

Traceet – kommunal pengemaskine eller grøn velkomst til Lyngby?

Letbanen kommer – så langt har vi forstået det. ”Lad os få det bedste ud af det”, kan man så tænke. Eller ”Yes, endelig – det kan kun gå for langsomt” Eller man kan blive ved med at tænke ”Nej, nej, vi vil ikke have den”. Whatever.

Uanset hvilken side, man er på i forhold til letbanen, er der ikke nogen automatik i, at traceet skal bebygges fordi letbanen kommer. Det må jo som alt muligt andet være et spørgsmål om valg.

i 2015 vedtog den daværende kommunalbestyrelse et kommuneplantillæg for området mellem Helsingør motorvejen og Lundtoftegårdsvej, kaldet traceet, som herefter muliggør 225.000 m² nybyggeri. De fine ord handlede om videnserhverv og vidensby – realiteten var nok snarere, at der var nogen, der så en mulighed for at lave en pose penge på at sælge området til højstbydende.

Der er lige nu ved at blive bygget salgslokaler og værksted til en bilforhandler + et kontorhus. Der er solgt jord til Hempel, fordi de skulle bruge plads til at udvide deres kontor, på trods af, at de lige havde solgt noget andet jord fra til DTU. Så meget for viden og videnserhverv.

Traceet er hovedsageligt ejet af Lyngby-Taarbæk kommune og DTU i dag. Arealerne er for en meget stor dels vedkommende reserveret af Vejdirektoratet (staten) til brug for en eventuel motorvejsudvidelse. Letbanen skal desuden føres netop i traceet fra Anker Engelundsvej og indtil Lundtofteparken.

Disse indsnævring medfører at det område, der reelt kan bygges på, er ganske smalt visse steder.

Så kunne man jo vælge at sige, at man vil bygge i en relativ harmoni med stedet. Med at Lundtoftegårdsvej reelt fremstår som en fin allé med træer, ja faktisk skovbevoksning på begge sider.

Men NEJ – man valgte i 2015 at vedtage, at der skulle bygges 225.000 m² i området, og så måtte konsekvensen være, at der visse steder skal bygges endog meget højt (angiveligt også fordi høje bygninger med mellemrum imellem skaber en fin afskærmning for støjen fra Helsingør motorvejen?!)

Man skrev ind i kommuneplanen, at der SKULLE bygges helt ud til Lundtoftegårdsvej. Bilforhandleren kommer til at ligge helt ud til Lundtoftegårdsvej, fordi vejen i denne ende bliver flyttet, når letbanen kommer. Hempels byggeri er planlagt til at ligge helt ud til vejen.

Og hvad så, kan du så sige.

Det betyder, at Lundtoftegårdsvej ændrer karakter fra at være en allé med træer på begge sider af vejen.

I stedet får vejen en massiv væg af klodser i op til 28 meters højde på den ene side og DTU og egeskoven på den anden side. Man kommer til at rydde alt grønt i traceet.

Det indtryk, man som beboer eller gæst får, når man kommer til området kommer til at minde om Kalvebod Brygge, Ørestaden eller de kedelige erhvervsområder, vi har adskillige steder langs motorvejene i Danmark – Ishøj, Hedensted, Fredericia, Ringsted – den eneste forskel bliver blot, at der angiveligt kommer viden inden i bygningerne her.

Vi har ingen illusion om, at der ikke bliver bygget i traceet – fair nok, den mulighed blev tabt i 2015, da kommunalbestyrelsen besluttede tillægget til kommuneplanen her uden at høre nogen i Lundtofte. Hjortekær beboerne i den nordlige ende af Hjortekær protesterede højlydt og DTU argumenterede for at bygge endnu mere og endnu højere.

Vi kan også forstå, at letbanen skal finansieres af grundsalg fra traceet – jeg har i øvrigt svært ved at genfinde denne sammenhæng i de officielle dokumenter om letbanen og for den sags skyld om traceets bebyggelse.

Skal vi bygge os til den grønne profil?

Det vi derimod ikke kan forstå, er hvordan 11 ud af Kommunalbestyrelsens 21 medlemmer kan ønske, at der ikke må være et grønt bælte mellem de nye bygninger og Lundtoftegårdsvej – det SKAL bygges helt ud til vej ifølge kommuneplanen. Hvorfor er det så vigtigt at sikre at den grønne profil forsvinder HER, når DTU netop er så glade for den grønne profil, de har rundt om hele DTU i form af egetræer.

Vi kan heller ikke forstå, at man ikke gør mere for at beskytte den beplantning, der blev udtænkt af Professor C. TH. Sørensen i forbindelse med anlægget af Helsingørmotorvejen – Danmarks første motorvej.

Der er fine rækker af Koreansk Poppeltræ langs med motorvejen og Egetræ i to rækker længere inde i traceet. Det er ikke bare et overflødigt grønt bælte – der blev tænkt over, hvordan oplevelsen af landskabet fra motorvejen skulle være. Man kunne jo udnytte dette til at fastholde Lyngby som et grønt område i stedet for Det Grå Område ved at passe på træerne og forlange, at de blev bevaret – alle poppeltræerne står f.eks. i den zone, der alligevel ikke skal bebygges som følge af reservationen til motorvejsudvidelse.

Hele tanken om at bebygge traceet med 225.000 m² må være et udtryk for, at der skal kroner i kassen. Det smalle stykke, der kan bebygges, medfører at det bliver svært at bygge andet end simple firkantede kasser og gerne høje – bebyggelsesprocenterne på de enkelte byggegrunde kommer op over 300%, hvilket afviger fra alt andet i området – også DTU's egne byggerier, som har en langt lavere bebyggelsesprocent og som typisk også er lavere.

225.000 m² byggeri – 40.000 m² heraf er påtænkte parkeringshuse. Det betyder, at der kommer 180.000 m² byggeri og op til 6.000 brugere og trafikanter ekstra i området. Kommer der flere til- og frafrakørsler til motorvejen? Nej, det gør der ikke – det har Vejdirektoratet allerede afvist. Med mindre folk tilfældigvis kommer vest fra og bruger letbanen, kommer langt de fleste af de nye brugere derfor i bil – lad os bare antage, at det er 3.000, der gør det – det er mindst 6.000 daglige ture ekstra i området, der i forvejen får mere trafik til og fra DTU, de flere tusinde arbejdspladser på Novozymes, det meget byggeri, der er under planlægning på Atlas og Hempel grunden og hvad der måtte komme i selve Lundtofte og det nye boligområde i Hjortekær.

Vi har ikke noget problem med, at der bygges. Vi har et problem med, at man lukker øjnene for konsekvenserne af byggeriet og bare bygger løs. Der er ingen samlet analyse af trafikken. Der er ingen egentlig stillingtagen hos borgerne om, hvad det er for et Lyngby, man gerne vil have.

Man skal begynde at sadle om. Tage hensyn til sine borgere. Sikre sig, at Lyngby ikke ændrer karakter og måske endda tænke på det håndfast grønne før man tænker i abstrakte sammenhænge mellem letbane og "grønne handlinger" – det eneste man får ud, at ville bygge det væk – er det grønne!

Skru ned for byggeriet i traceet, red de træer og buske, der kan reddes og fasthold Lyngby som en del af Det Grønne Område og ikke Det GRÅ Område.

Michael M. Jørgensen
Formand for Lundtofte Borgerforening
Om Kæret 4a, 2800 Kgs. Lyngby