Kommunalbestyrelsen

Lyngby Rådhus

Lyngby Torv 17

2800 Kgs. Lyngby

[helhedsplanlundtofte@ltk.dk](mailto:helhedsplanlundtofte@ltk.dk)

Lundtofte, september 2017

**Høringssvar**

Nedenfor følger mine høringssvar.

Der henvises til helhedsplanen, kommuneplantillæg eller miljørapport

Med venlig hilsen

NAVN

ADRESSE

POSTNR og BY

**Svarene er opdelt temavist for de enkelte områder:**

**Alle (svar, der gælder på tværs af alle områder)**

Høringssvar nr. 1 alle Side 6, 3. afsnit: Mulighed for 700-1.000 nye boliger.

Det er for voldsomt for en bydel som Lundtofte med ca. 6.000 indbyggere.

Fuldt udbygget vil det svare til mere end 25% forøgelse på blot 10-15 år.

Der vil mangle tilstrækkelige idrætsfaciliteter, væresteder, sociale og kommunale servicetilbud. De trafikale forøgelser, set i sammenhæng med den øgede trafik fra Novozymes, DTU, traceet og byggeriet på Trongårdsarealerne, vil blive ganske voldsomme – særligt set i forhold til, at man ikke kan skrue på muligheden for flow til og fra Helsingørmotorvejen, fordi vejdirektoratet afviser yderligere til og frakørsler ved Rævehøjvej og fordi der ikke kan presses ekstra spor ind under motorvejsviadukten ved Lundtoftevej.

Den gennemgående trafik til og fra Kongevejen vil tillige øges med den øgede erhvervsaktivitet og flere boliger i området.

Derudover vil en fortætning med dette antal nye boliger og dermed en meget stor forøgelse af antallet af nye indbyggere have uoverskuelige sociale konsekvenser for et område, der allerede er socialt sårbart, grundet det meget store antal af almennyttige boliger i området.

4 alle Side 6: Formålet med helhedsplanen bør beskrive de socioøkonomiske faktorer og konsekvenser, hvis man ændrer i beboersammensætningen i f.eks. Lundtofteparken. En fortætning af boligmassen og dermed flere mennesker vil have en effekt, og en reduktion af boligmassen, og eventuelt en samtidig forbedring af kvaliteten eller ændring af ejerformerne, vil ligeledes have en effekt. Det bør inddrages i formålet med helhedsplanen, hvad målet for de socioøkonomiske effekter er. Disse er slet ikke nævnt i helhedsplanen, hvilket er en stor mangel for en helhedsplan, der blandt andet omfatter kommunens største almennyttige boligforening, der derudover har den største koncentration af ikke etnisk danske medborgere

42 alle side 64: Stiforbindelserne bør sikres, så der laves sikre overgange for cykler, fodgængere, heste og hvad der ellers er relevant for den enkelte overgang. Der er defineret fine stiforbindelser, som jeg har yderligere forslag til – se det vedhæftede kortmateriale. Det vigtige her er, at sikre, at overgange på trafikvejene afvikles sikkert for ALLE de bløde trafikanter.

Der er udarbejdet konkrete forslag til placering af sikre overgange og yderligere stier, ligesom der er visse stier, der foreslås fjernet fra helhedsplanen.

Dette fremgår af kort materiale, der medsendes dette høringssvar

De røde stiplede linier er mit forslag til nye stier, der blandt andet dækker over nye stier langs med Mølleåen, henover sletten bag ved Prebens Vænge, igennem det grønne område imellem Lundtoftevej 160 og Lundtofteparken og mange flere.

Jeg ønsker mange af helhedsplanens foreslåede stier sløjfet, fordi de ikke giver reelle nye rekreative muligheder. Jeg ønsker en dialog om dette.

Helhedsplanen har i øvrigt en forbindelsesvægt i en nord-syd akse, men der bor ikke mange mennesker i begge ender af den forbindelse – Jeg synes det er meget vigtigere at etablere en eller flere gode forbindelser i en øst-vest gående akse, da der bor mange mennesker i både Hjortekær og området med Danmarksvej m.fl.

45 alle Side 64: Lundtoftevej og Nøjsomhedsvej er plaget af gennemgående trafik i høj fart. Jeg ønsker sikring af alle overgange, da dette også er med til at binde bydelen sammen. Det gælder både ud for de grønne arealer ved boldbanerne ved landsbyen, ved Lundtofteparken/Ravnholmvej, hvor der krydses for at komme til Lundtoftehallen, ved Krydset Lundtoftevej/Nøjsomhedsvej, overfor skolen/kulturhuset og ved Danmarksvej/Nøjsomhedsvej, hvor man krydser for at komme ned ad Schous Passage og bagom til boldbanerne ved Lundtoftehallen

61 alle Side 72, stationsnærhed, trafikvurdering. Det fremgår af sidste linie, at “de trafikale konsekvenser vurderes samlet set til at være acceptable for nærområdet” – det kan ikke lade sig gøre at konkludere dette, da der ingen som helst analyser er gjort af den samlede konsekvens af helhedsplanens bebyggelsesmuligheder. Sammenholdt med, at der også bygges andre steder i helhedsplanens umiddelbare nærhed, er en konklusion på dette grundlag utilstrækkeligt dokumenteret og må derfor siges at være direkte forkert. Det er bydende nødvendigt, at der laves realistiske trafikanalyser, der belyser skolevejenes sikkerhed, trafikafviklingen i krydset Lundtoftegårdsvej/Motorvejsind- og udfletningen (med alle projekter indregnet – både Novozymes, DTU udbygningerne, Trongård Byområdets udbygning, det samlede tracee og udbygningerne af Lundtofte), krydset Lundtoftevej/Nymøllevej/Lundtoftegårdsvej og alle andre trafikveje, hvor biltrafikken møder bløde trafikanter

69 alle Miljørapport side 7 – det fremgår, at der IKKE er foretaget trafikanalyser i forhold til de foreslåede kommuneplanændringer og øvrige forslag i helhedsplanen for Atlas grunden, traceet og Hempel grunden.

Dette er en mangel i forhold til at vurdere den samlede trafikale påvirkning i helhedsplanens område.

72 alle Miljørapport side 8 – der skal laves tiltag, der afværger uheld og sikrer mindre støj, ikke blot monitorerer dem.

74 alle Miljørapport side 23, afsnit 8.2: 1. afsnit: Der nævnes en trafikanalyse for hele helhedsområdet, men det er ikke tilstrækkeligt til at komme med valide svar på den samlede trafikbelastning.

Det vil kræve, at data fra alle andre byggerier og effekter fra letbanen osv. medtages i det samlede talmateriale.

Dette bør rettes i forhold til at kunne konkludere noget om helhedsplanens område såvel som for alle øvrige områder.

75 alle Miljørapport side 23, afsnit 8.2, 4. afsnit sidst: Der tales om boliger på 100 m2 i gns.

Denne størrelse har lejlighederne i Lundtofteparken ikke – de er mindre.

Studielejligheder og ungdomsboliger på Atlas grunden er betydeligt mindre.

Begge typer lejligheder vil have flere voksne beboere end beregnet, fordi der netop vil være flere lejligheder på arealerne, da disse er mindre end antaget. Behovet for parkeringspladser vil være forøget af samme årsag.

Det pointeres, at detailhandel er stationsnært placeret (som om det skulle have en effekt for trafikken i bil).

Der er intet, der tyder på, at der vil være nogen, der vil benytte offentlige transportmidler for at besøge og benytte Lundtoftes lokalcenter og handle her.

Hvilke effekter har det, hvis disse forhold korrigeres til normal standard?

Argumentet om stationsnærhed er irrelevant ift. placering og ISÆR i forhold til P-normer for butikker og serviceerhverv i et sådant lokalcenter. Derfor vil eventuelle konklusioner om parkeringsnormer og parkeringsbehov, der stammer fra antagelse om stationsnærhed og heraf følgende anvendelse af offentlige transportmidler i forhold til anvendelse af lokalcenter, være forkerte.

76 alle Miljørapport side 23, afsnit 8.2:

Lidt om tal: +1000 ture stammer fra boliger, +400 ture stammer fra erhverv i Maglebjergområdet (halvdelen af +1000 turene (480) stammer fra fortætning i LP).

Man regner IKKE med ombygning af Lundtoftegårdsvej/Lundtofteparken/motorvejsrampe krydset som følge af mertrafikken – det kan kun være en fejl og der står noget andet andetsteds i miljørapporten.

Den slags fejl skal korrigeres.

I øvrigt mangler der tal for mertrafik fra byggeri i traceet, Atlas og Hempel, som også er en del af helhedsplanen. Hertil kommer mertrafikken fra øvrige byggerier i området, så som DTU, Novozymes (inkl. resterende etaper) og f.eks. Trongårdens Byområde.

78 alle Miljørapport side 25: krydset Lundtoftevej/Nymøllevej/Lundtoftegårdsvej bør overvejes omdannet til rundkørsel for en mere smidig trafikafvikling.

Det skal ses i sammenhæng med samtidige forslag om fortætning, og vil medføre en mere smidig trafikafvikling og større trafiksikkerhed.

79 alle Miljørapport side 28, øverst om kumulative effekter: En samlet analyse mangler.

Der kommer 0 flere motorvejsramper, så al trafik skal igennem de nuværende ramper, underkørsler og overkørsler.

Det betyder, at alle omgivende byggerier på DTU, traceet, overalt i Lundtofte og i Hjortekær skal igennem de samme kryds og motorvejsramper i Lundtofte som i dag.

Især underkørslen under motorvejen (Lundtoftevej) vil blive kraftigt belastet om morgenen, hvor krydset Vejporten/Lundtoftevej skaber propper for venstresving fra Vejporten og efterfølgende propper ved krydset Lundtoftevej/Lundtoftegårdsvej/Nymøllevej – disse propper findes allerede i dag, og når der bygges yderligere syd for Lundtofte og i Lundtofte vil dette øges, da trafikken vil søge til Lundtofte-afkørslen (til og fra motorvejen) for at undgå den endnu mere trafikere Klampenborgvej afkørsel.

Der mangler en samlet analyse af effekterne.

82 alle MMiljørapport – Niras analyse af trafik – side 1 – der mangler en samlet analyse, der har alle udviklingsområder med, herunder letbanen, Atlas, Hempel, traceets samlede udvikling og DTU´s samlede udbygning, Novozymes samlede udbygning, Trongårdens nye byområde.

Der kan ikke drages konklusioner om trafikmængder eller udbygningsbehov uden dette

85 alle Miljørapport – Screening, punkt By og landskab, grønne områder:

Det er ukorrekt at de grønne områder alene berøres ved, at man ”gør adgangen til disse bedre”. Det er decideret usandt.

Der foreslås byggeri på flere grønne områder – herunder i hestefolde, i friarealer i almennyttige boligforeninger og grønne områder langs med motorvejen overfor eksisterende beboelse.

89 alle Miljørapport – Screening, Interessenter:

Nej, der har ikke været STOR borgerinddragelse.

Det er ikke korrekt, og det fremgår tydeligt af dels kortlægningsnotatet fra Niras sommer 2016 og dels af deltagelsen ved de 2 workshops i efteråret 2016.

Der har været gennemført en snes interviews i en forhøringsfase, heraf 0 med almindelige borgere i Lundtofte. Langt hovedparten af de interviewede bor ikke i Lundtofte eller er repræsentanter for erhverv i området.

Ved den første workshop i efteråret 2016 var der ikke fri adgang for borgere i Lundtofte, og det var alene dem, der var involveret i forhøring, interviews, repræsentanter for erhverv, kommunale embedsfolk (der deltog i workshoppen, som om de var almindelige borgere…!), samt politikere, der var blevet inviteret.

Ved workshop nr. 2 var der inviteret til deltagelse via ltk.dk, DGO annoncer o.l.

Borgerinddragelse var her øget betydeligt, men indholdet af denne workshop var allerede rettet ind efter den skabelon om fortætning, der var udstukket i forbindelse med projektets indledende notat fra Niras, og yderligere indsporet på workshop 1.

Borgerinddragelse i den løbende behandling af forslag til helhedsplan fra områdets mange beboere har reelt været begrænset til 2 repræsentanter fra grundejerforeninger samt en formand for den almennyttige boligforening. Ingen af disse repræsentanter har haft mandat fra deres respektive foreninger til at tilkendegive holdninger, der strækker sig udover egne begrænsede foreningsområder.

90 alle Miljørapport – Miljøscreening med scoping bør sendes til foreninger og borgere og ikke kun til myndigheder, som der lægges op til.

Indholdet bør i øvrigt tilpasses med elementer om trafik, forurening, trafiksikkerhed, socioøkonomiske konsekvenser, indvirkning på grønne områder og rekreative værdier.

5 alle side 19: Det er ikke en vision, at man skal være flere.

En vision for Lundtofte bør basere sig på bæredygtighed, både økologisk, økonomisk, socialt og menneskeligt.

Den angivne vision tager alene udgangspunkt i et ønske om at der skal være plads til flere.

Resten af visionsbeskrivelsen omhandler andre forhold, der skal ændres på, så det kan lade sig gøre.

Visionen bør styre byudviklingen og ikke omvendt, som det er tilfældet med den nævnte vision på side 19. Kommunalbestyrelsen bør indkalde alle borgere i Lundtofte til at deltage i ar udarbejde en vision, der skal ligge til grund for en eventuel plan for byudvikling i Lundtofte.

91 alle

Der er i helhedsplanen angivet forskellige stier og gang-/cykelforbindelser.

Mange af disse stier/forbindelser er lavet steder, hvor der allerede er velfungerende stier, naturlige forbindelser eller endda idrætsfaciliteter. Det er efter vores mening at løse ikke-eksisterende problemer.

Vedhæftede kort illustrerer vores forslag til andre stier og forbindelser, som kan tilføre en reel merværdi til Lundtofte i form af forbedrede rekreative og trafikale/adgangsmæssige sammenhænge for de bløde trafikanter.

Øverst i billedet ses Mølleåen, hvor det foreslås at gennemføre den manglende afslutning af stiforbindelsen nord om Haldor Topsøes fabriksejendom langs med Mølleåen (dvs. på sydbredden). Der foreslås stiforbindelse ned til denne sti lige vest om Haldor Topsøes fabriksejendom, og lige-ledes igennem denne til at give forbindelse mellem Ravnholm Station/trinbræt og stien langs åen.

Der foreslås en forlængelse mod syd af stien fra betonbroen over Mølleåen ikke langt fra motorvejen – med en forgrening af stien længere mod syd til hhv. en gren til dalen vest for Prebens Vænge-bebyggelsen, som i dag har en kombineret cykel og gangsti (udspringer fra Nymøllevej, ca. nr. 121), og en gren til området øst om Prebens Vænge, hvor der allerede er en smal gangsti i dag.

Den eksisterende stiforbindelse Schous Passage opretholdes, bl.a. gennem de grønne fællesarealer i den af Lundtofte Borgerforening foreslåede ændrede tæt-lav-bebyggelse.

I øvrigt bør der søges at skabe mere fremtrædende stiforbindelser, ikke bare i nord/sydlig retning som foreslået i planen, men også i øst/vestlig retning – rationalet er at man skal forbinde såvel mennesker som steder: Nord/syd er hhv. DTU og skoven, men ikke så mange mennesker. Øst/vest bor der mange mennesker (hhv. Danmarksvej-området og Hjortekær), som det giver meget mening at forsyne med gode og trygge forbindelser til letbanen, skolen, indkøbsmuligheder og til busforbindelserne ind til centrum/Kbh.

Vi har ikke undersøgt dette nærmere, men der må være mulighed for at etablere stiforbindelse via Lundtofte Kirkes område eller gennem kolonihaverne.

En opgradering og særligt en tryghedsfokus i cykel- og gangtunnellerne under motorvejen ville gøre passage betydeligt tryggere og mere naturlig, end det er tilfældet i dag.

Lundtoftevej i Hjortekær er meget farlig at færdes på for alle bløde trafikanter, fordi den er smal og hverken har cykelstier, gangstier eller nogen som helt sikkerhed for bløde trafikanter. Til gengæld færdes der her rigtig mange cyklister, heste, turister i bil, på motorcykel, turistbusser osv. Kort sagt er det et meget farligt sted at færdes, og for alle der bor i denne del af Hjortekær er der ikke rigtigt nogen alternativer. Dette ønskes prioriteret i forbindelse med planlægningen, selvom det ikke er direkte forbundet med Lundtofte og helhedsplanen.

Generelt foreslås det at tydeliggøre stinettet og de rekreative mål med skiltning.

Stierne og de nye forslag til forbindelser fremgår af kortmaterialet, der medsendes dette høringssvar. Se i øvrigt yderligere beskrivelse nedenunder kortet.

Illustrationstekst til Mulig plan over Lundtofte i 2030

De røde stiplede linjer er vores forslag til nye stier, der blandt andet omfatter nye stier over Mølleåen, henover sletten nord for Prebens Vænge, igennem det grønne område mellem Lundtoftevej 160 og Lundtofteparken og mange flere.

Helhedsplanen har en forbindelsesvægt i en nord-sydgående akse. Men der bor ikke mange mennesker i enderne af den forbindelse, og vi synes det er meget vigtigt at etablere en eller flere gode rekreative og trafikale sammenhænge for de bløde trafikanter i en øst/vestlig retning, da der bor mange mennesker i både området med Danmarksvej m.fl. og i Hjortekær.

Vi foreslår, at mange af helhedsplanens foreslåede stier sløjfes, idet de ikke giver reelle nye rekreative og trafikale sammenhænge. Vi ønsker en dialog om dette.

92 alle Høringssvar nr. 92

Den grønne struktur i Lundtofte

”Lundtofte skal være en grøn bydel – den grønne struktur skal styrkes” står der så smukt i Helhedsplanen. Men hvad foreslås? Mange af de grønne strøg skal bebygges, og der skal fældes hundredevis af træer, hvis planen skal gennemføres i sin fulde udstrækning. Eksempelvis er arealerne med det strukturerende beplantningsbælte mellem Lundtofteparken og Atlasgrunden samt træbevoksningerne i traceet ud mod motorvejen udlagt til ny bebyggelse.

Vi mener, at den grønne struktur i Lundtofte, såvel i form af fælleder, hestefolde og sportsarealer i forbindelse med den gamle landsby, kraftige strukturerende træbevoksninger omkring den nyere bolig- og erhvervsbebyggelse og motorvejen, som i form af grønne strøg ned mod Mølleådalen er af stor betydning for områdets særlige karakter og kvaliteter, i balancen mellem det historiske og det nye. Denne grønne struktur bør derfor bevares og videreudvikles.

I forhold til Helhedsplanen mener vi eksempelvis, at der ikke bør etableres bebyggelse i det grønne bælte syd for Lundtofteparken, der kan udnyttes til fritidsformål. Bebyggelse i Tracéet bør udformes i terrasser med grønt, som vender ind mod Lundtofte. I Schous Passage skal det tidligere landskab med småsøer og træer udgøre kernen i en ny boligbebyggelse. Den grønne ankomst til området fra motorvejen, letbanen og stationerne langs Mølleåen samt de gennemgående veje bør fastholdes og udbygges, fx med skov og regnvandsbassin ved letbanestation Lundtofte..

Vi har i vores forslag til revideret helhedsplan valgt at vise bevoksningen nogenlunde som den fremstår i dag. Specielt i landsbyer er det vigtigt, da udearealerne, herunder bevoksningerne, er en vigtig del af det bevaringsværdige kulturmiljø. Der bør laves en bevarende lokalplan for den gamle landsby inkl. de grønne arealer og gårde omkring den.

**DTU (vedr. Hempel og Atlas grundene)**

Høringssvar nr. 15 dtu Side 44: Atlas grunden.

Det er for højt, Det er for meget byggeri på et lille areal, det vender sig væk fra Lundtofteparken, men smitter negativt af på området, herunder især på Lundtofteparken. Det foreslåede tager, men giver intet.

Bør reduceres i højde og omfang, bør tilføres rekreative værdier og spændende arkitektur. Der bør være underjordisk p-anlæg til beboere og brugere.

Studerende i dag har råd til og vælger oftere end tidligere at have egen lille bil, og et evt. kontorfællesskab i ejendommen vil naturligt tiltrække mindre virksomheder, der også ofte vil søge fleksibiliteten i egen bil, så man hurtigt og effektivt kan opsøge kunder.

P-normen bør ikke afviges i forhold til standard for beboelse og kontorer i øvrigt og parkering bør være under jorden for netop at give øgede muligheder for rekreative værdier i jordniveau.

Projektet bør tilpasses, så koncentrationen af beboere og erhverv på dette areal spiller sammen med Lundtofteparken, giver beboerne i Lundtofteparken serviceerhvervstilbud, adgang til faciliteter eller andet.

Projektet bør samordnes med Lundtofteparken, så der sker en positiv afsmitning i form af handel til Lundtoftes lokalcenter samt i form af deltagelse i byliv og foreningsliv i Lundtofte.

Ved at vende projektet væk fra Lundtofteparken og lade det indlemme i DTU´s tilbud og cyklus, vil projektet alene have omtalte negative effekter for alle andre i området.

16 dtu side 45: Hempelområdet

Det er for højt, for meget byggeri på et lille areal, vender sig væk fra Lundtofteparken, men smitter negativt af på området. Det foreslåede tager, men giver intet.

Bør reduceres i højde og omfang, bør tilføre rekreative værdier og spændende arkitektur. Det bør give aktiviteter til Lundtofteparken.

60 dtu Side 72, stationsnærhed. “personskabende byfunktioner” er en fejl. Det er der ikke noget, der hedder.

Der bør ikke reduceres i P-normerne, da det med en forventning om trafik med udefrakommende biler nordfra vil medføre underkapacitet.

Det kan ikke forventes, at folk, der arbejder i Kbh Centrum vil bruge letbanen til noget. De skal en anden vej i deres trafikbehov, og letbanen tilbyder ikke et alternativ, der bringer dem hurtigere fra deres startsted til centrum af København.

Det samme gælder for alle, der arbejder nordpå, eller i retning af Holte/Virum.

Studerende og kontoransatte har idag betydeligt bedre mulighed for at erhverve og køre i egen bil, end da P-normerne og fingerplanen blev udtænkt. Derfor må det forventes at behovet for parkeringspladser til Atlas grundens, Hempel grundens og traceets udbygninger vil følge samme mønster som er gældende for alle andre tilsvarende byggerier – uanset om der er en letbane, der følger Ring 3 lige ved siden af.

70 dtu Miljørapport – side 7 – det er ukorrekt, at nye bebyggelser ikke vil få en højde, der har visuel påvirkning på landskabet.

Både traceets op til 28 m højde, Atlas grundens foreslåede op til 28 m højde, Hempel grundens mere end 28 m højde og forslag om at tillade 16 m højde i Lundtofteparken generelt vil have en visuel effekt på landskabet, uagtet om det kan ses fra Eremitageslottet eller ej.

Alle andre i Lundtofte vil kunne se det, folk, der bor i Lundtofteparken vil i særdeleshed kunne se det, og mange af beboerne i Hjortekær vil kunne se det.

Villaområderne lige vest for helhedsplanområdet vil kunne se det.

Det vil ændre hele områdets karakter markant og for bestandigt

83 dtu Miljørapport – Screening, punkt forurening, lys/skygge.

Det er ukorrekt, at det har mindre betydning med forurening, lys/skygge, da der foreslås en betydelig ekstra højde i Lundtofteparken og da både Atlas grundens og Hempel grundens byggerier stadig foreslås markant højere og med større byggevolumen end alt omgivende byggeri.

Det vil kort sagt ændre hele områdets karakter fra at være relativt lavt, tæt byggeri til at blive meget højt og meget tæt byggeri.

86 dtu Miljørapport – Screening, punkt By og landskab, landskab:

Det er ikke korrekt – både en forøgelse af Lundtofteparkens højde, Atlas bebyggelsen og Hempel bebyggelsen vil have væsentlige visuelle indvirkninger på landskabet qua sin højde.

Det vil påvirke alle i Lundtofte, uagtet om det kan ses over trætoppene fra Eremitageslottet.

**Landsby**

Høringssvar nr. 80 landsby Miljørapport side 28, afsnit 8.3

Der mangler markering af flere bevaringsværdige huse i billedet – blandt andet Østergaard, men også flere huse på Ravnholmvej.

Der er flere huse i området, der ønskes markeret til bevaring og renovering – det gælder alle oprindelige flerlængede gårde, der i dag står alene med en hovedbygning eller andet:

Sognefogedgård, Lundtoftegård, Bjælkeagergaard og Østergaard.

Der bør sammen med behørig rådgivning fra historisk og byggeteknisk rådgiver udarbejdes en egentlig beskyttende lokalplan for hele Lundtofte landsby, herunder for genopførelse af alle de tilbageværende gårde til oprindelige størrelse og omfang.

81 landsby Miljørapport side 30 – øverste illustration.

Landsbyens udbredelse er betydeligt større end beskrevet i helhedsplanen.

Den omfatter endvidere det grønne areal øst for Bjælkeagergaard, (vest for Østergaard), selve området ved Østergaard, Lundtoftegaard samt Sognefogedgaard og grunden Lundtoftevej 199 og denne række af grunde mod øst – dette gælder både historisk og kulturelt.

Landsbyens reelle udstrækning bør udvides og beskyttes via en beskyttende lokalplan, der sikrer arkitekturen og muliggør genopførelse af den oprindelige bondegårde.

14 landsby side 43: Grønt areal mellem Bjælkeagergaard og Østergaard bør friholdes fra byggeri.

Dette areal er en del af landsbyen, da de tre oprindelige bondegårde her, alle er en del af det oprindelige Lundtofte, sammen med Søgaarden, Kærhuset, Lundtoftegaard og Sognefogedgaarden ved tennisbanerne.

Hele dette område bør indgå i landsbyen og friholdes for anden bebyggelse end genopførelse af de gamle gårde til deres oprindelige udseende og udstrækning.

Disse kan udlægges til boliger og vil tilføre mindst samme antal nye boliger som der er foreslået i helhedsplanen i det grønne areal med hestefolde.

Dette grønne areal skaber mulighed for at skabe en åben grøn korridor mellem Lundtofteparken og landsbyen, der vil kunne bruges rekreativt, hvis man åbnede det op for en bredere anvendelse med bænke, mindre sportsbaner o.l.

22 landsby side 55: Begrebet infill dækker over en misforståelse af, hvad Lundtofte Landsby er. Der skal ikke fyldes op for at leve op til nutidige standarder for, hvordan en bebyggelse ser ud, eller for, hvordan andre gamle landsbyer måtte have set ud. Der skal være respekt om, hvordan landsbyen har udviklet sig historisk, og hvor den kommer fra. Nænsomhed og omtanke er derfor kodeordet for ALT, hvad man laver i landsbyen, ikke Infill

23 landsby Side 55: Landsbyens udstrækning er større end udlagt i helhedsplanen, foreslået af Niras.

Hele det grønne område, der huser Østergaard og Bjælkeagergaard samt Lundtoftegård og Sognefogedgaard skal også medtages i Lundtofte Landsbyområde.

Alle disse oprindelige flerlængede gårde foreslås udlagt til boligformål med tilladelse til at de kan udbygges til deres oprindelige udseende, omfang og i deres oprindelige formater, og solgt fra med krav om renovering og evt. udbygning.

Der er både 3- og 4-længede gårde og de vil fungere meget fint som beboelse, da de jo i sin tid er skabt sådan.

Dette vil tillige muliggøre ikke at bygge i de grønne områder og folde imellem Bjælkeagergaard og Østergaard, som naturligt indgår i det grønne område i landsbyen.

Dette grønne område foreslås åbnet op som naturlig korridor imellem Lundtofteparken og landsbyen og tilføres opholdsarealer, borde, bænke o.l., så det bliver et attraktivt rekreativt miljø.

24 landsby Side 55-56: Nye boliger langs med Lundtoftevej, Lundtofte Skolestræde og Ravnholmvej, hvor der i dag er klub og vuggestue er ok

Disse bør holdes i formater og udseende, der er med til at understrege landsby miljøet – det kunne være i byggestil a la Kartoffelrækkerne eller Brumleby i Kbh, så det sammen med de gamle skolebygninger danner en sammenhængende identitet og bo-miljø med indvendige gårde med ro og fælles aktiviteter for beboerne.

Der bør laves en egentlig beskyttende lokalplan, der sikrer området fra opførsel af modernistisk arkitektur eller andet, der mindsker eller forvanske oplevelsen af oprindelig landsby.

25 landsby Side 55-56: Byggeri, der understreger landsbyens karakter kan også bygges på området Lundtoftevej 199 + hjørnet til S. Willumsensvej.

Lavt, formater og udseende som i landsbyen, saddeltag, røde tegl, skifer eller stråtag, pudsede eller malede facader.

Der bør være særlig opmærksomhed på p-normer.

På S. Willumsensvej bør forvaltningen sikre, at anvendelse af byggeri og ejendomme på denne vej, herunder i kommunalt ejede bygninger, som i dag ikke er i overensstemmelse med anvendelse til beboelse bør stoppes øjeblikkeligt, da det generer beboerne i området. Dette vil også mindske belastningen af alle øvrige borgere i forhold til ulovlig parkering, og sikkerhedsmæssige risici i forhold til brand og fremkommelighed i den sammenhæng.

26 landsby Side 55-56: Medborgerhuset og den gamle skolebygning ønskes bevaret og anvendt som tilbud til unge i Lundtofte.

Det kan overvejes at give planmæssig mulighed for at anvende bygningerne som privat skole i dagtimerne, så udnyttelsesgraden af bygningerne øges og der herigennem opnås rentabilitet i at drive begge dele.

Dette kunne gøres i en samlet løsning med udviklingen af boligerne på de gamle klubarealer, så det samlede areal sælges til samme køber, der skal stå for salg til hhv. skole og boliger.

Alternativt ønskes medborgerhuset udlagt til boliger.

27 landsby Side 55-56: Området ved gadekæret, alle grønne områder, hestefolde o.l. ønskes friholdt for nye bebyggelser.

Det hilses velkomment at øge de rekreative værdier, så områderne kan blive noget for flere, end det er tilfældet i dag.

Det gælder f.eks. arealerne imellem Bjælkeagergaard og Østergaard, der ikke anvendes til noget i dag, men blot står som uanvendte hestefolde.

Det gælder området i traceet nord for motorvejsafkørslen, der kunne blive en fin hundeskov samtidig med, at noget af arealet avendes til håndtering af regnvand eller til skybrudshåndtering i en LAR løsning. Der kunne udsættes fisk og de mange frøer og tudser, der er i området ved gadekæret ville få et yderligere naturligt areal at udbrede sig på.

Boldbanerne i hullet på hjørnet af Lundtoftevej og Nymøllevej har enkelte områder, der ikke anvendes til boldspil i dag, som kunne omdannes til andre boldspil, street basket, strandvolley, klatrestativer, petanque o.l. uden at dette forstyrrer eller forhindrer fortsat anvendelse til fodbold.

Hegnet omkring samme boldbane bør reduceres i højden og åbnes på de strækninger, hvor der ikke er opsat fodboldmål for at åbne op for anvendelse til andre formål og for at invitere indenfor til leg, fremfor at holde interesserede ude.

28 landsby Side 55-56: Hele landsbyen i dens udvidede udstrækning (inkl. Rævehøjgaard, Bjælkeagergaard, hestefoldene hen til Østergaard, Østergaard, hestefoldene nord for traceet, Lundtoftegaard og Sognefogedgaard) bør underlægges en beskyttende lokalplan, der sikrer bebyggelse, der understreger landsbyens udseende, miljø og udstrækning

52 landsby Side 70, ramme 5.1.43, det skal fastslås klart, at det alene er området, hvor der i dag er klub + vuggestue samt Lundtoftevej 199 + p-areal ved S. Willumsensvej, der må omdannes til tæt-lav og i 1,5 plan, som de øvrige huse i landsbyen.

Derudover skal det klart fremgå, at landsbyen tillige omfatter Rævehøjgaard, Bjælkeagergaard, de grønne arealer øst herfor, Østergaard, Lundtoftegaard og Sognefogedgaard.

Ingen af disse steder ønskes nybyggeri udover til reetablering af de oprindeligt flerlængede gårde, der samtidigt udlægges til beboelse.

64 landsby 5.1.43 – se svar vedr. side 70 + området udvides til at omfatte Lundtoftegård og traceet nord for motorvejsafkørslen

Lundtofteparken

**Lundtofteparken**

Høringssvar nr. 3 lp side 6, 5. afsnit: ”80-120 familieboliger vil være tilstrækkeligt til at sikre et 3. spor på Lundtofte Skole. ”

Det kan man ikke hverken vide eller sikre.

Derudover vil opførelse af både ungdomsboliger og ældreboliger frigøre allerede opførte familieboliger i området, som ofte overtages af tilflyttede børnefamilier.

Derfor skal ALLE omdannelser til bolig medregnes i prognoser for antal børn.

Eksempel: 100 ældreboliger på Nymøllevej vil være attraktive for 100 ældre par/enlige i området, der formentligt i dag bor i et enfamilieshus, rækkehus eller lejlighed i f.eks. Lundtofteparken.

Ved at flytte i ældrebolig frigives derfor en familiebolig.

Eksempel: 2 unge flytter hjemmefra og i ungdomsbolig.

Det skaber mulighed for, at forældrene ønsker noget mindre, der igen skaber plads i en familiebolig.

Disse effekter ses IKKE at være medregnet i analyserne af antal familieboliger og dermed i antal børn til vuggestue, børnehave og skole.

6 lp Side 35-36: Det bidrager negativt til den sociale balance i Lundtofteparken, at opføre 85 etageboliger yderligere i Lundtofteparken.

Det vil efter al sandsynlighed øge antallet af ikke vestlige indvandrere, og dermed reducere områdets sammenhængskraft.

Det fremmer ghettodannelse at fortætte i Lundtofteparken.

Man bør i stedet øge kvaliteten af lejligheder, reducere antallet af beboelsesblokke og omdanne dem til rækkehuse eller lign., evt. i andre ejerformer.

7 lp Side 35-36: Lundtofteparken.

Nedlæggelse af butikkerne i butikstorvet er uundgåeligt, når letbanestationen kommer og der tillades dagligvarehandel i sammenhæng hermed.

Der kan ikke etableres en meningsfuld kommerciel forbindelse mellem de to områder med detailhandel, og Lundtofteparkens muligheder for at tiltrække butikker er ikke attraktive for butikkerne, grundet manglende synlighed, tilgængelighed og føromtalte tendenser til socioøkonomiske udfordringer.

Lundtofteparkens butiksområde vil derfor blive yderligere negativt påvirket af udviklingen, og hvis man fortsat sigter på egentlige butikker i dette område, vil fraværet af lejere medvirke til at trække Lundtofteparken i den forkerte retning i forhold til socioøkonomiske forhold.

Det ville være bedre for Lundtofteparkens udvikling at omdanne torvet til en plads uden biltrafik, med et frit opholdsareal, rekreativt område og så etablere cafeer og spisesteder i de nuværende butikslokaler.

Man kan rydde de lave mellembygninger, så der skabes fri passage til de grønne områder lige nord for torvet, som igen vil kunne komme i direkte forbindelse med de frie grønne områder i landsbyen herved.

Aldi butikken kan omdannes til fælleshus.

Detailhandel, biltrafik og parkering under jorden bør placeres i traceet syd for motorvejsafkørslen i en samlet løsning, da det holder den øgede biltrafik væk fra boligerne i Lundtofteparken, og da det sikrer, at den kan tilføres relevante kapacitet til butikkerne, og dermed at lokalcentret også er langtidssikret en relevans for området.

8 lp Side 38: Lundtofteparken bør tilføres nye ejerformer ved nedrivning af enkelte boligblokke og opførelse af f.eks. Rækkehuse i op til 2 etager.

Der kan opføres deciderede ældreboliger, eller de nye boliger kunne opføres som andelsboligforening eller andre kollektive boligformer til ældre.

Det samlede antal boliger i Lundtofteparken bør ikke øges, da opførelse af nye boliger her sandsynligvis vil frigøre andre boliger i Lundtofteparken til ansøgere på ventelisten og dermed vil antallet af beboere med anden etnisk baggrund end dansk, blive forøget. Lundtofteparken især og dermed og Lundtofte har allerede en meget stor andel af ikke danske medborgere.

9 lp Side 38: Lundtofteparken, OK til rækkehuse i op til 2 etager i Vandpyttens areal, øget antal boliger i Lundtofteparken bør dog undgås, så et tilsvarende antal boliger bør nedlægges andetsteds i området

10 lp Side 38: Lundtofteparken

Forslag:

Fjerne varmecentral + garager i den nordlige ende af Lundtofteparken og i stedet tilføre yderligere grønne områder og rekreative arealer i direkte sammenhæng med de grønne arealer i landsbyen – det vil skabe en bedre sammenhængskraft imellem områderne og sikre grønne passager imellem områderne.

11 lp Side 39, Lundtofteparken

Kort: Gennemkørsel gennem Lundtofteparken bør forhindres helt for at gøre Lundtofteparken sikrere.

Der kan eventuelt laves parkering i begge ender, men uden at det giver gennemkørende trafik.

Det vil øge den rekreative værdi af Lundtofteparkens grønne arealer og muliggøre fri passage og ophold, lege og spil på de tidligere P-arealer i midten.

Nye boliger som foreslås lige nord for Lundtofteparken i det grønne område øst for Bjælkeagergaard er dels placeret på en del af landsbyens område, dels er det foreslået ny bebyggelse i grønne ubebyggede arealer, der bør friholdes for bebyggelse.

Jeg foreslår total friholdelse for byggeri og nedlæggelse af varmecentral og p-skure, der i stedet omdannes til grønne områder.

En friholdelse for bebyggelse ville medføre en sammenhængende grøn korridor mellem Lundtofteparken og landsbyen og dermed ville det kunne medvirke til at øge integrationen imellem de to boligområder.

12 lp Side 40+41: Lundtofteparken

Der bør bygges 0 boliger i det grønne bælte mellem Lundtofteparken og Lundtoftevej 160 og der bør bygges 0 boliger på tværs, så de grønne områder afgrænses.

Området bør fastholdes som afskærmning imod erhvervsområdet syd for Lundtofteparken og som rekreative arealer for Lundtofteparken.

Institutioner og boliger her ville dels medføre en stærk fortætning og dels komme meget tæt på relativt store erhvervsejendomme og boligblokke til ungdomsboliger, hvilket ville øge fortætningen yderligere.

Dette ønskes ikke i området.

13 lp Side 42: Lundtofteparken

Der ønskes mere variation i bebyggelsen. Nord syd gående akse er ok, men der kan laves mere spændende arkitektur end blot blokke med 5-8 boliger i hver.

Det kunne laves i organiske former, som klynger, cirkler eller på anden vis, så det tilfører området fornyelse i stedet for repetition.

Yderligere boliger i Lundtofteparken bør medføre samtidig reduktion af andre boliger, så det samlede antal boliger fastholdes. Øget fortætning i Lundtofteparken har en negativ påvirkning på de socioøkonomiske forhold i området.

35 lp Side 63: Lundtofteparken

Lundtofteparken er et centralt element i helhedsplanen, og bør beskyttes både imod byggeri tæt på og i store volumener og højder udefra.

Man bør undgå at fortætte i selve Lundtofteparken, da fortætningen i sig selv er med til at forværre de socioøkonomiske udfordringer, der er i Lundtofteparken.

Dette bør indgå som et bærende element i helhedsplanen og alle effekter af byggeri Lundtofte og Lundtofteparken bør analyseres for netop sådanne socioøkonomiske effekter.

36 lp Side 63+, Lundtofteparken:

Der skal ikke fortættes, men den samlede byggede volumen i LP skal fastholdes uændret.

Eventuelt nybyggeri skal følge af samtidig nedrivning af renoveringskrævende og utidssvarende bygninger.

38 lp Side 63+, Lundtofteparken

Der skal ikke bygge på torvet som foreslået i helhedsplanen.

Dels vil et sådan byggeri skygge for alle de blokke, der ligger nordfor.

Dels vil det med øget detailhandel i stueplan trække øget trafik ind i området med stor risiko for, at parkering ikke kommer til at foregå i P-kælder men i overfladen.

Selv med P-kælder her, vil trafik med lastbiler, aflæsning og leverancer, affaldshåndtering og service behov for butikkerne medføre overflade trafik, der vil fjerne enhver mulighed for egentligt torveliv på det, der egentligt skulle være et Lundtofte torv.

Dels vil Lundtofte torv som en åben plads uden biler og parkering og butikker tilføre rekreative kvaliteter til området, der ikke kan laves andre steder.

Det kan blive et moderne rekreativt torv med ophold, leg og sport, men uden trafik, biler og parkering. Jeg foreslår omdannelse til en åben plads uden biler og parkering. Nuværende butikker omdannes til spisesteder hhv. nedrives mellem blokkene.

39 lp Side 63+, Lundtofteparken:

De gamle butikker kan omdannes til spisesteder og cafeer og Aldi kan blive områdets fælleshus/beboerhus i midten af hele Lundtofteparken.

Der kan tilbydes fællesspisning eller andre aktiviteter, der samler beboerne.

Detailhandel og parkering samles i traceet syd for motorvejsafkørslen.

40 lp Side 63+, Lundtofteparken

Der skal lukkes for gennemkørsel, så den nuværende vej bliver et opholdsareal, sikker zone, legearealer, rekreative områder.

Detailhandel og parkering flyttes til traceet syd for motorvejsafkørslen.

41 lp Side 63+, Lundtofteparken:

Man bør overveje at nedrive de mest renoveringstrængende blokke for i stedet at skabe plads for rækkehuse, punkthuse i varierende højder og udformninger og dermed være med til at genskabe et Lundtofteparken, der også er attraktiv om 20 år.

Mange af de steder, hvor man har energirenoveret almennyttige boligblokke, står der nu blot fine og nyrenoverede almennyttige boligblokke – intet andet er ændret i de socioøkonomiske forhold.

50 lp Side 70, ramme 5.1.01, lokalcenter.

Som det fremgår af tidligere høringssvar er vi uenige i opførelse at nyt lokalcenter på parkeringspladsen foran de nuværende nord-syd gående blokke, hvor der er lokalcenter i stueplan.

Begrundelsen fremgår andetsteds. Nuværende lokalcenter bør nedgraderes i areal, og de lave bygninger imellem blokkene nedrives, så der er fri passage fra det åbne torv til de grønne arealer mod nord.

Alle tilbageværende lokaler tillades anvendt til rekreative og fritidsformål, serviceerhverv, spisesteder o.l.

Torvet foran bør udlægges til bilfrit rekreativt område

53 lp Side 70, ramme 5.1.62, Lundtofteparken.

Der ønskes ikke tilladt yderligere højde i Lundtofteparken, den nuværende højde på 12,5 m fastholdes.

OK til tæt-lav med 40%, 2 etager og 8,5 m højde, men det samlede antal boligenheder fastholdes.

Byggeri i Lundtofteparken skal således ses i sammenhæng med samtidig nedrivning af andet areal anvendt til beboelse, der fastholder antallet af boligenheder uændret.

58 lp Side 72: lokalcenter.

Lokalcentret foreslås flyttet til traceet syd for motorvejsafkørslen sammen med letbanestationen. Uændret størrelse.

Fortsat lovlig anvendelse i det nuværende loklacenter fortsættes, men fremme af spisesteder, restauranter og delvis nedrivning til frigørelse af grønne områder foreslås.

62 lp Ramme 5.1.01 – se svar vedr side 70 + Fjerne lokalcenter fra denne ramme, intet nyt byggeri, fastholde uændret højde

65 lp 5.1.62 – se svar vedr. side 70 + nærværende bygningshøjde ændres ikke, det samlede antal boligenheder fastholdes uændret fra tidligere kommuneplan, dvs. nybyggeri af boliger følger af nedrivning af tilsvarende antal boliger

77 lp Miljørapport

side 24. der tales om at åbne op igennem LP for at aflaste for trafikafvikling i krydset – det ville være en stor fejl for trafiksikkerheden igennem LP, og må være et udtryk for, at der netop ikke skal være detailhandel og lokalcenter i selve LP, men udenfor ved letbanen

84 lp Miljørapport Screening, punkt forurening, lys/skygge

Det er ukorrekt, at det har mindre betydning, da der foreslås en betydelig ekstra højde i Lundtofteparken og da både Atlas og Hempel byggerierne stadig foreslås markant højere og med større byggevolumen end alt omgivende byggeri.

87 lp Miljørapport Screening, punkt By og landskab, landskab.

Det er ikke korrekt at byggehøjderne ikke har væsentlige visuelle indvirkninger på landskabet

Både en forøgelse af Lundtofteparkens højde, Atlas bebyggelsen og Hempel bebyggelsen til have væsentlige visuelle indvirkninger på landskabet qua sin højde. Det vil påvirke alle i Lundtofte, uagtet om det kan eller ikke kan ses over trætoppene fra Eremitageslottet.

Maglebjergvej (del af erhvervsområdet, der ligger direkte til maglebjergvej)

Høringssvar nr. 31 Maglebjergvej Side 59:

En eventuel omdannelse af hele Maglebjergområdet til kontorformål bør undersøges for trafikale effekter på især Nymøllevej vest området og Kulsviervej.

Området er i dag, grundet de restriktive planforhold i Maglebjergvej området, begrænset belastet af gennemgående trafik, men dette må forventes at ændre sig markant, hvis der planlægges og ombygges for kontorbebyggelser.

Disse effekter er ikke analyseres eller berørt i helhedsplanen, og det bør medtages forinden der kan konkluderes sagligt på de trafikale effekter.

**Nord tracee (nord for motorvejsafkørslen)**

Høringssvar nr. 19 nord tracee Side 49: der ønskes ingen bebyggelse, parkeringspladser eller andet byggeri i traceet nord for motorvejsafkørslen ved Lundtofte.

Området ønskes udlagt til hundeskov.

LAR løsning ok, evt. som fiskesø. Genetablering af oprindelige kilder i Lundtofteparken ville kunne medvirke til vandgennemstrømningen og samtidig tilføre forbedrede rekreative værdier i området.

Parkeringsløsninger skal opføres under letbane stationen i en samlet løsning med station, butikker, kontorer og boliger – årsagerne er øget trafikal sikkerhed ved at mindske trafikken i Lundtofteparken, sikre en større kapacitetsudnyttelse ved at samtænke flere funktioner i samme placering og friholdelse af grønne arealer fra bebyggelse.

Enhver parkeringsløsning i traceet nord for motorvejsafkørslen vil øge den trafikale usikkerhed og vil fjerne en af de identitetsgivende grønne områder i Lundtofte.

44 nord tracee Side 64: Der skal ikke etableres byggeri til p-hus eller NOGEN anden parkeirngsløsning nord for motorvejsafkørslen.

51 nord tracee Side 70, ramme 5.1.42, foreslås uændret anvendelse. Konkret ønskes området udlagt til regnvandsbassin, fiskesø, hundeskov til betjening af områdets mange hundeejere

63 nord tracee ramme 5.1.42 – se svar vedr. side 70 + ingen bebyggelse i området. Fastholdet uændret

**Nøjsomhedsvej (erhverv og foreslåede boliger ud til Nøjsomhedsvej)**

Høringssvar nr. 20 nøjsomhedsvej Side 51: Nye boliger ved Nøjsomhedsvej.

Vi foreslår indkørsel fra Maglebjergvej for at undgå yderligere belastning af skolevejen Nøjsomhedsvej og for at sikre en mere smidig trafikafvikling.

Vi foreslår fastholdelse af 2 x institutioner, der ikke må få frataget sine grønne arealer, som der foreslås i helhedsplanen.

Til gengæld kan der bygges mere på IKKE-københavnerjord øst for den gennemgående sti, der bevares, men som krydses af lokal trafik til boligerne.

Dette vil øge nettoindtjeningen til LTK fremfor Kbh, det vil sikre de grønne områder til institutionerne og det vil skabe attraktive boliger UDEN at belaste skole- og institutionsvejen Nøjsomhedsvej, da al trafik gør via Maglebjergvej og Nymøllevej øst

Der henvises til vedhæftede kort.

21 nøjsomhedsvej Side 54: Boliger ved Nøjsomhedsvej.

Vi foreslår et projekt med en forøgelse af antallet af boliger i sammenhæng med det øvrige foreslåede boligprojekt rettet imod Nøjsomhedsvej området (se medsendte tegning).

Indkørsel fra Maglebjergvej sammen med de øvrige nye boliger.

Del af erhvervsområdet omdannes til fritidsformål/multihal i sammenhæng med boldbanerne ved Lundtoftehallen.

Dette vil i øvrigt også kunne tilføre skole og kulturhuset yderligere funktioner og parkeringsarealer.

32 nøjsomhedsvej Side 59: Erhverv ved Nøjsomhedsvej.

Erhverv, der i dag vender ud imod Nøjsomhedsvej bør gives mulighed for anvendelse til rekreativ anvendelse, sport og fritid samt beboelse med indkørsel fra Nymøllevej/Maglebjergvej og delvist fra Nøjsomhedsvej (for så vidt angår fritidsformål).

Dette vil muliggøre delt anvendelse af P faciliteter til både sportsudøvelse ved Lundtofte Hallen, eventuelle nye faciliteter på området samt til Lundtofte Skole og kulturcenter.

Et øget befolkningsantal fra 700-1.000 ekstra boliger stiler krav om flere fritids- og idrætstilbud, og den tidligere emballagefabriks lagerbygning på Maglebjergvej/ Nøjsomhedsvej er oplagt til at omdanne til multifunktionshal for idræt og eventuelt services knyttet hertil.

Det samlede P-tryk og adgangen hertil løser en del af behovet for hallen, sportsbanerne og for skolen og kulturcentret.

Der ville eventuelt kunne åbnes op for en delt anvendelse med kontorerhverv, boliger, fritids- og idrætsfaciliteter på området.

Ved at adskille erhverv og boliger ved Maglebjergvej mindskes samspilsproblemer, der i øvrigt vil kunne skærmes yderligere af den tilbageværende del af lagerbygningen, der fremover foreslås anvendt til fritidsformål/multihal.

Se vedhæftede tegning.

54 nøjsomhedsvej Side 70, ramme 5.2.32, området med ramme nr. 5.4.80 bør alene være et boligområde (inkl. fortsat anvendelse til 2 daginstitutioner), se i øvrigt forslag andetsteds i høringssvaret

56 nøjsomhedsvej side 71, ramme 5.4.93, området foreslås opdelt, så den halvdel, der har forbindelse med Nøjsomhedsvej tillige udlægges til rekreative formål og tæt-lav boliger.

Højden foreslås uændret.

Bebyggelses% uændret som i dag ved erhverv/kontor og til 40% ved tæt-lav boliger.

57 nøjsomhedsvej Side 71, ramme 5.4.80, området med ramme nr. 5.4.80 bør alene være et boligområde (inkl. fortsat anvendelse til 2 daginstitutioner), se forslag andetsteds

67 nøjsomhedsvej 5.4.93 + svar vedr. side 71

Bygningen med Aquaporin ingen kommentarer til forslaget.

Øvrige område foreslås udlagt til rekreative formål og tæt-lav boliger.

Højden foreslås uændret.

Bebyggelses% uændret som i dag ved erhverv/kontor og til 40% ved tæt-lav boliger.

68 nøjsomhedsvej 5.4.80 – se svar vedr. side 71.

Der ønskes ikke blandet yderligere nyt erhvervsbyggeri med boliger og tæt på daginstitutioner.

Derfor ønskes hele dette område udlagt til beboelse – forslag følger af tegning, men kunne være tæt-lav + en moderne flerlænget gård i 2 etager med 10-12 lejligheder og fælles funktioner til beboerne.

Den resterende del af lagerbygningen foreslås udlagt som fritidsformål/multihal.

**Lundtofte Skole**

Høringssvar nr. 2 skole side 6, 5. afsnit: Der er ikke behov for så mange ekstra børn som helhedsplanens forslag skaber mulighed for, for at sikre 3 spor og der er ingen garanti for, at flere børn i Lundtofte medfører flere børn på Lundtofte Skole – man kan vælge andre skoler i kommunen eller friskoler i eller uden for kommunen

33 skole Side 60: Det grønne område på skolen, mellem Lundtoftevej og Nøjsomhedsvej bør friholdes fra byggeri og bevares grønt

34 skole Side 61: parkering

Parkering ved Haldor Topsøe lagerbygningen (tidligere emballagefabrik lager) vil aflaste skolens og kulturhusets P-udfordringer.

Det vil aflaste Lundtoftehallens og boldbanernes P-problemer og risici ved at lade alle brugere benytte Ravnholmvej og p-arealerne her.

En del af denne lagerbygning foreslås udlagt til fritidsformål og multihal, resten af denne del af erhvervsområdet foreslås udlagt til boliger, fortrinsvist rækkehuse.

46 skole side 69: Helhedsplanen har som mål at gøre Lundtofte Skole 3 sporet.

Men er der overhovedet behov for så mange nybyggede boliger for at opfylde det mål?

Ifølge helhedsplanen er følgende gældende:

Med helhedsplanen stiger antallet af skolebørn.

I 2024 og i 2027 når man max grænsen i de små klasser.

I 2030 når man max grænsen i de store klasser.

Hvis man på 6 år når max grænsen i alle klasser, var der så overhovedet et behov i første omgang, der ikke ville kunne løses ved at flytte børn fra andre skoler i stedet for at investere i udvidelser, nye boliger og øget infrastruktur for at kunne kapere væksten?

47 skole side 69, Børnetal.

Med helhedsplanen øges tallet for børnehavebørn fra 2022 og man vil nå max grænsen i 2025. I 2030 mangler der 50 pladser.

Helhedsplanens egne forslag medfører således behov for at opføre yderligere institutioner. Det var vel ikke meningen med at spare penge på at lave 3 spor fast på skolen, at man skulle bruge endnu flere på at bygge nye institutioner?

48 skole side 69: Helhedsplanen har som mål at gøre Lundtofte Skole 3 sporet.

Men er der overhovedet behov for så mange nybyggede boliger for at opfylde det mål?

Ifølge helhedsplanen er følgende gældende: På vuggestueområdet er der allerede mangel på pladser (-16). I 2030 vil der mangle næsten 150 pladser.

Det koster kr. +50 mio. at bygge en ny institution til så mange børn, og hvem ved, om antallet falder som følge af lavere fødselstal 10 år efter?

Der bør ikke lave byudvikling efter en tanke om at fylde 3 spor på en folkeskole, når det dels medfører underkapacitet alle andre steder, medfører øget trafikale udfordringer og der i det hele taget ikke er garanti for, at det rent faktisk fylder 3 spor på skolen.

49 skole side 60 + 69,

Det er ikke en god ide at frigive byggeri af familieboliger og fortætte Lundtofte med det formål at sikre 3 spor på Lundtofte Skole.

For det første kan dette behov opfyldes ved at flytte børn fra andre skoler og for det andet er der ikke sikkerhed for, at de nye børn, der flytter til, rent faktisk vælger at gå på Lundtofte Skole.

For det tredje vil en forøgelse af børnetallet ved fortætning i Lundtofte medføre en stærk forøgelse af mindre børn, som der ikke er plads til i institutionerne, der således skal bygges større eller flere af – med risiko for, at der opstår overkapacitet, når børnetallet ikke udvikler sig som forudsagt jvf. den lineære statistik.

Det ville være bedre at renovere de bestående faciliteter og acceptere, at der nogen gange er svingende elevtal og ellers supplere med børn fra Hjortekær, Brede, Ørholm og Lyngby områderne.

**Traceet – (syd for motorvejsafkørslen)**

Høringssvar nr. 17 tracee side 46:

Traceet skal indeholde letbane og letbanestation ved Lundtofteparken. Der forventes pendlere nordfra, selvom dette ikke indgår i letbaneselskabets trafikkalkulationer.

Der forventes bygget 110.000 m2 i området mod Lundtofte, heraf 20.000 m2 p-huse.

Af hensyn til Lundtofteparkens mange beboere og de socioøkonomiske udfordringer, der ses her, bør man undlade at skabe et endnu større tætbebygget område både øst og syd for Lundtofteparken.

Traceets bebyggelse bør enten stoppe før Lundtofteparkens beboelsesblokke eller man bør begrænse det til 2 etager, så der kan etableres station, serviceerhverv og dagligvarebutik her.

Det er det naturlige valg af placering for en dagligvarebutik i området, da det både sikrer tilgængelighed, synlighed, kundeflow, underjordisk parkering og minimale naboproblemer i forhold til leverancer og åbningstider.

En sammenhængende bygning i traceet fra Lundtofteparken og mod syd ville skabe den støjvold, helhedsplanen foreskriver.

Hvis man samtidig via plangrundlaget sikrede, at der udover sammenhængende bygninger, tillige blev lavet rekreative muligheder på taget, f.eks. i form af grønne områder, opholdsarealer, sportsfaciliteter o.l., så ville det tidligere ubrugte, men grønne areal blive til et reelt nyt grønt og rekreativt areal.

Det ville kunne laves rulleskøjte bane, street basket, cykelsti, løbesti, rulleski bane osv. Al parkering underjordisk og sammenhængende, så brugere kan bruge faciliteterne på tværs af bygningerne ovenpå.

18 tracee side 47: Der tales om boliger i traceet.

Hvis det skal laves boliger i området, bør de have serviceadgang og beboeradgang fra øst siden og terrasselignende strukturer imod vest, så de får fuld adgang til lys og luft fra syd og vest.

Det ville i øvrigt også reducere indtrykket af højt byggeri, da terrasserne ville udjævne dette. Eksempel på dette findes f.eks. i Vejlesøparken – dette ville kunne medvirke til at gøre disse boliger til nogle af de mest grønne i kommunen, med grønne og rekreative tage og grønne terrasser som en slags vestvendte hængende haver.

Støjproblem ift. motorvej afværges ved dobbelte glas facader, hvori trapper m.v. til lejlighederne er placeret.

43 tracee Side 64: Krydset Lundtoftegårdsvej, ramper og Lundtofteparken.

Ved ikke at bygge i traceet nord for motorvejsafkørslen og ved ikke at lave yderligere byggeri på Lundtofteparkens torv samt ved at samle egentlig detailhandel sammen med Letbanestationen er udfordringen mere simpel, da det blot nødvendiggør een overgang, der eventuelt kunne gøres via tunnel direkte fra Lundtofteparken til p-hus og opgang til butikker og station i traceet under letbanestationen.

Eller byggeri kan trækkes tilbage mod syd, så der åbnes for en åben plads, der kan åbne mulighed for opgang til denne og fordeling herfra til station, butikker og p-kælder under butikkerne lidt længere mod syd.

Pladsen ville kunne skabe en rekreativ mulighed for idræt i mindre skala i form af street basket, street fotbal o.l., der kan udøves i en indhegning.

59 tracee side 72: lokalcenter.

Lokalcentret foreslås flyttet til traceet syd for motorvejsafkørslen sammen med letbanestationen. Uændret størrelse.

Fortsat lovlig anvendelse i det nuværende lokalcenter fortsættes + der åbnes op for anvendelse til liberale erhverv, klinikker og spisesteder i stueplan.

71 tracee Miljørapport

side 7 – det er ukorrekt, at nye bybyggelser ikke vil få en højde, der har visuel påvirkning på landskabet – både traceets 28 m, Atlas grundens 28 m, Hempel grundens 28 m og forslag om at tillade 16 m i Lundtofteparken generelt vil have en visuel effekt på landskabet, uagtet om det kan ses fra Eremitageslottet eller ej. Alle andre i Lundtofte vil kunne se det

88 tracee Miljørapport

Screening, punkt By og landskab, landskab: ikke korrekt – både en forøgelse af Lundtofteparkens højde, Atlas bebyggelsen og Hempel bebyggelsen til have væsentlige visuelle indvirkninger på landskabet qua sin højde. Det vil påvirke alle i Lundtofte, uagtet om det kan ses over trætoppene fra Eremitageslottet

**Ældreboliger (foreslåede ældreboliger på Nymøllevej)**

Høringssvar nr. 29 ældreboliger side 58: Nymøllevej 59+85

Omdannelse til ældreboliger skaber et meget attraktivt miljø til beboelse tæt ved grønne og fredede områder og i en ejendom, der er erklæret bevaringsværdig. Det kan vi støtte.

Det bør overvejes, om man kan gøre ejendommen samspil med naturen mere åbent, som f.eks. ved at lave udgange fra lejligheder i stueplan til plænerne udenfor, anlægge større områder med buske og blomster, anlægge grønne tagterrasser og på anden måde forøge den rekreative værdi for beboerne.

Dette kan være i modstrid med bevaringen for selve bygningen, men man bør strække sig langt for at tilpasse ejendommen til at optimere den til moderne beboelseskrav.

Alternativt bør der tillades almindelig kontoranvendelse.

30 ældreboliger Side 58: Ældreboliger her vil frigøre familieboliger andre steder i Lundtofte og Lyngby, så der naturligt tilflytte nye børnefamilier.

Det er vores estimat, at mindst halvdelen, måske betydeligt flere af beboerne vil komme fra Lyngby-Taarbæk kommune og netop vil komme fra andre boliger, hvor der kan bo børnefamilier.

Disse effekter er ikke medregnet i kalkulationerne for antal børn i forskellige aldre.

55 ældreboliger Side 70, ramme 5.4.91, ingen kommentarer. Der bør arbejdes for at sikre optimal samspil mellem eventuelle boliger og rekreative værdier i området, hvilket kan medføre, at ejendommen (hvis der ønskes anvendelse til ældreboliger) kan tilpasses med yderligere adgange til naturen, altaner, grønne tagterrasser o.l.

66 ældreboliger 5.4.91 – se svar vedr. side 70 + uændret bygningshøjde og bebyggelses%. Der skal sikres anvendelse til ældreboliger og ikke andet. Alternativt omdannelse til kontorformål









