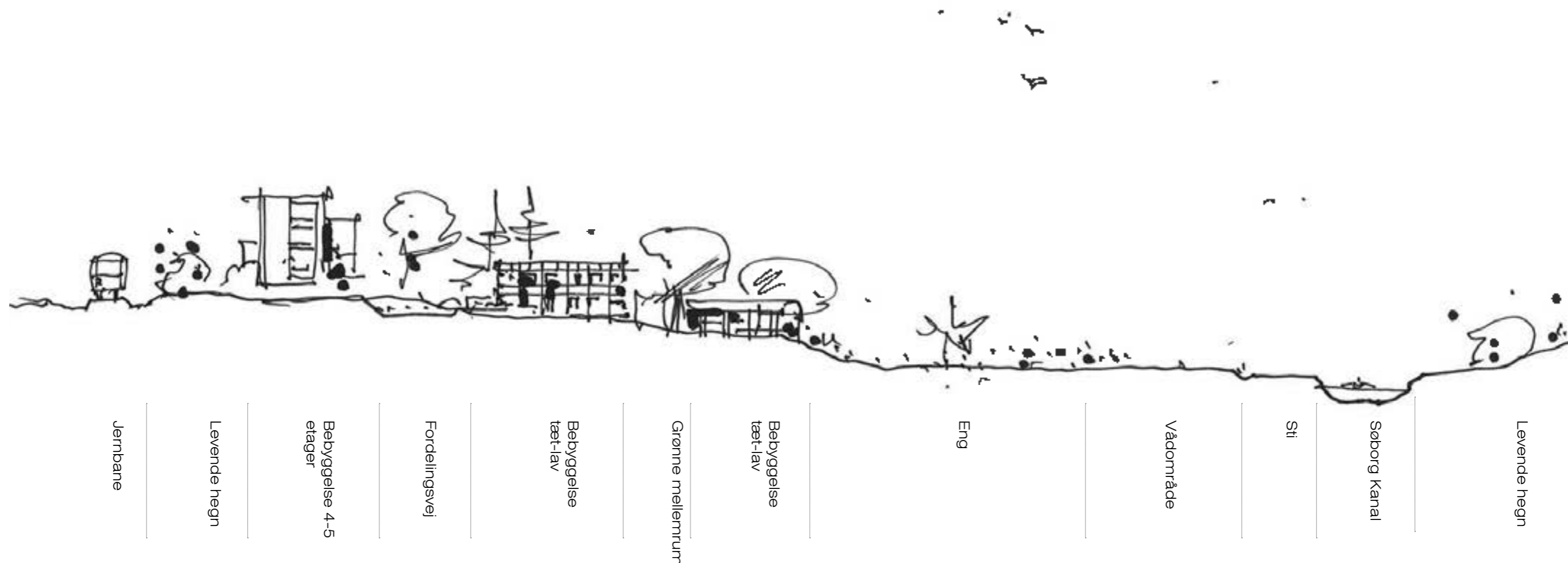
De decentrale fælles faciliteter skal være forskellige, hvilket fordrer, at man forlader sin egen enklave og herved skaber fællesskab på tværs af enklaverne.

Det sociale fællesskab er en bærende idé i projektet og det er et ufravigeligt krav at der etableres mindst ét fælleshus i bebyggelsen (se placering side 28) samt én fælles facilitet i hver klynge.

Der skal derudover i området placeres en fælles naturlegeplads med plads til bevægelse og aktivitet, terrasser der kan rumme mange mennesker sammen til fællesspisning og bænke langs grusstien med udsigt over engen for de få der har lyst og behov for at nyde roen.

BEBYGGELSEN

BEBYGGELSESSTRUKTUREN - SAMMENFLETNING MELLEML BOLIGER OG NATUREN



Bebyggelsesstruktur

Konceptet for bebyggelsesstrukturen er at skabe en bebyggelse, der indpasses i landskabet og på samme tid fremhæver grundens bevægede topografi fra det lave engområde i sydøst mod højderyggen i nordvest.

Strukturen opdeles i byggefeltet som estimeres at kunne indeholde et samlet etageareal på omkring 17.000 kvm, der vurderes, at kunne huse ca. 170-200 boliger.

For at sikre et varieret boligudbud arbejdes med en kombination af byggefeltet med byggeri i varierende højder.

Byggefeltet indeholder udover boliger

mod de grønne arealer parkering, sekundære bygninger, områder til affaldshåndtering og mindre opholds-/legearealer.

Ved udarbejdelse af plangrundlaget, vil det som udgangspunkt være Bygningsreglementets krav, der er gældende.

Der skal derudover være et sammenhængende arkitektonisk udtryk i de enkelte klynger

Placering af byggefeltet i forhold støj-påvirkning

Der er i Bilag 3 lavet en vurdering af støj-påvirkning fra vej og bane. Ud fra det konkrete fremtidige projekt, skal der under-

søges hvilke krav, der eventuelt skal stilles for at sikre at vejledende støjkrav til boliger og primære opholdsarealer overholdes.

Boligtype

I det følgende gennemgås boligtyperne som er gældende for udviklingsområdet. Nogle bebyggelsestyper er knyttet specifikt til et byggefelt.



BEBYGGELSEN

ESTIMEREDE BYGGEFELTER OG MULIG BEBYGGELSE



Byggefelt A

Grundareal: 7335 m²
Boligtype: Tæt-lav og etageboliger i 2-3 etager, maks 2 mod Parkvej og stamvej
Ejerforhold: Private boliger
Etagemeter 3.800 m²

Byggefelt B

Grundareal: 5775 m²
Boligtype: Tæt-lav og etageboliger i 1-2 etager, højest mod banen og maks 2 mod stamvej
Ejerforhold: Private og almene boliger
Etagemeter 2.130 m²

Byggefelt C

Grundareal: 3460 m²
Boligtype: Tæt-lav og etageboliger i 2-3 etager
Ejerforhold: Private og almene boliger
Etagemeter 3.070 m²

Byggefelt D

Grundareal: 6075 m²
Boligtype: Tæt-lav og etageboliger i 1-2 plan
Ejerforhold: Private og almene boliger
Etagemeter 2.950 m²

Byggefelt E

Grundareal: 1800 m²
Boligtype: Tæt-lav og etageboliger i 2 plan
Ejerforhold: Private og almene boliger
Etagemeter 1.370 m²

Byggefelt F

Grundareal: 2350 kvm
Boligtype: Tæt-lav og etageboliger i 1-2 plan
Ejerforhold: Private og almene boliger
Etagemeter 1.880 m²

Byggefelt G

Grundareal: 7200 kvm
Boligtype: Tæt-lav og etageboliger i 1 plan
Ejerforhold: Private og almene boliger
Etagemeter 1.800 m²

BEBYGGELSEN



Bolig med adgang til den frie natur

Indenfor de enkelte byggefelter skal der kombineres almene og private boliger, på nær byggefelt A, hvor der alene opføres private boliger.

Bebyggelsen, byggefelt B og D-G, fremstår som etage- eller rækkehuse i ét plan eller boliger i ét og to plan.

Der er således mulighed fx. at etablere boliger i to etager med et horisontalt skel - og derved få en bolig i to plan - eller vandret skel, så boligerne på begge etager holdes i et plan og forbindes via en mindre en svalegang.

Den tæt/lave bebyggelse tiltrækker f.eks. børnefamilier, der ønsker arealmæssigt



Eksempel på boliger i 1-2 etager med direkte adgang til grønne arealer

overskud og adgang til den frie natur, et godt naboskab eller ældre der søger nye fællesskaber i fredfyldte rammer.

Bebyggelsen bevæger sig på tværs af højdekurverne og synliggør landskabets bevægelse og sikrer udsyn over engstykket fra alle boliger.

De laveste en-etagers boliger skal placeres mod sydøst i byggefelt B,D,F og G. Bebyggelsen stiger gradvis i højden op mod byggefelt E og F, hvor der placeres toetagers boliger og i A og C op til tre etager i nogle dele af byggefeltet.

I byggefelt D og E er det tilladt både at placere en og to etagers bolig - så

længe udsyn over engen sikres. Således optimeres boligerne i forhold til dagslys og terrænet.

Det er et ufravigeligt krav at alle boliger har en udsigtsmulighed og direkte adgang til både fælles gårdrum såvel som de grønne kiler af fri natur.

BEBYGGELSEN

ARKITEKTONISKE REFERENCER OG UDTRYK

Bebyggelsen skal fremstå i et arkitektonisk moderne udtryk. Facaderne skal fremstå som murede eller i lette materialer. Det skal sikres at overfladerne er vejrbestandige og holdbare.

Tagflader skal fremstå som mørke i tagpap eller skifer og have en hældning.

Der skal materialemæssigt skabes en naturlig sammenhæng i bebyggelsen. Hver klynge skal fremstå med et arkitektonisk sammenhængende udtryk med hensyn til valg af bebyggelsesform, materialer og farver. Der skal som minimum være variation i valg af farvenuancer eller valg af materialer til mindre bygningsdele, mellem de enkelte klynger. Der anbefales ikke at anvende finsprossede vinduer.



Private grønne forhaver



Direkte adgang til engstykke



Tæt-lav bebyggelse



Bæredygtige materialer både ude og inde



Punkthuse i parklandskab
Grønne kiler mellem boligerne



BILAG 02

Team NORsjællands økonomioverslag

Team NORsjælland anslår, at de samlede byggemodningsomkostninger for udvikler vil beløbe sig til ca. 30 mio. kr. fordelt på:

- Veje og stier: ca. 16 mio. kr.
- Fællesarealer/landskab (herunder LAR): ca. 9 mio. kr.
- Forsyninger: ca. 5 mio. kr.

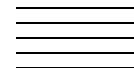
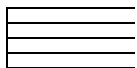
Team NORsjælland anslår, grundejerforeningens årlige driftsomkostninger til ca. 250.000 kr.

BILAG 03

STØJRAPPORT

Der er beregnet støjbelastninger på bebyggelsens facader på op til 62 dB(A) og der skal derved i forbindelse med videre projektering undersøges hvilke krav der skal stilles til bebyggelsens vindues -og facadeforanstaltninger, for at sikre overholde af gældende myndighedskrav, til det indendørs støjniveau, med hhv. åbne og lukkede vinduer, samt eventuelt ved primære udendørs opholdsarealer.

- se støjrapport på efterfølgende sider.



Notat

11. maj 2020
ECH/TSO/støjnotat.11.05.20.docx

Sag nr. 20.214

Antal sider: 8

Til : **Vilhelm Lauritzen Arkitekter
NorCAP A/S**

Sag : **Udviklingsområde, Gilleleje**

Emne : **Beregning af støj fra vej-og togtrafik**

1 Indledning

I forbindelse med indledende undersøgelser af støjbelastningen på udviklingsområde i Gilleleje, er der udført beregninger af støjbelastningen fra vej- og jernbanetrafik til udviklingsområdet.



Figur 1: SoundPLAN model – den grønne ramme angiver beregningsområdet.

2 Grundlag

Grundlaget for beregningerne har været:

- Udviklingsplan dateret 28. marts 2020
- Trafiktal fra Gribskovkommune
- Information om togtyper og køreplaner fra Lokaltog
- Kortmateriale fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, maj 2020

- Tilsendt situationsplan dateret 24.04.2020

Der er benyttet følgende vejtrafikmængder for de omgivende veje:

	ÅDT (køretøjer)	Hast. (km/t)	Vejbelæg- ning
Græstedvejen	6.400	80	SMA 11
Parkvej	3.660	60	SMA 11
Kystvejen	6.920	50	SMA 11
Bonderupvej	11.740	50	SMA 11

Table 1: Anvendte vejtrafikmængder og vejbelægning

Fordelingen af lette (kategori 1) og tunge køretøjer (kategori 2/3) og ml. dag-/aften-/natperioderne er baseret på de angivne standard- vejtyper jf. Vejdirektoratet Rapport 434/2013 "Håndbog – NORD2000".

Trafiktallene er fremskrevet frem til 2030 i henhold til Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4/2007 "Støj fra veje". Trafikmængderne er fremskrevet med 1,0 % pr. år.

Støjberegningerne er udført ved hjælp af beregningsprogrammet SoundPLAN V8.2 i henhold til beregningsmetoden Nord2000.

Der er anvendt følgende togmængder for hhv. Gribskovbanen og Hornbækbanen. Togmængderne er baseret på data om de benyttede toge samt køreplaner gyldige fra den 14. april 2020 fra Lokaltog.

	07-19 (toglængde [m])	19-22 (toglængde [m])	22-07 (toglængde [m])
Gribskovbanen	3.950	820	910
Hornbækbanen	3.950	820	1.070

Der er i beregningerne benyttet en hastighed på 75 km/t. Der er nær stationen forudsat en hastighed på 55 km/t for den andel af togene der standser på stationen (i henhold til Referencelaboratoriets Orientering #50 om togstøj ved stationer). Det er antaget at halvdelen af togene stopper ved nærliggende stationer (hhv. Fjellenstrup st. og Stæremosen st.)

Beregningerne er foretaget med udgangspunkt i de anførte oplysninger vedrørende jernbanetrafikken, kørselshastigheder samt den aktuelle bebyggelses beliggenhed i forhold til jernbaneføring og områdets øvrige bebyggelse.

Terrænets akustiske egenskaber er bestemt på baggrund af ortofoto.

3 Myndighedskrav

Vedrørende vejtrafikstøj gælder følgende myndighedskrav:

Bygningsreglementet foreskriver, at støj fra trafik, L_{den} , indendørs i boliger med lukkede vinduer ikke må overstige 33 dB.

Tilsvarende kan kommunen stille krav til, at facaderne i støjbelastede boliger skal udformes således, at der indendørs i sove- og opholdsrum med delvist åbne vinduer, ikke er støjniveauer, L_{den} , på over 46 dB fra vejtrafik, jf. Miljøstyrelsen vejledning 4/2007, "Støj fra veje". Grænseværdien gælder ved bebyggelse ved veje med en trafikintensitet, der ud for bygningen medfører et støjniveau på mere end L_{den} 58 dB.

Derudover skal det sikres, at støjniveauet på de udendørs opholdsarealer ikke overstiger L_{den} 58 dB.

Vedrørende jernbanestøj er følgende myndighedskrav gældende:

Bygningsreglementet foreskriver, at støj fra jernbanetrafik, L_{den} , indendørs i boliger med lukkede vinduer ikke må overstige 33 dB.

Ifølge Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997, "Støj og vibrationer fra jernbaner", anføres det, at der i situationer, hvor der planlægges boliger i eksisterende støjbelastende områder, skal sikres, at alle udendørs opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boligerne har et støjbidrag fra togtrafikken, L_{den} , lavere end 64 dB.

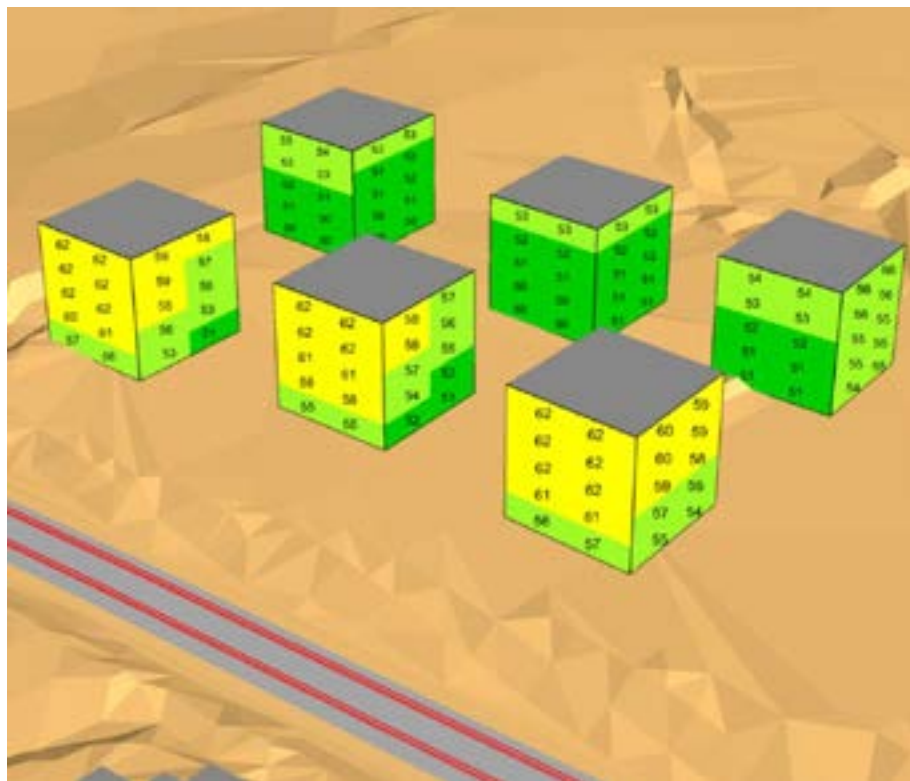
Miljøstyrelsen anbefaler endvidere, at togstøjens bidrag indendørs i boligers opholdsrum med delvist åbne vinduer ikke må overstige 52 dB. Grænseværdien gælder ved bebyggelse ved jernbaner trafikintensitet, der ud for bygningen medfører et støjniveau på mere end L_{den} 64 dB.

Grænsen for vibrationer fra togtrafik er jf. Miljøstyrelsens "Retningslinjer for måling og vurdering af vibrationer i det eksterne miljø, 1983" 75 dB (KB-vægtet accelerationsniveau). Det er yderligere anført i Vejledningen fra Miljøstyrelsen Nr. 1 1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner" 2. udgave, at der generelt forventes et passende lavt maksimalt støjniveau fra forbikørende tog, hvis der overholdes en mindsteafstand mellem spormidte og nærmeste bebyggelsesfacade. For lokaltog, vil denne mindste afstand være 25 meter.

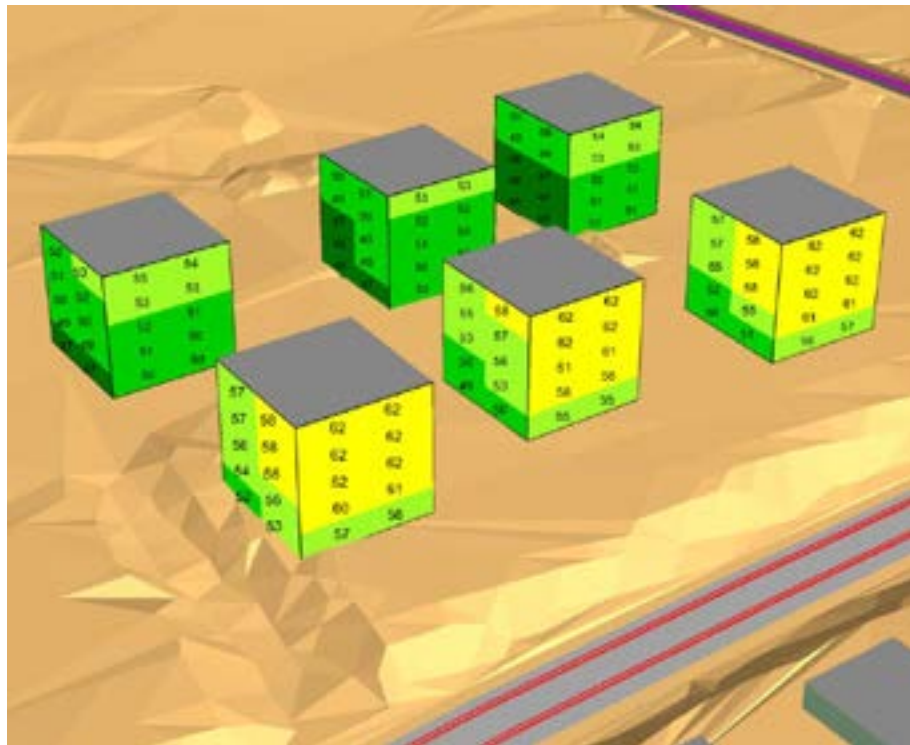
4 Beregninger af trafikstøj

Det beregnede støjdbredelseskort for vejtrafikstøjen fremgår af bilag 1. De beregnede værdier er angivet som L_{den} -værdier i dB(A). Overgangen mellem farverne grøn og gul markerer Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på L_{den} 58 dB(A). Det fremgår af støjdbredelseskortet i bilag 1, at støjbelastningen på størstedelen af udviklingsområdet forventes at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.

Støjbelastningen på den fremtidige bebyggelses facader tættest mod Parkvej fremgår af nedenstående figur 2 og 3. De angivne støjniveauer fremgår som fritfelts-værdier i dB(A).



Figur 2: Beregnede støjniveauer på fremtidige bebyggelses facader.



Figur 3: Beregnede støjniveauer på fremtidige bebyggelses facader.

Der er beregnet støjbelastninger på bebyggelsens facader på op til 62 dB(A) og der skal derved i forbindelse med videre projektering undersøges hvilke krav der skal stilles til bebyggelsens vindues- og facadeforanstaltninger, for at sikre overholdelse af gældende myndighedskrav, til det indendørs støjniveau, med hhv. åbne og lukkede vinduer.

5 Beregninger af jernbanestøj

Det beregnede støjdbredelseskort for jernbanetrafiestøjen fremgår af bilag 2. De beregnede værdier er angivet som L_{den} -værdier i dB(A). Overgangen mellem farverne grøn og gul markerer Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på L_{den} 64 dB(A). Bemærk at farveskalaen er ændret ift. bilag 1. Det fremgår af støjdbredelseskortet i bilag 2, at støjbelastningen på hele af udviklingsområdet forventes at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.

Mindsteafstand til spormidte jf. vejledningen fra Miljøstyrelsen Nr. 1 1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner" 2. udgave på 25 meter forventes med den nuværende bebyggelses plan overholdt, hvormed vibrationer fra jernbaner ikke forventes at give anledning til gener. Den nærmeste bebyggelse forventes placeret minimum 30 meter fra spormidte.

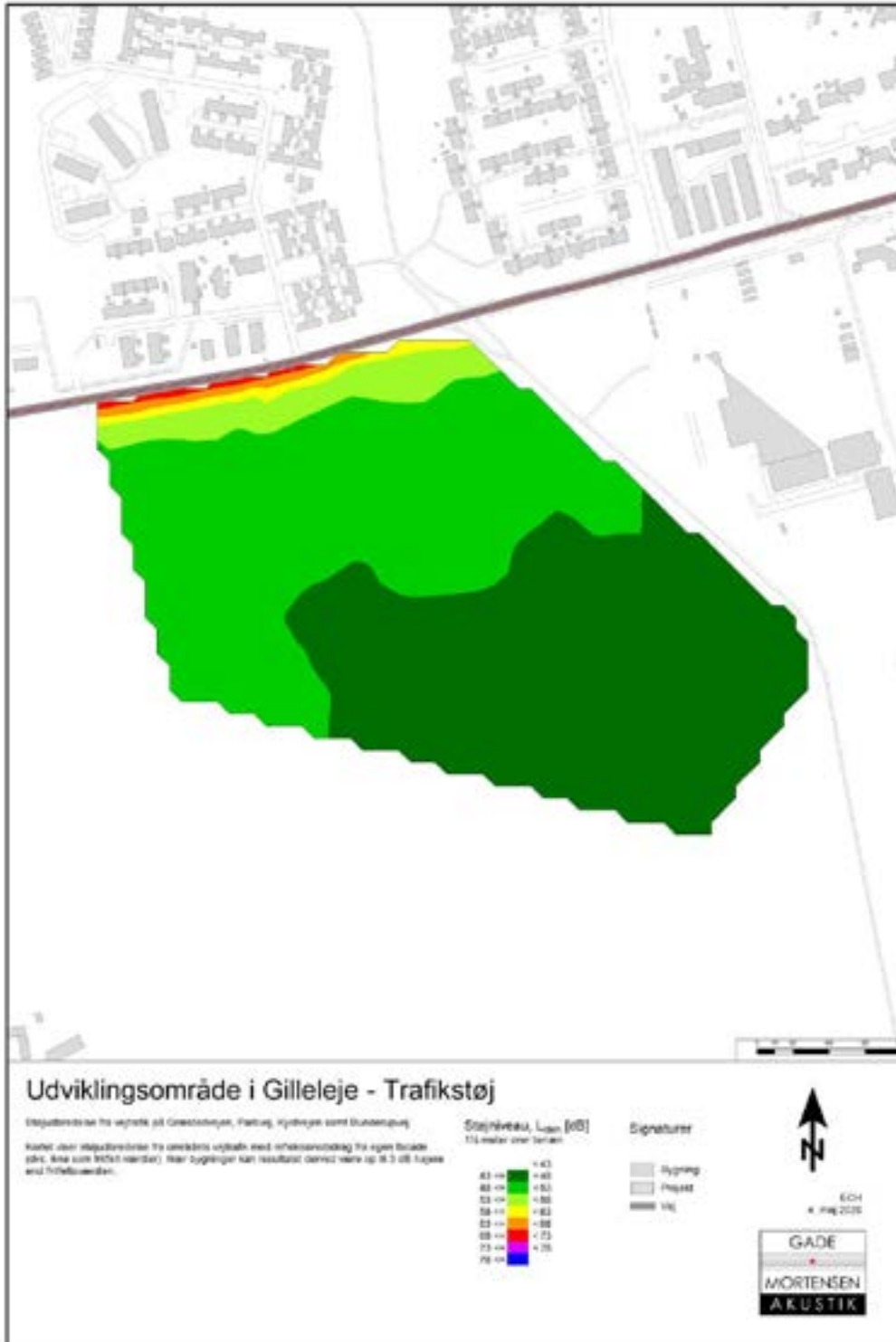
6 Vurdering

Der er foretaget indledende beregninger af støjbelastning fra nærliggende vej-og jernbanetrafik på udviklingsgrund i Gilleleje. Miljøstyrelsen vejledende krav til støjniveauerne på de udendørs opholdsarealer forventes overholdt på størstedelen af grunden. Med den nuværende bebyggelsesplan, forventes der støjbelastninger på op til L_{den} 62 dB(A), på den fremtidige bebyggelses facader, tættest mod Parkvej. Der skal derved i forbindelse med videre projektering, undersøges hvilke krav der skal stilles til lydisolation af vindues-og facadeforanstaltninger, for at overholde gældende myndighedskrav til de indendørs støjniveauer, med hhv. åbne og lukkede vinduer.

Charlottenlund, d. 11. maj 2020

Emil Charlie Hansen

Bilag 1. Støjudbredelseskort – vejtrafik



Bilag 2. Støjudbredelseskort – jernbanetraffic

