

DTU, byudvikling og Lyngby-Taarbæk Kommune

Hvor ville det dog være dejligt, hvis DTU tænkte mere på samspil med sine omgivelser, snarere end alene på sig selv...

Der bliver skrevet rigtigt meget om letbanen og træfældninger i den sammenhæng i denne tid. Det er sådan set ikke særligt underligt. Forberedelserne til letbanebyggeriet har for alvor ramt vores kommune, og nu bliver det tydeligt - også for mange af dem, der krampagtigt har støttet op om projektet - at letbaneprojektet fører en urbanisering med sig, som de fleste i Lyngby-Taarbæk Kommune slet ikke ønsker.

Hvad der imidlertid går en del under radaren hos de fleste er, at DTU har sin helt egen plan for urbanisering. Den skal foregå inde på DTU's egen matrikel og kommer efter planen til at være så omfattende, at alt det, vi ser lige nu, vil blegne i forhold til.

I dag må der maksimalt bygges 60% i forhold til DTU's grundareal. Fremover vil DTU gerne kunne bygge mere end 100% - reelt dobbelt så meget, som der i dag er bygget på DTU.

DTU's plan baserer sig på, at letbanen kommer. Og på, at DTU har købt yderligere jord op nord for campus - en del af det tidligere Hempel fabriksareal.

DTU ønsker at vokse kraftigt. Men DTU har også andre ønsker.

DTU ønsker at passe på SINE EGNE grønne områder. DTU ønsker at reducere parkering og bilkørsel PÅ EGEN JORD. DTU vil gerne skabe en by for de studerende, så de ikke behøver forlade DTU's område.

Alt det her betyder, at de nye byggerier generelt bliver ganske voldsomme i forhold til det bestående. Det betyder også, at i de områder, der endnu ikke er bebygget, VIL der blive bygget ekstra meget - helt op til 180% af grundarealet.

Særligt de ubebyggede arealer mod nord og imod Lundtoftevej mod vest vil blive bygget markant tættere end de er i dag.

Den store boldbane, der var engang, er udset til en bebyggelsesprocent på netop 180%. Lad være med at tro mig på mit ord - du kan se det selv i DTU's strategiske campusplan på side 76. Du kan finde den her: <https://transforming.dtu.dk/vision-og-strategi/strategisk-campusudvikling>

DTU har i sin plan gjort meget ud af at beskrive alt det gode, man vil gøre på egen grund og for sine egne omgivelser, ansatte og studerende. Det skal nok blive lækkert og fremtidssikret for dem, der skal opholde sig dér.

Men hvad er DTU's plan for samspil med Lyngby-Taarbæk Kommune? Hvad tænker de om naboerne omkring campus, om det erhvervsliv, der er vigtigt for byen og om byens udvikling.

De tanker er ikke rigtigt til at få øje på, fordi de alene fremgår sporadisk af de fine ord i rektors forord... planen indeholder overhovedet intet om samspil, hensyn, harmoni eller fællesskab med kommunen og naboerne.

Samspil med omgivelserne

Ligesom med mange af de nybyggerier, der er skudt op i kommunen de senere år og de byggerier, der er på vej, så orienterer DTU sig overhovedet ikke imod sine omgivelser -

der er ikke noget reelt ønske om samspil, harmoni eller at indpasse sig. For DTU's vedkommende virker det mest af alt som om, man ser DTU som solen, som resten af kommunen skal dreje omkring.

Trafik er tænkt som "vi skal sikre let tilgængelighed til DTU". Byliv er tænkt som "vi skal have flere steder at mødes, spise og købe ind på DTU campus" osv.

DTU ønsker at gøre det svært at køre i bil på DTU, herunder for alle de mennesker, for hvem det 2 km lange campusområde er en mur, man skal igennem for at komme hjem eller på arbejde eller til sin fritidsinteresse.

Hvis det stod til DTU, ville Anker Engelunds Vej være spærret for bilkørsel, så alle skulle køre nordom via Lundtoftevej, eller syd om via Sorgenfrigårdsvej. Hele denne tankegang vil betyde, at begge de to veje, herunder især Lundtoftevej på vestsiden af DTU vil blive voldsomt ekstra belastet af trafik, og især af trafik til og fra DTU, som jo netop har planer om at vokse ganske voldsomt.

Og hvorfor er det, at DTU ikke tænker Lyngby med ind i sine strategiske planer. Hvorfor kan byudviklingen i Lyngby centrum ikke indgå i DTU's tanker om udvikling af campus.

Lige nu er Lyngby tænkt som et sted, man skal sørge for effektiv trafik til og fra DTU. Men det kunne jo have været et sted, hvor de studerende rent faktisk søgte til, opholdt sig, modtog undervisning, mødtes med hinanden og med indbyggerne og de handlende i byen.

I stedet for at skabe en by med byliv kun på DTU, kunne DTU være med til at tilføre ungdom og byliv i Lyngby. Første skridt ville være at italesætte det i sine planer.

Det er som om DTU ikke vil Lyngby. Hjortekær og Lundtofte spiller alene en rolle som et sted, hvor man i fremtiden kan bygge noget mere, eller måske kan tiltrække nogen virksomheder, der kan understøtte DTU som læringsanstalt. Skidt med det, vi har ikke lyst til at blive fortættet med DTU's vækst-ambitioner.

Men hvorfor i himlens navn har man dog ikke rakt ud til selve Lyngby centrum. Her er alt dét byliv, man kan ønske sig. Her er den direkte og effektive transport, her er potentialet for at integrere et moderne læringsmiljø med en by, der allerede har alle kvaliteterne, som DTU ønsker at skabe, og DTU har alle de elementer, som Lyngby har brug for til at skabe en levende by med – ungdommen, antallet af mennesker, mange kulturer, sprog og som oftest uden behov for biltrafik, som vil blive vanskeligt i Lyngby i fremtiden.

DTU vil med sin egen DTU-plan skabe en helt uafhængig og selvstændig by i byen, der reelt kan fungere helt uden at give noget tilbage til Lyngby og kommunen.

Lige så gennemarbejdet udbygningsplanen er for DTU's eget område, lige så lidt rækker den udover DTU's egne matrikler og tager hensyn, skaber et positivt samspil og tænker bevaring af de samme grønne områder og landskabelige værdier, som DTU lægger så meget vægt på inde på selve DTU. Faktisk er det store fokus på at passe på DTU's egne grønne områder meget stærkt medvirkende til, at alle øvrige grønne områder rundt om DTU, er i farezonen for at blive til gråt betonbyggeri.

Alle planens fine ord om bæredygtighed på DTU's område bliver gjort til skamme, når DTU's strategiske beslutninger er alt andet end bæredygtige for omgivelserne.

Ja, vi skal sikre ingeniører nok til fremtiden. Ja, DTU giver arbejdspladser, selvom vi i forvejen har langt flere arbejdspladser end arbejdstagere. Vi skal bare ikke acceptere at der ikke tænkes i større sammenhænge end DTU.

Man ville kunne opnå så meget mere ved at samtænke byen og skolen i en fælles udvikling. Lyngby kan som regionalt betydningsfuld handelsby og nationalt vigtig uddannelsesby få meget mere ud af harmoni og samskabelse end ud af at udviklingen kører parallelt og hver for sig.

Træerne omkring DTU

Den meget kraftige udbygning på DTU medfører øget en meget kraftig trafikforøgelse. Ja, letbanen tager da sikkert noget, men folk fra København kommer jo ikke til at tage letbanen til DTU og det er der heller ikke nogen pendlere vestfra eller nordfra, der gør. Letbanen gør det reelt blot lettere at komme fra Lyngby Station til DTU. Letbanen er ikke skabt til at køre længere strækninger. Det kører den simpelthen ikke hurtigt nok til.

Når man planlægger for en trafikal forbindelse som letbanen, medfører det yderligere byggemuligheder. Blandt andet i traceet mellem Lundtoftegårdsvej og motorvejen. Letbanen og nybyggerierne i traceet medfører et behov for at gentænke trafikken, så det ikke sander endnu mere til. Der skal også laves kloakering og alle mulige andre rørføringer til byggerierne.

Samtlige træer i traceet - og her taler vi om 2.000-3.000 relativt store træer, mange af dem mere end 50 år gamle egetræer og kirsebærtræer - skal fældes. Politikerne har besluttet at bygge i traceet og det kan kun lade sig gøre, hvor der i dag er træer.

Politikerne har også besluttet, at hele området skal medvirke til den dér urbane stemning, som DTU også ønsker på sit område fremover. På dansk betyder det, at der skal bygges højt, meget og helt ud til vejkanterne.

Omlægning af rør og ilægning af nye rør for byggerierne i traceet vil formentlig allerede medføre fældninger nu, længe før der er konkrete byggeplaner i området.

Det er hyklerisk at påberåbe sig, at man ikke vidste, hvad man gjorde. Selvfølgelig vil en så stor beslutning få store konsekvenser. Men at sige nej til konsekvenserne, efter at man har sagt ja til årsagen - det er hykleri. Det gælder DTU og sagen om egetræerne på egen jord, og det gælder de politikere, der har stemt for at bygge i traceet - endnu længere bagud gælder det dem, der har tilskyndet til og stemt for letbanen.

Følgevirkningerne af at bygge i traceet har ikke været belyst ordentligt. Det er et ledelsesansvar at sikre det.

Placering af spildevandstekniske anlæg i Lundtofte som følge af byggeri i traceet er en direkte konsekvens af den mangelfulde ledelse. Alle træfældningerne langs med og i traceet, der går i gang nu, er en direkte konsekvens af beslutningen om at bygge i traceet.

Hvis politikerne ikke føler sig ordentligt informeret om konsekvenserne, så bør de træffe de ledelsesmæssige konsekvenser af det.

DTU tænker kun på sig selv og laver planer, der skubber en masse trafikale problemer over på alle os, der bor her. Det er politikernes opgave at sige nej eller i det mindste at få belyst konsekvenser ordentligt, så vi kender ALLE konsekvenser af sådanne planer.

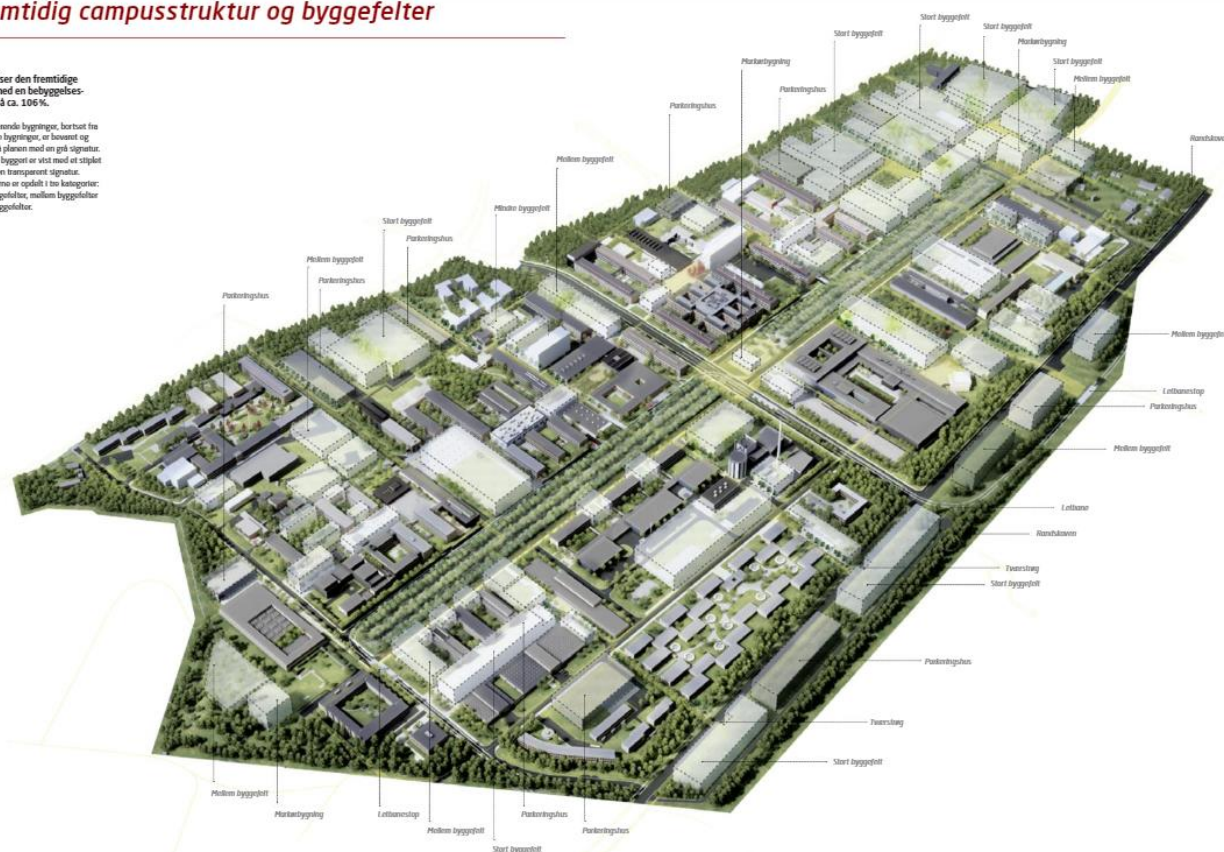
Byudvikling med borgerinvolvering fremover

Det er ved at være tid til at sætte foden RIGTIGT ned over for mastodontbyggerierne og ødelæggelsen af de grønne områder i vores kommune.

Michael M. Jørgensen
Om Kæret 4a
2800 Kgs. Lyngby

Billedet viser den fremtidige forventede udbygning af DTU. Alle de nye bygninger er vist med et nedtonet, stiplet omrids. Særligt mod nord (Lundtofte) og mod nordvest (Lundtoftevej) forventes massive udbygninger med en meget meget høj bebyggelsesprocent.

Alle eksisterende bygninger, bortset fra midlertidige bygninger, er bevarer og markeret på planen med en grå signatur. Kommende bygninger er vist med et stiplede område og en transparent signatur. Byggefelterne er opdelt i to kategorier: mindre byggefelter, mellem byggefelter og store byggefelter.



<https://issuu.com/dtudk/docs/strategisk-campusplan-for-dtu-lyngby-campus?fr=sMTc50DE50Dk0MQ>