
HØRINGSSVAR TIL RAMMELOKALPLAN 276 FOR NÆRUM ERHVERVSBY MED FORLAG TIL TILLÆG 13 TIL KOMMUNALPLAN 2017

Fra Nærum Grundejerforening

INDLEDENDE:

Nærum Grundejerforening (herefter NG) har med stor interesse læst Rudersdal Kommunes (RK) oplæg til "RAMMELOKALPLAN 276 FOR NÆRUM ERHVERVSBY MED FORLAG TIL TILLÆG 13 TIL KOMMUNALPLAN 2017" og imødeser og værdsætter visionerne for at udvikle erhvervsområdet i Nærum, samt skabe bedre sammenhæng i Nærums bymidte.

Indledningsvis vil NG foreslå at "Nærum Erhvervsby" fremover tildeles navnet "Nærum Grønne Erhvervslandsby". Det grønne henviser til både de grønne omgivelser omkring os, men også for at understrege en ambition om bæredygtighed i udviklingen. Landsby henviser til Nærums historiske fundament, der som Visionsplanen korrekt omtaler, strækker sig tilbage til vikingetiden og dermed er en af Rudersdals ældste beboelser. Symbiosen mellem dette, og attraktive forhold for erhverv (i en mindre skala end rammelokalplanen lægger op til), vil i NG's mening gøre Nærum attraktiv for både områdets beboere og erhverv.

NG vil meget gerne være en inspirator og samarbejdspartner i en konstruktiv proces imod dette. Overordnet set er NG tilhængere af skabelsen af en bylivsrygrad i rammelokalplanens område, og har også et overordnet ønske om at bidrage til at skabe et velfungerende og attraktivt erhvervsområde som er integreret med Nærum som helhed.

KOMMENTARER TIL "VISIONSPLAN 2016"

INTRODUKTION

Visionsplanen, udarbejdet i 2016 af Bureauet Niels Bjørn, Primus Arkitekter og Sted By- og Landskabsarkitekter, er ikke en decideret del af lokalplanen, men har været den retningsgivende vision bag lokalplanen. Rammelokalplanens kraftige henvisninger til Visionsplanen virker uhensigtsmæssige, idet de tillægger et dokument uden juridisk binding en grundlæggende betydning for Rammelokalplanen. Derfor opfordrer NG til at henvisningen gøres mindre forpligtigende, således at fremtidige dispositioner i højere grad kan træffes selvstændigt.

Grundet Visionsplan 2016's grundlæggende betydning for Rammelokalplanen, har NG tilføjet separate kommentarer til visionsplanen indledningsvist.

MIDT I BYEN, MEN IKKE EN DEL AF BYEN

- NG er meget enige i dette, men er bekymrede for at det skitserede oplæg ikke vil løse denne problematik, men netop fastholde en "enklave" i Nærums bymidte som skiller mere end den samler, og efterlader et tomt og utrygt område i ydertimerne. Visionsplanen afdækker problematikken, men fokuserer snævert omkring erhvervsområdet og glemmer netop nærområdet og integrationen til dette. NG har ikke kunnet finde et eksempel på en velfungerende bymidte der primært består af et erhvervsområde, men kan finde talrige eksempler på velfungerende bymidter, hvor byliv skabes af blandet erhverv og beboelse.

NÆRUM ERHVERVSOMRÅDE I 80'ERNE

- Historisk er fremstillingen rigtig, men det kan tilføjes, at der i området tilstødende til rammelokalplanen, er foretaget nogen uheldige æstetiske dispositioner i denne periode og årtierne før. Her tænkes primært på dele af Nærum Hovedgade og der opfordres til at dette adresseres i forlængelse af udviklingen af rammelokalplanens område.

NÆRUM ERHVERVSOMRÅDE I 2016.

- NG er enige, men der savnes en afdækning af hvorvidt dette marked for "tech- og science" virksomheder står mål med ambitionerne. Der findes allerede massive muligheder for disse virksomheder i både Lyngby og Hørsholm. Hvad er plan B, hvis virksomhederne udebliver? NG opfordrer til at erhvervsdelen reduceres i planen (se kommentarer i nedenstående), og at der til gengæld fokuseres på at gøre den eksklusiv og attraktiv for de virksomheder som vil investere i deres medarbejdere og omgivelser. Lad Nærum være lige så eksklusiv og attraktiv en erhvervslandsby som området (Nærum, Søllerød, Vedbæk og Skodsborg mv.) er for villaejere.

VISION FOR NÆRUMS NYE ERHVERVS- OG VIDENSBY 2026

NÆRUM ERHVERVS- OG VIDENSBY 2026

- Generelt er NG enige i at der skal tænkes bymiljø, men det skal være på "Nærums" måde. Byen omkring skal integreres i området, netop deraf vores forslag til navnet Nærum Grønne Erhvervslandsby.
- Grøn profil er essentiel, og er en del af Nærums DNA. Men en grøn profil alene er ikke nok til at gøre området attraktivt for tech-virksomheder. Vi mener at arbejde, rekreation og innovative løsninger til fællesarealer skal kombineres for at gøre Nærum unik. Vi er enige i ambitioner om fælles værksteder, auditorier osv., men indtænk derfor løbe- og cykelruter, parkour, skate- og pumptracks sammen med erhvervsbyen. Gode spisesteder og kaffebarer er et vigtigt fundament for virksomhedernes muligheder for netværksdannelse. F.eks. kan der stille krav om at der skabes offentligt tilgængelige tagterrasser med cafe/restaurant/bar på de højeste bygninger i området, der kan tjene som lokale samlingssteder.

ERHVERVSOMRÅDER HAR BRUG FOR BYLIV

- Enig, samme kommentarer som "Nærum erhvervs- og vidensby 2026"

ERHVERVS- OG VIDENSBYEN SKAL PASSE TIL MENNESKET

- NG er enige i at aktivt byliv er "limen" som få byen til at hænge bedre sammen. Dette gælder både om dagen, om aften og i weekend. Derfor er et for ensidigt fokus på erhverv i det pågældende område bekymrende. Der skal i højere grad tænkes i en balance imellem erhverv, beboelse og oplandet, dermed landsbytanken.

NÆRUMS NYE, GRØNNE ERHVERVS- OG VIDENSBY

- Forslag til navn – Nærum Grønne Erhvervslandsby. Dette for at sætte fokus på det multifunktionelle byliv der skal skabes.
- Der bør fokuseres på det "multifunktionelle" for at skabe et aktivt "byliv". Byliv, eller manglen på samme er afgørende for om området bliver en succes eller fiasko.

PROFIL OG IDENTITET

NÆRUM ER DEN OVERSETE FORBINDELSE

NG er enige. Der er en unik mulighed for at binde Nærum Grønne Erhvervslandsby sammen med forskningsmiljøerne på DTU og i Hørsholm via grønne cykelruter. Disse skal dog gøres effektive, så de både passer til den praktiske hverdag, samtidig med at der er mulighed for sætter krydderi på hverdagen med små afstikkere til f.eks. Stampedam, Ravnholm eller Dyrehaven når tiden tillader det.

- Cykellink mod Hørsholm virker fint frem til Gl. Holte, men afbrydes derefter. Mod Lyngby er ruten i dag kringlet og dårligt oplyst i vinterhalvåret frem mod Lundtofte.
- NG anbefaler at der etableres en supercykelsti langs med Helsingørmotorvejen i hele RK's område, med et ambitionsniveau der viser at cykeltransport prioriteres på lige fod med biler og lokalbane.
- Logistikken for erhvervsområdet kunne styrkes ved at gøre området attraktivt for delebiler, og RK opfordres til at indgå dialog med aktører og indtænke centrale områder som kunne være egnede som "hotspots".

NÆRUM ERHVERVS- OG VIDENSBY TILTRÆKKER NYE MÅLGRUPPER

Se indledende kommentarer til afdækning af "markedet".

POTENTIALER

- Villaområderne og de almene byggerier omkring "erhvervs- og vidensbyen" nævnes ikke med ét ord. Det er netop her kilden til "byliv" i ydertimerne ligger. Nærum skal IKKE have et isoleret erhvervsområde i sin bymidte, det er netop den problematik hele oplægget skal løse, og det er derfor yderst uheldigt at disse ikke nævnes. Heller ikke den nærliggende skov, strand og grønne områder nævnes, og heller ikke de attraktive transportmuligheder.
- Biblioteket er en perle i Nærum i sin nuværende placering, og udgør en vigtig kulturinstitution for alle aldre. Herunder som drivkraften bag "Nærum Kulturdag" som årligt afholdes med stor succes i biblioteksparken. At biblioteket betegnes som "frakoblet" viser igen et uheldigt fokus på "erhvervs- og vidensbyen" uden hensyntagen til det omgivende område.

UDFORDRINGER

NG er enige i udfordringerne som nævnes.

SÅDAN REALISERES VISIONEN (I SEKS GREB)

DE SEKS GREB

Bilbyen: Tanken er sympatisk, men synes svær at realisere. Hvordan skal liberalt erhverv flyttes i praksis, hvis de ikke selv vælger at gøre det? Hele planen baserer sig på dette, men giver ikke nogen bud på konkrete handlinger.

1. BYD VELKOMMEN TIL NÆRUM

NG er ikke enige i at modtagelsen til Nærum skal være baseret på en erhvervsprofil, men er enige i at forholdene i dag ikke er hensigtsmæssige. Profilen bør baseres på Nærums kendetegn, de røde afvalmede sadeltage, byens grønne islæt og historie som landsby. Dette i symbiose med erhverv. Dermed foreslår NG at der bebygges på den nordlige del mod motorvejen (og ikke mod syd), med krav om at bebyggelsens æstetiske fremtoning indpasses med byens kendetegn.

Velkomsten kunne i højere grad vise et sted hvor erhverv, bolig og grønne områder er i harmoni. F.eks. ved at bebyggelse kan anes, men igennem grøn vækst (med henvisning til DTU Sciencepark i Hørsholm).

Motorvejsbroen udgør allerede i dag en flaskehals for trafikken, hvilket bør udbedres hurtigst muligt hvis visionsplanen skal realiseres.

2 GIV ERHVERVSOMRÅDET EN KLAR PROFIL

Se ovenstående bemærkninger om begrænset bebyggelse langs motorvejen. Det kan give en tillukket og trykkende velkomst hvis byggeriet sker langs hele de foreslåede strækninger ved motorvejen, hvilket ikke hænger sammen med Nærums profil som en grøn landsby. Der er en god pointe i at det kan være attraktivt for visse virksomheder at blive set fra motorvejen, men dette stemmer dårligt sammen med ambitionen om at give området en klar profil, og NG ønsker ikke at Nærum skal være reklamesøjle for enkelte virksomheder. Den uheldige udvikling langs motorvejen i Lyngby ønskes ikke gentaget i Nærum, men det påpeges at NG er tilhængere af at udvikle og forny området i en reduceret skala.

3 – FACILITÉ NETVÆRKSdannelse OG UDVIKLING AF ERHVERVS- OG VIDENSBYEN

Generelt er NG enige, men de tiltag der nævnes indledningsvist, virker mere som et campus end en erhvervsby. Igen fremstår visionen som en boble, uden meget hensynstagen til Nærums omkringliggende landsby, hvilket er yderst uheldigt.

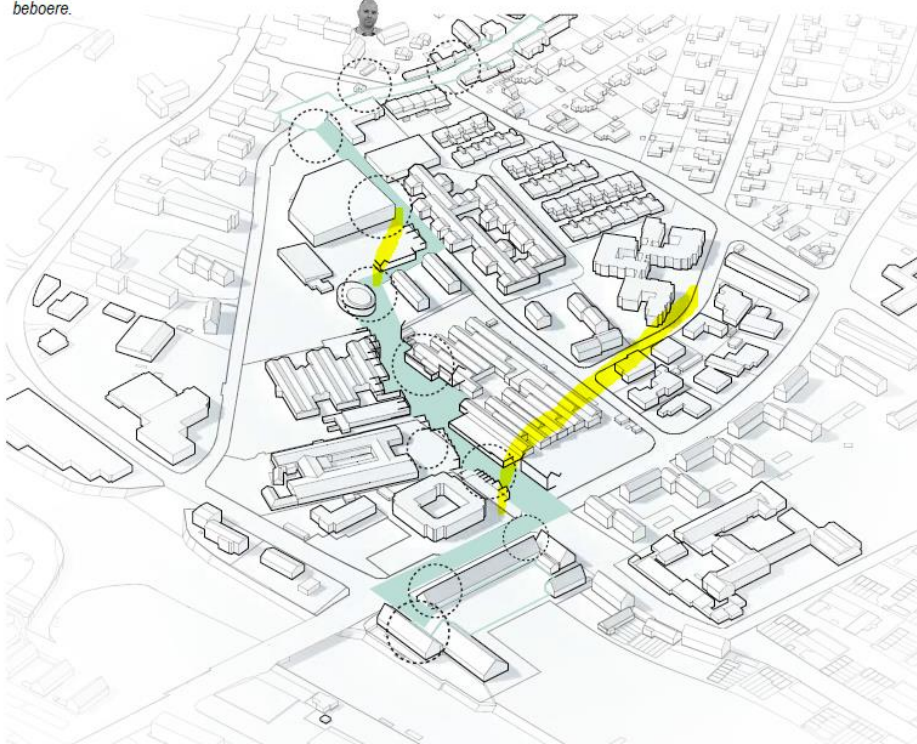
4 – OMDAN GRÆNSER TIL GRØNNE FORBINDELSER

NG er enige, men det skal være til at vedligeholde over tid, så det ikke forfalder.

5– ANLÆG EN BYDELSRYGRAD

Bylivsrygraden er et centralt punkt for områdets succes. Den foreslåede bylivsrygrad baserer sig dog på netop en cykelforbindelse som ikke anvendes, da den ikke forbinder nogen naturlige bevægelsesmønstre. Ideelt set bør der etableres linier i diagonalen af erhvervsområdet, som direkte forbinder Nærum Vænge Torv med erhvervslivet på den østlige del af Nærum Hovedgade. Bylivsrygraden kunne med fordel formes som et Y, der også retter sig mod Byageren for at få flere indgange til området og dermed stimulere naturlige bevægelsesmønstre. Ellers vil erhvervsområdet stadig være den "ø" som adskiller de to områder. Stiføring skal naturligvis ske med hensyntagen til nuværende bebyggelser. Desværre kompliceres linieføringen ved de nyligt etablerede ungdomsboliger og rækkehuse. Forslag til alternative linier kunne være som skitseret med gult nedenfor:

Forslag: En ny bylivsrygrad anlægges gennem erhvervs- og vidensbyen og bliver den levende, grønne og skønne midte, som både formidler fortællingen om erhvervs- og vidensbyens identitet og giver udadvendte funktioner, som kan benyttes af virksomheder og af beboere.



Rekreative rammer kan være mere end en boldbane, en kaffebar og en juicebar. Netværk kommer typisk ved etablering af rammer der gør det attraktivt. Etablering af løberuter, træningsfaciliteter, værksteder og evt. fællescykler til landevej og MTB kunne f.eks. skabe netværk og kunne inkludere hele Nærum. En hundebørnehave kunne være en anden mulighed. F.eks. opfordrer NG til at der etableres et "Medborgerhus" som kan anvendes af både virksomheder og borgere i området, og som kunne huse dele af ovennævnte faciliteter. Dette ville knytte erhvervsområdet med den resterende by, og gøre Nærum til en tech-landsby for alle.

6 – VEND PARKERINGSLOGIKKEN OM

NG er enige i at parkeringsforholdene ikke skal fylde hele området, men det virker ikke realistisk at parkere på de omgivende veje, med mindre at disse udvides betragteligt i bredden. Det synes forunderligt at det nyligt nedrevne parkeringshus på Linde Allé nu skal erstattes af tilsvarende. Det kunne også overveje at anlægge parkeringskældre, som vil muliggøre en grønplads i gadeplan. Dette ses flere steder i København.

RAMMELOKALPLAN

NG mener overordnet og som angivet i vores kommentarer til Visionsplanen, at Rammelokalplanen ikke adresserer kerneudfordringen for det pågældende område tilstrækkeligt, nemlig: "midt i byen, men ikke en del af byen". NG mener at området (primært delområde 1), ud fra det skitserede forslag, stadig vil være en isoleret ø i Nærum, omend området nok vil være mere attraktivt for evt. virksomheder end det er i dag. NG opfordrer derfor til at gøre området multifunktionelt, hvor der skrues lidt ned for andelen af erhverv, og op for integration til det resterende Nærum. NG støtter tanken om at skabe byliv, men dette skal ikke kun være i kontor og skoletid. Ved at indtænke rekreation, og åbne mere op for beboelse i området (også ikke erhvervsrelateret), vil der skabes liv i alle døgnets timer. Dette er netop essentielt for en bymidte, og et rent erhvervsområde i et bycenter forekommer besynderligt.

For at imødekomme dette, forslår NG at "Nærum Erhvervsby" fremover tildeles navnet "Nærum Grønne Erhvervslandsby". Det grønne henviser til både de grønne omgivelser omkring os, men også for at understrege en ambition om bæredygtighed i udviklingen. Her henvises også til vores hørings svar til Kommuneplan 2021, vedr. incitamenter til bæredygtigt byggeri for bolig og erhverv, incitamenter til fælles infrastruktur som fremmer den grønne omstilling. "Landsby" henviser til Nærums historiske fundament, der som Visionsplanen korrekt omtaler, strækker sig tilbage til vikingetiden og dermed er en af Rudersdals ældste beboelser. Symbiosen mellem dette, og attraktive forhold for erhverv (i en mindre skala end rammelokalplanen lægger op til), vil i NG's mening gøre Nærum Grønne Erhvervslandsby attraktiv for både områdets beboere og erhverv. I øvrigt henvises til NG's hørings svar til Kommuneplan 2021 især afsnittet vedrørende Nærum.

NG har forståelse for at Rammelokalplan ikke er byggeretsgivende, men opfordrer til at man prioriterer byens grønne udtryk ved ankomsten fra Helsingørmotorvejen. Det grønne åbne indtryk, når man på motorvejen kommer fra Nord eller Syd, skal bevares, og byen skal fremstå med (røde) afvalmede saddeltage. NG finder det problematisk med større kontorbygninger på begge sider af rampen fra motorvejen, måske attraktivt, men det vil lukke Nærum frem for at åbne, og vil i vores øjne ikke byde velkommen på en hensigtsmæssig måde.. Det er svært at bygge natur, men man kan lade naturen kaste lys på byggeri. Derfor foreslår vi at den sydlige del af delområde 2 bør være med lav bebyggelse eller intet og "bare grønt anlæg".

REDEGØRELSE

INDLEDNING OG BAGGRUND

Visionsplanen tager udviklingen af området til et punkt, hvor der endnu er et stykke vej til en lokalplan. Derfor er der udarbejdet et lokalplangrundlag, som omsætter visionsplanens tanker til et grundlag for en egentligt juridisk bindende plan i form af en rammelokalplan.

Rammelokalplanens kraftige henvisninger til Visionsplanen virker uhensigtsmæssige, idet de tillægger et dokument uden juridisk binding en grundlæggende betydning for Rammelokalplanen. Derfor opfordrer NG til at henvisningen gøres mindre forpligtigende, således at fremtidige dispositioner i højere grad kan træffes selvstændigt.

"Rudersdal Kommune ønsker at bevare Nærum Erhvervsområde som erhvervsområde i stedet for at omdanne området til boligområde, som ellers sker for mange erhvervsområder i dag på grund af markedsudviklingen."

Dette stemmer ikke overens med visionsplanens formulering om at gøre Nærum Erhvervs- og vidensby til et multifunktionelt område. Netop områdets placering i Nærums bymidte gør det, i følge visionsplanen, essentielt at der skabes "Byliv" i området. Derfor opfordrer NG til at der skabes balance i området, og at gøre området til et eksklusivt og attraktivt område for de virksomheder som vælger at placere sig i Nærum, samtidig med at bymidten i højere grad balanceres mellem beboelse og erhverv, så der skabes en erhvervslandsby. Heraf foreslår NG at området omdøbes til "Nærums Grønne Erhvervslandsby".

VISIONSPLAN 2016

Se kommentarer til dette, hvilket er angivet indledningsvist i dette dokument

LOKALPLANSGRUNDLAG

Området er udpeget som særligt lokaliseringsområde, og derfor har en del af opgaven været at undersøge, hvor meget der kan bygges på de enkelte grunde i form af volumenstudier og rummelige visualiseringer.

Det skal ses i relation til bevarelse af Nærum's arkitektoniske udtryk og i harmoni med omkringliggende bebyggelser og natur. Dvs. proportionalitet ved tilpasningen af bygningshøjder med hensyntagen til skyggevirkninger og udsigter. Herudover henvises fokus på Nærums kendetegn med røde afvalmede sadeltage og de grønne omgivelser omkring byen.

Lokalplangrundlaget fastlægger de overordnede principper for anvendelse af de enkelte delområder i området. Lokalplangrundlaget fastlægger desuden bebyggelsesprocenter, stiforbindelser -herunder bylivsrygraden og tværgående stier. Der fastsættes et princip om at vejadgang til delområde 1 skal ske via de omgivende veje, og at der ikke længere kan køres på "bylivsrygraden".

Bylivsrygraden der skitseres i lokalplanen virker i højere grad som en "erhvervslivsrygrad". For at skabe "byliv" bør Nærums omgivende miljø integreres i området. Bylivsrygraden der skitseres bygger på en eksisterende cykelforbindelse der netop ikke fungerer, hvilket skyldes at den pågældende linie er en blindtarm der ikke stimulerer de naturlige trafikmønstre. Etableringen af bylivsrygraden bør desuden ikke virke belastende for eksisterende bebyggelse og skal ske under hensyntagen dertil.

NG har stor forståelse for at rammelokalplanens eksempler netop er dette, men vi kan ikke undlade at eksemplet på side 8 virker koldt og skyggefuldt og ikke befordrende for "byliv". Dette sender et uheldigt signal til lokalmiljøet om ambitionerne for projektet.

OMRÅDET

OMRÅDETS HISTORIE

Gennemgangen af områdets historie, starter ved år 1900, hvilket er uhensigtsmæssigt idet Nærums historie går tilbage til vikingetiden. Der kan med fordel lægges vægt på områdets historiske og kulturelle værdi som lands- og handelsby, som ligger fint i tråd med udviklingen mod en grøn erhvervslandsby.

LOKALPLANOMRÅDETS EKSISTERENDE FORHOLD

Delområde 1:

Der er i omkring 2009 anlagt en nord-syd gående cykel- og gangsti fra Nærum Hovedgade ved gymnasiet, gennem området til Skodsborgvej. Stien er i dag ikke særligt trafikeret, formentlig fordi den ligger på bagsiden af bygningerne.

Stien anvendes sjældent da den er en "blindtarm" som ikke stimulerer naturlige bevægelsesmønstre.

LOKALPLANENS FORMÅL OG INDHOLD

"Rudersdal Kommune ønsker at omdanne Nærum Erhvervsområde i overensstemmelse med visionsplanens hovedgreb."

Igen henvises til kommentarer vedrørende forholdet mellem Visionsplanen og Rammelokalplanen.

"Formålet med lokalplanen er at skabe et levende erhvervsområde, som er forbundet til resten af Nærum by. Byområdet skal udvikles med udgangspunkt i Nærums særlige karakter."

Der henvises til kommentarer om vigtigheden af at integrere det pågældende område i Nærum som helhed, med erhverv som et ikke eksklusivt element.

OMRÅDETS ANVENDELSE

Parkering:

Side 20 vedr. parkeringszoner: Parkeringszonerne ved afkørslen fra Helsingørmotorvejens nordgående afkørsel er uheldigt placeret, da det vil udgøre "velkomsten" til Nærum for besøgende der kommer herfra. Placeringen kan være et nødvendigt onde, idet andre muligheder synes begrænsede, men netop derfor bør der indgå skærpede krav om parkeringsforholdenes fremtoning. Evt. kan der sættes krav om at parkering her skal være under terræn, eller at der stilles skærpede krav til den æstetiske fremtoning. Der henvises til parkeringsanlægget ved Regionshospitalet i Silkeborg som inspiration

Delområde 1:

Delområde 1 må kun anvendes til erhvervsformål i form af kontor og serviceerhverv samt let produktion og håndværk, som ikke er til gene og som tilhører miljøklasse 1 og 2. Området må også anvendes til hotel.

Desuden må delområdet anvendes til boligformål i form af mindre boliger, der er understøttende for udvikling af et erhvervs- og vidensmiljø. Det samlede boligareal må ikke overstige 20 % af det samlede etageareal i delområdet.

Der opfordres til at dette gøres mere åbent over for yderligere beboelse og rekreative formål, qua tidligere bemærkninger.

Boliger skal ved deres placering orientere sig mod Bylivsrygraden.

NG tilslutter sig dette.

Side 21 bylivsrygrad:

Langs bylivsrygraden kan der på udvalgte strækninger etableres publikumsorienterede funktioner så som café, restaurant, motionscenter, iværksættercenter, techbibliotek, showrooms og lignende

Skal bylivsrygraden skabe "byliv" opfordres der til at den bliver åben, så den ikke ender forblæst og skyggefuld. Høj bebyggelse helt op til bylivsrygraden vil give skygge og turbulens. Herudover henvises der til tidligere kommentarer om multifunktionalitet, integration til den omgivende landsby og naturlige bevægelsesmønstre i området. Især mod Byageren kan der med fordel tænkes passager/stier

Delområde 3:

Delområde 3 må kun anvendes til butikker, der alene forhandler pladskrævende varer som f.eks. motorkøretøjer, lystbåde, campingvogne, trailere, planter, havebrugsvarer, tømmer, byggematerialer, grus, sten- og betonvarer.

Det er forståeligt at der tages hensyn til de eksisterende bilforhandlere, men ved at området "kun" må anvendes til sådanne butikker og virksomheder fastlåses området. Bør formuleringen ikke være "må anvendes"? NG ønsker absolut at bevare brandstationen i Nærum. Såfremt den ikke kan bevares i område 2, foreslås det f.eks. at brandstationen genplaceres i dette område.

VEJ, STI- OG PARKERINGSFORHOLD

Vejadgang:

Fra Ændringsnotat med udgangspunkt i Bycenterudvalgets drøftede Forslag til Rammelokalplan 276:

"afsnittet vejadgang på side 22 er der indsat følgende tilføjelse: "Bylivsrygraden skal i sin bredde og skala minimum modsvare udtrykket i Nærum Hovedgade"

Denne ændring er ikke inkorporeret i rammelokalplanen som er sendt til høring

Vejadgangen vil desuden give et enormt pres på parkeringsforholdene på de omgivende veje. Dette bør der tages hånd om i planlægningen, igen kan parkering under terræn overvejes. Der henvises f.eks. til Langelands Plads på Frederiksberg som inspiration.

Parkeringsforhold

Det er essentielt for virksomheder at besøgende kan parkere uden besvær. Dårlige parkeringsforhold afskrækker både virksomhederne og deres kunder.

BEBYGGELSENS OMFANG OG PLACERING

Bygge- og facadelinje

Bebyggelse inden for lokalplanområdet må kun placeres inden for facade- og byggelinjer som vist i princippet på kortbilag 3.

Kortudsnittet åbner for bebyggelse som skærer linien mod Byageren af. Det kunne med fordel sikres at denne linie bevares til stier, for at stimulere bevægelsesmønstre i denne retning (mod Bystykket og Nærumgårdsvej, nordgående)

BEBYGGELSENS YDRE FREMTRÆDEN

Ny bebyggelse inden for området må kun opføres med sadeltag på mellem 30 og 45 grader.

Det kunne med fordel præciseres at det skal være med afvalmet sadeltag

LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING

TRAFIKPLANLÆGNING

Vejstatus

”Mod øst afgrænses området ved boligerne langs Nærumgårdsvej.”

Mod øst afgrænses området af Linde Allé

ØVRIGE PLANER OG POLITIKKER

Planstrategi 2019

Planlægningen for området skal understøtte at ansatte kan pendle med andre transportformer end bilen – dvs. med tog, bus eller cykel.

Da DTU campus er et ”hotspot” for flere delebilsoperatører, kunne med fordel indledes en dialog med disse vedr. muligheder for at dette kunne integreres i erhvervsområdet. Det ”delebils-link” ville netop være af stor værdi for ansatte som cykler på arbejde, men som hvor behov for en bil kan opstå spontant i løbet af dagen. Et hotspot for delebiler ville desuden være af stor værdi for Nærums borgere generelt, hvilket vil bidrage til at gøre lokaliteten attraktiv for delebilsoperatørerne ved at bidrage til at nå en kritisk masse for brugen og sprede brugen ud på flere af døgnets timer.

Strategi for Byens parker og grønne områder 2012

Træer hen over motorvejsbroen og grupper af træer på engen vest for Nærum station vil danne en grøn port, der kan understrege velkomsten til Nærum og samtidig være forplads til stationsområdet.

Det lyder utroligt tiltalende med denne grønne port, men opmærksomheden henledes på at motorvejsbroen allerede er en flaskehals i myldretiden. Dette bør der tages hensyn til, da problemet ikke forventes at bliver mindre hvis Rammelokalplanens visioner realiseres. Motorvejsbroen udgør allerede et utrygt moment for børnefamilier der dagligt krydser til og fra skole og døgninstitutioner, og en udvidelse af trafikken ville forstærke dette yderligere. Derfor kunne det evt. overvejes om der kunne skabes en separat cykelbro, som dels kunne gøre passagen tryk for cyklister, og dels kunne gøre det muligt at skabe denne grønne bro.

STØJFORHOLD

Vejstøj

RK opfordres til at prioritere støjreducerende vejbelægninger og opsætte støjværn mod motorvej af absorberende og ikke reflekterende type. Så vidt muligt opfordres der til at der etableres klimavenlig asfalt f.eks. som dette link

<https://www.vejdirektoratet.dk/pressemeddelelse/vejdirektoratet-udlaegger-156-kilometer-klimavenlig-asfalt-i-aar>

TILLADELSER ELLER DISPENSATIONER I MEDFØR AF ANDEN LOVGIVNING

EKSPPROPRIATION

For at realisere planen kræves det at private virksomheder forflyttes. Dermed er det nærliggende at ekspropriation må være et nødvendigt for at realisere planen, såfremt virksomhederne ikke selv ønsker at flytte. Kan RK informere om der ligger konkrete planer for ekspropriation for at udføre visionen?