|  |  |
| --- | --- |
| **DN Lyngby-Taarbæk**Formand: Hans Nielsen, Kastanievej 4 B, st. mf. 2800 Kgs. LyngbyTelefon: 45 88 94 55, e-mail: hans@nielsen.mail.dk |  |

Dato: 11. marts 2015

Lyngby-Taarbæk Kommune

Center for Miljø og Plan

Lyngby Rådhus

2800 Kgs. Lyngby

kommuneplantillaeg11a@ltk.dk

**Høringssvar vedr. kommuneplantillæg 11A/2013 for Dyrehavegårds jorder**

Danmarks Naturfredningsforening har på sit møde den 9. marts besluttet at sende følgende bemærkninger til forslaget til kommuneplantillæg for Dyrehavegårds jorder.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at Dyrehavegårds jorde har en unik kvalitet for borgerne med dens flade marker og med den lange synsvidde, og at denne unikke kvalitet skal bevares i Lyngby-Taarbæk.

Vi ønsker derfor ikke, at Dyrehavegårds jorder bebygges eller delvist udlægges som rekreativt område, men at det bevares som landbrugsområde, fordi det giver de største kvaliteter for borgerne.

Det behov for byggeri, der er knyttet til DTU og Vidensbyen kan placeres dels på DTU’s egne arealer og dels på arealer mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen.

Der er i øjeblikket iværksat eller planer om en lang række aktiviteter på Dyrehavegård og dens jorder knyttet til landbrugsdrift til glæde for kommunens borgere, og de bør styrkes frem for at blive stoppet ved at bringe landbrugsdriften til ophør.

Danmarks Naturfredningsforening anmoder derfor kraftigt kommunalbestyrelsen om ikke at planlægge bebyggelse eller rekreative arealer på Dyrehavegårds jorder, men at fastholde landbrugsdriften.

Vi anmoder på den baggrund om, at kommuneplantillægget for Dyrehavegårds jorder ikke vedtages.

Danmarks Naturfredningsforening finder endvidere, at den fremlagte forslag til kommuneplantillæg medfører et byggeri, der vil skæmme kommunens landskabelige og miljømæssige værdier helt unødigt.

**Vedr. ramme 6.2.94: Trongårdens byområde**

Trongårdens byområde udlægges ifølge miljørapporten til kommuneplantillægget til tæt-lav bebyggelse, der kan anvendes til videnserhverv, offentlige formål, boliger og tekniske anlæg, og at bygningerne må være maksimalt 16 meter høje.

Danmarks Naturfredningsforening mener ikke, at tæt-lavt byggeri kan være 16 meter højt, og at det derfor er misvisende at kalde byggeriet for tæt-lavt byggeri.

Det fremgår af den principielle bebyggelsesplan på side 18, at hele den nye bebyggelse bliver i 3 etager, men på principskitsen på side 18 i miljørapporten til kommuneplantillægget fremstår bebyggelsen langs Klampenborgvej ved Trongårdsparken og tæt ved Hvidegårdsparken i 4 etager med tekniketage. Det harmonerer slet ikke med, at der står i miljørapporten til kommuneplantillægget, at der med rammerne for bebyggelse ved Trongårdens boligområde er taget højde for, at området skal have karakter af tæt-lav bebyggelse, i sammenhæng med de omkringliggende lave boligområder.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at arealerne, der ligger til tilknytning til Fortunparken og Hvidegårdsparken, skal udlægges til tæt-lavt boligbyggeri i højst 2 etager, mens de øvrige formål skal placeres langs Helsingørmotorvejen som vist i COBE Arkitekternes ideforslag til en helhedsplan for området, hvor der er lave boliger mod øst og en grøn kile gennem området med stiforbindelse og vandområder og med videnserhverv langs Helsingørmotorvejen.

Danmarks Naturfredningsforening står helt uforstående over for, at kommunen fremlægger en ideskitse i den første høringsfase, der tager et vist hensyn til nabobebyggelserne og områdets landskabelige værdier for derefter i anden høringsfase at fremlægge et forslag, der slet ikke tager hensyn til områdets landskabelige værdier og til nabobebyggelserne.

Det fremgår af trafikanalysen, at der opføres 32.000 m2 bebyggelse på Trongårdens byområde, mens der i kommuneplantillæg 11A kan opføres 90.000 m2 bebyggelse på Trongårdens byområde. I resumeet af Via Trafiks trafikanalyse af 26. september 2014 rev. 1, der er baggrundspapir for kommuneplantillæg 11A, står der, at den er baseret på opførelsen af 32.000 m2 bebyggelse (320 lejligheder i forstadsområde) og altså ingen erhvervsbebyggelse, og trafikanalysen er derfor misvisende for de trafikale konsekvenser ved 90.000 m2 bolig- og erhvervsbebyggelse.

Danmarks Naturfredningsforening anmoder på den baggrund om, at kommuneplantillægget ændres, så det kommer til at omfatte tæt-lav boligbebyggelse, der tager hensyn til landskabet og nabobebyggelserne, så det kommer til at følge principperne i COBE Arkitekternes forslag om en grøn kile med en stiforbindelse gennem området fra Klampenborgvej.

**Vedr. ramme 6.2.93: Byområde på Dyrehavegårds jorder**

Byområdet på Dyrehavegårds jorder udlægges ifølge kommuneplantillægget til bebyggelse med varierende højder med maksimalt 12 meter højde mod øst og 20 m højde mod vest og med mulighed for én bygning mod vest i 24 m højde med en skærmende beplantning omkring til videnserhverv, offentlige formål, boliger, P-hus og tekniske anlæg.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at der ikke bør tillades byggeri i 24 meters højde, da det vil være synligt i stor afstand og dermed forringe kommunens grønne landskabskarakter.

Danmarks Naturfredningsforening anmoder på den baggrund om, at der ikke tillades byggeri i mere end 3 etager.

Det fremgår endvidere, at der kan opføres 110.000 m2, mens der ifølge trafikanalysen opføres et byggeri på 75.000 m2 på Dyrehavegårds jorder.

**Vedr. de trafikale konsekvenser**

Det fremgår af trafikanalysen til forslaget til kommuneplantillæg 11A, at trafikadgangen til Trongårdens byområde og den sydlige del af byområdet på Dyrehavegård skal ske gennem et vejkryds over for Hvidegårdsparken. Det vil skabe voldsomme forringelser både for det eksisterende boligkvarter Trongårdsparken, det nye boligbyggeri i Trongårdens byområde, Trongårdsskolen og dens fritidsinstitutioner samt skovbørnehaven vest for Trongårdsskolen, der både vil få støjgener og en forringelse af deres trafiksikkerhed. Trafikadgangen til byområdet på Dyrehavegård bør ske direkte fra Helsingørmotorvejen ved etablering af en vejbro med tilkørselsramper ud for Anker Engelunds Vej.

Trafikanalysen viser, at trafikken vil stige med ca. 80% på Hjortekærsvej og med ca. 150% på den vestlige del af Rævehøjvej (mellem Eremitageparken og Helsingørmotorvejen).

Trafikanalysen viser endvidere, at der med dette kommuneplantillæg og den eksisterende kommuneplan kan opføres 230.000 m2 undervisning, 175.000 m2 kontorerhverv og 32.000 m2 boliger

svarende til i alt 437.000 m2 ny bebyggelse ved fuld udbygning af både DTU, Traceet og Dyrehavegårds jorder. Disse 437.000 m2 byggeri forventes at skabe 17.120 nye bilture pr. døgn. Det reelle byggeri, der skabes imidlertid endnu større, da der i kommuneplantillæg 11A kan opføres yderligere 58.000 m2 i Trongårdens byområde og yderligere 35.000 m2 på Dyrehavegårds jorder, så det samlede byggeri bliver på 530.000 m2.

Trafikanalysens 17.120 nye bilture pr. døgn vil få voldsomme konsekvenser for både afviklingen af trafikken i kommunen og for trafikmængden på stort set alle kommunens trafikveje. Trafikanalysen viser bl.a., at 5% af trafikken til DTU-området i dag kommer via Fuglevadsvej/Skovbrynet, så hvis 5% af trafikken fortsat vil benytte Fuglevadsvej/Skovbrynet vil den stige med 5% af 17.120 biler svarende til 856 ekstra biler i døgnet. Det vil således medføre en forøgelse af trafikken, der foruden at forringe bolig- og trafikmiljøet i Fuglevadskvarteret også vil forringe natur- og kulturmiljøet i Mølleådalen ved Fuglevad Vandmølle.

Danmarks Naturfredningsforening mener på den baggrund, at der skal foretages en ny trafikanalyse baseret på de faktuelle byggemuligheder i kommuneplantillæg 11A, og at trafikanalysen bør føre til, at byggeriet på Dyrehavegårds jorder opgives af hensyn til både boligmiljøet, trafikmiljøet, naturmiljøet og kulturmiljøet i kommunen, da der er meget store byggemuligheder på både DTU og i traceet langs Helsingørmotorvejen, som i sig selv vil forøge trafikken i kommunen kraftigt med forringelser af miljøet i kommunen til følge.

Med venlig hilsen

Hans Nielsen