

# REFERAT Byplanudvalget 2018-2021 d. 14-04-2021

**Mødedato** Onsdag d. 14. april 2021 kl. 08:00

**Mødested** Skypemøde

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Scenarier for Lundtofte Stationsforplads (Beslutning).....	4
Proces for rammelokalplan for Firskovvej kvarteret (Beslutning).....	9
Lukket: Firskovvej (Drøftelse).....	13
Hævning af tagflade i rækkehusbebyggelse - Hybenvej 14 (Beslutning).....	14
Solcelletag på Virum Vænge 4 (Orientering).....	16
Lovliggørelsessager af skiltning over stueplan (Orientering).....	17
Lukket: Ejendomssag (Beslutning).....	19
Kommende sager.....	20
Meddelelser.....	21

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen**

00.22.00-A00-3-17

## **Beslutning**

Byplanudvalget, den 14. april 2021

Godkendt.

## Punkt 2: Scenarier for Lundtofte Stationsforplads (Beslutning)

01.02.00-P20-9-20

### Resume

Forpladserne til stationerne for letbanen skal designes, så de kan stå færdige til åbningen af letbanen i 2025. Forvaltningen har udarbejdet fire scenarier for en letbanestationsforplads i Lundtofte, scenarie A til D. De fire scenarier er beskrevet i forhold til den økonomisk ramme, funktioner, tryghed, sammenhænge til byudvikling i området og tidsperspektiver. Sagen lægges frem med henblik på en stillingtagen til, hvilket eller hvilke scenarier forvaltningen skal arbejde videre med.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med scenarie A for Lundtofte stationsforplads.

### Sagsfremstilling

#### Baggrund

Letbanen forventes at blive taget i brug i 2025. Der kommer til at være syv letbanestationer i Lyngby-Taarbæk Kommune. De syv stationer er Lundtofte i tracéet overfor Lundtofteparken, Rævehøjvej, Anker Engelunds Vej og Akademivej alle tre på DTU, Fortunbyen på Klampenborgvej, Lyngby Centrum ved Magasin og Lyngby station på Jernbanepladsen. DTU finansierer og anlægger letbanestationsforpladserne ved Rævehøjvej, Anker Engelunds Vej og Akademivej.

I tilknytning til stationerne kan der på forskellig vis etableres stationsforpladser. Stationsforpladser har betydning for oplevelsen af og lysten til at bruge letbanen. Velfungerende stationspladser indeholder funktioner som for eksempel gode omstigningsforhold og cykelparkering, der giver grundlag for flere passagerer til letbanen og i den samlede kollektive trafik. Et af de mere synlige elementer på letbanens stationsforpladser, vil være cykelparkeringen. Øvrigt byinventar såsom bænke og anden mulighed for ophold, belysning samt beplantning kan danne en helhed med cykelparkering, og medvirke til at skabe trygge og funktionelle stationspladser. Muligheden for bilparkering ved letbanestationerne er et andet element, der kan være med til at få flere passagerer over i den kollektive trafik. Flere passagerer til letbanen vil alt andet lige forbedre letbanens økonomi og dermed mindske det kommunale tilskud til driften af letbanen. Forvaltningen har udarbejdet et katalog over stationsforpladser i Lyngby-Taarbæk Kommune, herunder med en helt overordnet beskrivelse af, hvilken bymæssig sammenhæng stationerne indgår i (bilag).

#### Planforhold m.v. ved Lundtofte Station

Letbanestationen i Lundtofte ligger i kommuneplanramme 1.7.95. Her gælder rammen: Stationsnært kerneområde. Der skal generelt sikres varierede anvendelser i Tracéet som helhed, fx bolig/erhverv. Områdets anvendelse er fastlagt til blandet bolig og erhverv. Specifik anvendelse: boligområde, kontor- og serviceerhverv, publikumsorienterede serviceerhverv, område til offentlige formål, offentlig administration, tekniske anlæg og parkeringsanlæg. Der er ikke lokalplan for området.

I forbindelse med de første udbud i Traceet syd tilbage i 2015 blev det aktuelt at få fastlagt nogle generelle principper for bebyggelse og ubebyggede arealer i hele Tracéet. Principperne har til formål at medvirke til at sikre bymæssig og visuel sammenhæng samt ensartede forhold for fremtidige bygherrer i Traceet. Målet er, at principperne indarbejdes i de fremtidige lokalplanforslag. Principperne er vedtaget af Kommunalbestyrelsen i maj 2016 (bilag).

Der er en vejbyggelinje ift. motorvejsrampen. Stationsforpladsarealet er i nedenfor beskrevne scenarier A, B og C flyttet helt ud til motorvejsrampen for at optimere det bygbare areal i CN1. Den del af stationsforpladsarealet, der ligger indenfor vejbyggelinjen, kræver dispensation fra Vejdirektoratet og tinglysning af fjernelsesdeklaration.

## Fire scenarier for en letbanestationsforplads i Lundtofte

Der forelægges fire scenarier for en stationsforplads i Lundtofte. De fire scenarier for en stationsforplads i Lundtofte er beskrevet i forhold til den økonomisk ramme, indretning, funktioner, tryghed, sammenhænge til byudvikling i området samt tidsperspektiver.

### Scenarie A:

I scenarie A er der arbejdet med et stationsforpladsareal på ca. 800 m<sup>2</sup>. Det tilstødende areal CN1 vil få et matrikulært areal på 4.600 m<sup>2</sup> og bygbart areal på 2.200 m<sup>2</sup>. Scenariet fremgår af skitse A. Forpladsarealet indeholder gang- og opholdsarealer. Der er adgang for gående og cyklister fra Lundtoftegårdsvej til letbanestationen. Der er ikke vejadgang, parkeringspladser ved letbanestationen, ligesom den skitserede vendeplads heller ikke indgår i scenarie A (bilag).

Der er i dette scenarie lagt vægt på at skabe gode rammer for gående og cyklende. Der er placeret 129 cykelstativer på forpladsarealet. Der er arbejdet med byrumsinventar, der kan medvirke til at stationsforpladsen bliver tryghedsskabende. Der er i anlægsoverslaget forudsætningsvis arbejdet med belægning og inventar (bænke, belysning, træer). Scenarie A kan ses som en grundmodel for en funktionel stationsforplads, hvor de nødvendige elementer er til stede. Scenarie A kan jf. forvaltningens overslagsberegninger som udgangspunkt anlægges inden for den eksisterende budgetramme på 11 mio. kr., se økonomiafsnittet.

I scenarie A ser forvaltningens forslag til hovedtidsplan ud som følger: Skitseforslag i 2021/primus 2022, detailprojekt i 2022 og anlægsarbejder i 2023.

### Scenarie B:

I scenarie B er der arbejdet med en lidt større stationsforplads. Udover at der er adgang for gående og cyklister, er det i B scenariet også muligt at komme hen til stationen i bil via en ny vej. Der er mulighed for kør og ride og der kan indgå 14 parkeringspladser ved stationen. I scenarie B er der arbejdet med et stationsforpladsareal på ca. 1.900 m<sup>2</sup> inklusiv en vendeplads og 14 parkeringspladser. I budgettet for stationsforpladsen indgår ligeledes fordelingsvejen. Afgrænsningen af stationsforpladsen fremgår af skitse B1 og B2, der adskiller sig ved at have forskellig bredde på fordelingsvejen - henholdsvis 6 meter og 10 meter inkl. fortov og cykelsti (bilag).

Det tilstødende areal CN1 vil få et matrikulært areal på 3.400 m<sup>2</sup> og bygbart areal på 2.100 m<sup>2</sup>.

Scenarie B1 kan ses som en grundmodel for en funktionel stationsforplads (samme niveau som scenarie A), hvor de nødvendige elementer er til stede, hvor der i B2 er arbejdet med at forstærke oplevelsen, identiteten og funktionaliteten. I scenarie B2 er der arbejdet med øget kvalitet og kvantitet af inventar såsom bænke, flisebelægning fremfor asfalt, og flere træer som kan styrke det grønne udtryk.

En 180 m lang fordelingsvej vurderes at koste ca. 5-7 mio. kr. afhængig om bredden på vejen er 6 meter eller 10 meter inkl. vendeplads. Fordelingsvejen er i Dyrehavegårdprogrammet forudsat finansieret via udbygningsaftaler i forbindelse med salg af CN1&CN2.

Overslagsberegningerne for scenarie B1 og B2 er henholdsvis 19 mio. kr. og 25 mio. kr. Scenarie B1 og B2 ligger over budgettet, der er til rådighed til finansiering af en stationsforplads i Lundtofte. Hvis B1 eller B2 vælges skal det undersøges nærmere om en mulig finansiering af de resterende beløb kan fx. findes ved omprioritering indenfor anlægsrammen.

I scenarie B1 og B2 ser forvaltningens forslag til hovedtidsplan ud som følger: Skitseforslag i 2021/primus 2022, detailprojekt i 2022/2023 og anlægsarbejder i 2023/2024.

### Scenarie C:

I scenarie C forudsættes det, at CN1 og/eller CN2 udbydes til salg. Dette især med henblik på at skabe et sammenhængende byrum i det nordlige Tracé, der også kan understøtte passagergrundlaget for letbanen, samt for at finde (yderligere) finansiering til indretning af en stationsforplads, hvor hensynet til tryghed og tilgængelighed vægtes højt. Det er ligeledes muligt at køre i bil frem til stationsforpladsen, hvor der vil være en række P-pladser samt afsætningsmulighed (bilag).

Finansiering af adgangsvejen og vendepladsen vil afhængigt af anlægstidspunktet kunne ske helt eller delvist via udbygningsaftaler med kommende ejere af arealet eller via provenuet fra salg af ejendommene.

Der er mange muligheder for at skabe både byliv og tryghed omkring stationsforpladsen. Kombinationsmulighederne er mangeartede og vil skulle fastlægges specifikt for dette område i forbindelse med udarbejdelse af et evt. udbudsmateriale. Der kunne fx tænkes i en model, hvor en del af arealet til stationsforplads indgår i et bolig (private/almene)- og/eller erhvervsprojekt, ved fx at indtænke parkeringsarealer og kørearealer, som både anvendes til bolig- og erhverv og samtidig kan anvendes til brugere af letbanen. Med letbanestationens placering tæt på CN1, er det ud fra en byplanmæssig betragtning oplagt at udnytte den stationsnære beliggenhed af CN1 og CN2 til boliger og/eller personintensive arbejdspladser, for på den måde at understøtte passagergrundlaget til letbanen og dermed flytte folk fra bilerne over i den kollektive trafik. Flere passager til letbanen vil alt andet lige give en bedre driftsøkonomi for letbanen og dermed et mindre kommunalt tilskud.

I scenarie C forudsættes det, at kommunen efter udarbejdelse af hhv. skitseprojekt i 2021/primus 2022 – og detailprojekt i 2022 anlægger den del af stationsforpladsen, som svarer til scenarie A i 2023, mens fordelingsvejen, p-pladserne og vendepladsen m.m. anlægges i forbindelse med at byggeriet på CN1 og/eller CN2 opføres. En proces fra udbud til færdigt byggeri forventes at kunne gennemføres inden for en tidshorisont på 4-5 år. Hvis et udbud af arealerne på CN1 og/eller CN2 igangsættes i 2022/2023, vil et færdigt byggeri forventeligt kunne stå klart i 2026-2028.

Det er af ressourcemæssige grunde ikke realistisk at igangsætte forberedelserne af et udbud i CN1 og/eller CN2 før tidligst i 2022. Såfremt et udbud skal forberedes, vil forvaltningen som ved tidligere udbud vende tilbage med et konkret bud på de ressourcemæssige konsekvenser, sammen med de indledende beskrivelser af et potentielt udbud.

Forvaltningen har regnet på et første overslag for hvad salg af CN1/CN2-arealer ved en række forskellige anvendelsesmuligheder vil kunne forventes at indbringe i provenu. (bilag)

Scenarie D:

I scenarie D afventer kommunen stillingtagen til egentlig stationsforplads til efter letbanen er taget i brug i 2025, og lader i første omgang Hovedstadens Letbane lave stiforbindelse fra Lundtoftegårdsvej frem til letbaneperronen (bilag).

Fordelingsvej

Der er i forudsætningerne for udbygning i Traceet, taget udgangspunkt i, at der skal være en adgangsvej ind til arealer i den nordlige del af traceet. Det er i Dyrehavegårdprogrammet forudsat, at en fordelingsvej skal forlænges mod hhv. nord og syd, når arealerne CN1&2, samt CN5&6 skal udvikles/udbydes, da der af hensyn til trafikafviklingen på Lundtoftegårdsvej ikke er planlagt med yderligere overkørsler på denne strækning. Fordelingsvejen er i Dyrehavegårdprogrammet forudsat finansieret via udbygningsaftaler. Hvis en stationsforplads på CN1 anlægges, ud fra den forudsætning, at man skal kunne komme hen til stationen i bil, uden at arealer på CN1&2 udbydes til salg (scenarie B), vil det (som udgangspunkt) ikke være muligt at finansiere en forlængelse af fordelingsvejen via en udbygningsaftale. En fordelingsvej på ca. 180 meter på mellem 6 og 10 meters bredde, vil beløbe sig til 5 til 7 mio. kr. afhængig om bredden på vejen er 6 meter eller 10 meter inkl. vendeplads. Der vil også være mulighed for at anlægge af en fordelingsvej på 6 meter i første omgang, og lade en opgradering af vejen til 10 meter med cykelsti og fortov indgå i udbygningsaftale ved byudvikling på CN1/CN2.

Videre proces

Forvaltningen arbejder frem mod en anden politisk fremlæggelse, forventeligt medio 2021, med bl.a. at få de økonomiske konsekvenser fuldt oplyst og få rammerne for et skitseprojekt yderligere beskrevet.

## Lovgrundlag

Ikke relevant.

## Økonomi

Som forudsætninger for anlæggelsen af Lundtofte Station er det lagt til grund, at denne finansieres over:

- bevillingsprogrammet "Letbaneomgivelser, cykel- og bilparkering ved stationer" 11.053.828 kr.
- Bevillingsprogrammet "Letbane-endestation-P-plads, toilet mv. afl. byudv DHG" 1.235.000 kr.
- Bevilling fra Vejdirektoratet, "Pulje til fremme af cykelparkering i forbindelse med offentlig trafik" (700.000,- kr. (forudsætter kommunal medfinansiering, 50%).

Bevillingsprogrammet "Letbaneomgivelser, cykel- og bilparkering ved stationer skal i henhold til budgetbogen 2019 samt budgetforudsætninger 2021-2024 dække udgifter knyttet til anlæggelsen af Lundtofte stationsforplads, Fortunbyen stationsplads samt Lyngby Station stationsplads.

Fortunbyen stationsforplads ventes anlagt for ca. 2 mio. kr. For så vidt angår Lyngby Station Stationsplads ventes ingen eller meget begrænsede udgifter, da stationspladser er afgrænset af HL's ø-perron på den ene side og Arkaden på den anden. Stationspladsen får således en bredde på under én meter.

Der er afsat ca. 11 mio. kr. til byrum ved Klampenborgvej (Letbane-Byrumsforskøn. ml. Lyngby hovedgade/Kanalvej). Det er på nuværende tidspunkt ikke afklaret om de ca. 11 mio. kr., der er afsat til byrummet/ stationspladsen ved Lyngby Centrum er tilstrækkeligt, idet der ikke pt. er et godkendt projekt for dette område.

DTU finansierer og anlægger letbanestationsforpladserne ved Rævehøjvej, Anker Engelunds Vej og Akademivej.

Toiletbygning på Lundtofte station:

Der er i regi af Dyrehavegårdprogrammet afsat 1.271.300 kr. i 2024 til anlæg af P-plads og toiletbygning ved letbanens endestation i Lundtofte. Det er på nuværende tidspunkt ikke afklaret om de 1.271.300 kr. er tilstrækkeligt, idet der ikke pt. ikke foreligger et projekt.

Cykelparkering:

I "Pulje til fremme af cykelparkering i forbindelse med offentlig trafik" har kommunen til Lundtofte Station i 2020 fået bevilget 700.000 kr. Disse midler kan aktiveres ved en tilsvarende kommunal medfinansiering.

1957-overenskomst:

Stationsforpladsområdet i Lundtofte er omfattet af 1957-overenskomsten med Københavns Kommune.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Byplanudvalget, den 14. april 2021

Radikale foreslår, at der arbejdes videre med scenarie C.

Afstemning om forslaget:

For: 2 (B(1),F(1))

Imod: 3 (C)

A tager forbehold.

Anbefalet, at der arbejdes videre med scenarie A.

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Ø foreslår, at der arbejdes videre med scenarie C.

Afstemning om forslaget:

For stemte: 2 (Ø (1), F (1))

Imod stemte: 4 (C)

A tager forbehold.

Anbefalet, at der arbejdes videre med scenarie A.

Udvalget ønsker, at der undersøges mulighed for afsætningsplads i området.

Udvalget ønsker dertil at kigge på parkering i området.

## **Bilag**

Katalog over letbanestationsforpladser i LTK

Principper for bebyggelse og ubebyggede arealer i Tracéet

Scenarie A

Scenarie B

Scenarie C

Scenarie D

Oversigtskort

# Punkt 3: Proces for rammelokalplan for Firskovvej kvarteret (Beslutning)

01.02.05-P16-4-19

## Resume

Der er i dialog med grundejerne på Firskovvej udarbejdet en udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet. Udviklings- og helhedsplanen blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 3. oktober 2019. I forlængelse af udviklings- og helhedsplanen skal der udarbejdes en rammelokalplan mv. for området. Rammelokalplanen skal fastlægge den overordnede struktur for området, men vil ikke være byggeretsgivende. Der vil i det efterfølgende arbejde med projektlokalplaner skulle tages stilling til fx fordeling af anvendelser, højder mv., og der vil i den forbindelse blive sikret en samtænkning med visionsprocessen for Kgs. Lyngby. Med sagen skal der tages stilling til om planlægning skal igangsættes, en række forhold vedrørende planlægning samt økonomi.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. planarbejdet for en rammelokalplan og kommuneplantillæg for Firskovvej kvarteret igangsættes,
2. planlovens mulighed for at stille krav om en vis andel almene boliger indarbejdes i kommuneplantillægget,
3. afgrænsning af området godkendes,
4. arbejdet med et spildevandstillæg for området igangsættes,
5. anlægsprojektet "Firskovvejområdet-Byudvikling - opstartsfasen" tilføres 1.900.000 kr. i rådighedsbeløb finansieret af "Visionsprogram for Kongens Lyngby" jf. tabellen i økonomiafsnittet og der gives bevilling til 1.900.000 kr.

## Sagsfremstilling

Baggrund

I forbindelse med vedtagelsen af udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet besluttede Byplanudvalget (18-09-2019, punkt 4), at der efterfølgende skulle udarbejdes en rammelokalplan for området på baggrund af principperne i planen. Rammelokalplanen skal konkretisere principperne ift. den overordnede indretning af området, bl.a. i forhold til trafikafvikling og den overordnede placering af bebyggelse og byrum. Arbejdet med igangsættelse af rammelokalplanen har, af bl.a. ressourcemæssige årsager, ligget stille. En række beslutninger om bl.a. kommunale aktiviteter i området trænger sig på, hvorfor der er behov for at igangsætte arbejdet med at fastlægge - kommuneplanramme og den overordnede tilgang til området mere præcist i en rammelokalplan.

Eksisterende forhold og planlægning

Området er omfattet af flere forskellige kommuneplanrammer, retningslinjer og lokalplaner (bilag). Nogle af de gældende planer for området forventes bibeholdt, mens andre forventes erstattet af den nye rammelokalplan og nye kommuneplanrammer. Området grænser op til Kgs. Lyngby Centrum, hvor der pågår arbejde med en visionsproces.

Forventet indhold i rammelokalplan

Rammelokalplanen skal fastlægge den overordnede struktur for området. Fokus vil være på den overordnede trafikafvikling, en overordnet inddeling af området ift. placering af byrum og bebyggelse, stiforbindelser i og igennem området samt den overordnede regnvands- og skybrudshåndtering. Rammelokalplanen skal herudover være med til at sikre, at den rekreative og grønne profil, i overensstemmelse med udviklings- og helhedsplanen, bliver et bærende element i den videre planlægning. Rammelokalplanen vil fastlægge de overordnede principper for en byudvikling af området, men vil ikke være byggeretsgivende. Der er dermed tale om en minimum rammelokalplan nu, og at de nærmere bestemmelser om anvendelser, bebyggelsens omfang mv først fastlægges i de efterfølgende byggeretsgivende projektlokalplaner.

Afgrænsning

Det foreslås, at rammelokalplanen får samme afgrænsning (bilag), som udviklings- og helhedsplanen. Det betyder, at området omfatter hele Firskovvejområdet samt de nærmeste ejendomme i bymidten på Nørgaardsvej og Klampenborgvej. Udviklings- og helhedsplanen omfatter også en mindre del af det areal, som kommunen bortforpagter ved Stenrødgård. Forvaltningen foreslår, at denne afgrænsning videreføres i rammelokalplanen, dog således at det areal, der bortforpagtes til Stenrødgård, som udgangspunkt kun indgår i rammelokalplanen med henblik på at fastlægge fremtidig trafikbetjening af området. Dette giver mulighed for, at en permanent vejadgang til Stenrødgård kan indgå i planlægningen, samtidig med at der kan tages stilling til, om denne vejføring også skal ses som en del af den samlede trafikafvikling for området, herunder de funktioner, der placeres i den østligste ende af Firskovvejområdet, fx driftspladsen.

## Trafikafvikling

I forhold til trafikafviklingen skal den fremtidige placeringen af veje og stikveje fastlægges. I forbindelse med forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej er der foretaget en nødvendige ombygning af den oprindelige del af Firskovvej. Dette har været benævnt som en midlertidig indretning, da der i forbindelse med realisering af udviklings- og helhedsplanen for Firskovvej, vil være behov for at ændre på vejens indretning. Rammelokalplanen skal derfor indeholde et forslag til en permanente indretning af Firskovvej, fra rundkørslen til Klampenborgvej, der lever op til principperne i udviklings- og helhedsplanen. Det vil sige, at vejen skal kunne afvikle den fornødne trafik for alle trafikarter, og samtidig have en grøn og rekreativ profil med fx vejtræer og arealer til forsinkelse/opsamling af regnvand mv. Den fornødne trafik beregnes ud fra en betragtning om trafikmængderne den ud fra de forventede anvendelser og bebyggelsesomfang mv. i området.

## Placering af bebyggelser og byrum

Rammelokalplanen forventes at indeholde en overordnet inddeling i byggezoner i forhold til principperne i udviklings- og helhedsplanen. Byggezonerne skal sikre, at der skabes areal til byrum og forbindelser i og igennem området. De konkrete byggefelter, bebyggelsesprocenter, højder mv. fastlægges først i efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner for de konkrete projekter i området.

## Regnvand, skybrudshåndtering og spildevand

Der skal udarbejdes et nyt spildevandstillæg og en skybrudsplan for området sideløbende med rammelokalplanen, med henblik på at sikre, at der bliver taget højde for disse udfordringer i forbindelse med placering af ny bebyggelse og byrum i området.

Spildevandstillæg og skybrudsplan for Firskovvej vil have en sammenhæng med nyt spildevandstillæg for Det Centrale Lyngby, da skybrudsvand fra Firskovvej naturligt vil samle sig på Cirkuspladsen ved den planlagte kanal. Skybrudsvandet fra Firskovvej vil indgå som en del af vandet i fæstningskanalen. Den øgede spildevandsmængde fra Firskovvejområdet belaster bassinet ved Stades Krog, som projektet for Det Centrale Lyngby skal aflaste. Der vil ske en koordinering mellem de to spildevandstillæg.

## Forventet indhold af kommuneplantillæg

Kommuneplantillægget skal indeholde nye kommuneplanrammer og retningslinjer for området. I kommuneplanrammerne skal de overordnede bestemmelser for området fastlægges. Det vil sige, at de overordnede anvendelser og bebyggelsesomfang, fx. bebyggelsesprocent og evt. max højde/etageantal mv. Kommuneplanrammen vil fastlægge den maksimale ramme for, hvad der kan tillades. Dette vil efterfølgende blive konkretiseret, og evt. reduceret i de kommende lokalplaner for konkrete projekter i området. Forvaltningen forventer, at rammen som minimum vil indeholde en overordnet bebyggelsesprocent for området, og fastlægge de forskellige mulige overordnede anvendelser. Der vil hermed være mulighed for at sikre sammenhængen med udviklingen af Kgs. Lyngby Centrum, jf. visionsprocessen herfor.

## Retningslinjer for detailhandel

Herudover skal kommuneplantillægget være i overensstemmelse med den statslige planlægning jf. Landsplandirektivet for detailhandel i hovedstadsområdet fra 2019, hvor Firskovvejområdet udpeges til aflastningsområde. Tillægget vil derfor indeholde en ny retningslinje for detailhandel for området (bilag). Retningslinjen vil udpege området til et aflastningsområde, frem for, som i dag, et område til butikker med salg af særligt pladskrævende varegrupper. Et aflastningsområde er jf. planloven et område, hvor der kan placeres butikker, som ikke uden videre kan placeres i bymidten for eksempel på grund af størrelse, trafikale forhold eller lignende. Der må ikke placeres dagligvarebutikker i aflastningsområder i hovedstadsområder og størrelsen på udvalgsvarebutikker skal være minimum 1.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal og må have et bruttoetageareal på maksimalt 40.000 m<sup>2</sup>. Der må ikke etableres dagligvarebutikker i aflastningsområdet. Da rammelokalplanen ikke bliver byggeretsgivende, vil der efterfølgende skulle udarbejdes byggeretsgivende lokalplaner for konkrete projekter i området, før der kan etableres nye detailhandelsbutikker. Dog vil de muligheder, der allerede i dag er gældende i Lokalplan 275 for Firskovvej 14-20 samt Nørgaardsvej 40 - Fogs arealer - ikke blive ændret ved de nye planer. I det videre arbejde med kommuneplantillægget vil forvaltningen i samspil med den i gang værende proces for vision og udviklingsplan for Konges Lyngby, afklarer det nærmere indhold af den kommende retningslinje for detailhandel bl.a. i forhold til afgrænsning og butiksstørrelser mv.

## Almene boliger

Hvis kommunalbestyrelsen ønsker at anvende Planlovens bestemmelse om, at der i lokalplaner kan stilles krav om at op til 25% af boligarealet i et nyt område skal være almene boliger, skal dette indarbejdes i kommuneplanens retningslinjer og kommuneplanrammer. Hvis der udarbejdes en ny retningslinje for almenboliger i kommuneplantillægget vil kommunen efterfølgende have mulighed for i forbindelse med de enkelte projekter i området at indarbejde krav om op til 25% almene boliger i det pågældende projekt. For at dette krav bliver gældende i praksis vil der først skulle optages bestemmelser om det i en byggeretsgivende lokalplan. Det der skal tages stilling til for nuværende, er derfor alene om forvaltningen skal indarbejde denne mulighed i kommuneplantillægget, så der senere kan træffes beslutning om hvorvidt denne mulighed skal bruges i praksis i de enkelte projektlokalplaner inden for området. Muligheden for at stille krav om de 25% almene boliger kan fx benyttet ift. at sikre almene ungdoms-, ældre- eller plejeboliger i området. Forvaltningen foreslår derfor at der udarbejdes ny retningslinje for almene boliger i kommunen som en del af kommuneplantillægget, og at det indskrives som en mulighed i rammen for Firskovvejområdet, for derved at have muligheden for at stilles kravet i de efterfølgende projektlokalplaner.

## Det videre forløb

Den kommende rammelokalplan og kommuneplantillægget er en opfølgning på udviklings- og helhedsplanen for Firskovvej. Der er tale om den helt overordnede plan for området, og der vil derfor efterfølgende skulle udarbejdes byggeretsgivende projektlokalplaner, hvori der fastlægges de præcise bygningshøjder og volumener samt anvendelser mv. for de enkelte delområder eller projekter. Det skal derfor i de efterfølgende projektlokalplaner fastlægges konkret hvilken fordeling af anvendelser, der skal være på de enkelte ejendomme. Med kommuneplantillægget udlægges det maksimale bruttoetageareal til detailhandel inden for det overordnede område, mens der først i forbindelse med de konkrete projektlokalplaner vil blive taget stilling til den konkrete placering og omfang af detailhandelsarealer.

## Lovgrundlag

Planloven.

## Økonomi

Der er i bevillingsprogrammet ”byudvikling Firskovvej – opstart” med tilføjede ekstra midler afsat i alt 1,7 mio. kr. til de indledende planer og analyser for området. Den største del af budgettet er brugt til udarbejdelsen af udviklings- og helhedsplanen for området. Der er en restbevilling på 359.888 kr.

Der er behov for at tilføre ekstra midler til projektet for at kunne gennemføre de nødvendige analyser mv.

Der tilføres 1,9 mio. kr. ekstra til projektet, og gives bevilling hertil. Dette forslås finansieret af 'Visionssprog. m for Kongens Lyngby'. I anlægsprojektet "Vision Kgs. Lyngby" er der et samlet budget på 13.457.500 kr. hvoraf der er givet

bevilling på 3.950.000 kr., og således resterer der 9.507.500 kr. af det afsatte budget. Budgettet i projektet "Vision Kgs. Lyngby" er disponeret i 2021, og derfor er der først ledig budget i 2022-2023.

Tabel til ændringer af rådighedsbeløb

Overskrift	Udvalg / Aktivitetssområde	2021	2022	2023	2024	Sum
Firskovvejområdet- Byudvikling, opstartsfase	Økonomiudvalg / anlæg	760	1.140			1.900
Vision for Kgs. Lyngby	Økonomiudvalg / anlæg		-1.000	-900		-1.900
I alt (kassen)		760	140	-900	0	0

(2021 P/L-niveau, t. kr.)

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

Byplanudvalget ift. punkt 1-3.

Teknik og Miljøudvalget ift. punkt 4.

Økonomiudvalget ift. punkt 5.

## **Beslutning**

Byplanudvalget, den 14. april 2021

Ad 1-3) Anbefalet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Ad 4) Anbefalet.

## **Bilag**

Notat - planforhold i Firskovvej området

Forslag til afgrænsning Rammelokalplan

Notat - om udarbejdelse af nye rammer og retningslinjer for detailhandel - Firskovvej

Oversigtskort

## **Punkt 4: Lukket: Firskovvej (Drøftelse)**

01.02.05-P16-4-19

## **Punkt 5: Hævning af tagflade i rækkehusbebyggelse - Hybenvej 14 (Beslutning)**

02.00.00-K02-1-20

### **Resume**

Hybenvej 12 og 14 er en del af en rækkehus bebyggelse. Ejeren af Hybenvej 14 har foretaget en renovering af taget. Ejeren af Hybenvej 12 mener ikke, at arbejdet er udført i henhold til den gældende lokalplan og har klaget til kommunen vedrørende dette. Byplanudvalget skal beslutte, om kommunen skal ændre sin afgørelsen.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at der ikke træffes en ny afgørelse.

### **Sagsfremstilling**

Ejeren har foretaget en renovering af taget på Hybenvej 14. Renoveringen kræver ikke en byggetilladelse.

Oprindeligt er husene opført med sammenhængende tagdækning for de to boliger. Lokalplan 156 § 7.2 fastsætter, at tagene skal dækkes med røde dybe falstagsten i tegl. Tagfladerne på de sammenbyggede hovedhuse skal fremstå som en tagflade, og må således ikke opdeles i skel.

De to boliger udgør selvstændige ejendomme. Derfor kan der ikke stilles krav om, at tagrenovering sker for begge huse samtidigt. Den enkelte ejer har således mulighed for at renovere deres del af taget. Det vil derfor ikke være muligt, at håndhæve lokalplanens bestemmelse fuldstændigt. Forvaltningen vurderer derfor, at lokalplanens intension er at sikre, at der opnås en ensartethed, der gør, at tagfladen som udgangspunkt fremstår som en samlet flade. Forvaltningen vurderer endvidere, at dette i særdeleshed gælder for tagfladen mod vejsiden, idet det er her at hensynet til offentligheden vejer tungest.

Ejeren af Hybenvej 12 mener, at den udførte tagrenovering er uhensigtsmæssig og uæstetisk, og at taget er hævet for meget, og dermed ikke overholder bestemmelsen i lokalplanen (bilag).

Der verserer pt. en sag om ændring af dele af konstruktionen, idet forvaltningen ikke har kunnet godkende den etablerede brandmæssige adskillelse mod naboen på havesiden.

### **Forvaltningens vurdering**

Forvaltningen har truffet afgørelse om, at tagrenoveringen, for så vist angår taghævningen, er udført i overensstemmelse med lokalplanen. Normalvis vil der ske en mindre hævnning af en tagkonstruktion i forbindelse med en tagrenovering. Da der ofte skal ske en ændring af lægter, opretning af konstruktionen og isolering. Det er således helt normalt at der sker en hævnning på nogle centimeter.

Samlet set vurderer forvaltning derfor, at der ikke kan ændres på spørgsmålet om taghævning, og altså den synlige markering i taget, mens den brandmæssige adskillelse naturligvis skal udføres iht. gældende regler, og således ændres på havesiden. Ejers forslag hertil fremgår af bilag.

### **Lovgrundlag**

Lokalplan 156.

## **Økonomi**

Såfremt udvalget ændrer forvaltningens tidligere meddelte beslutning, kan der evt. blive rejst spørgsmål om erstatning.

## **Beslutningskompetence**

Byplanudvalget.

## **Beslutning**

Byplanudvalget, den 14. april 2021

Godkendt.

Eventuel klage henvises til planklagemyndigheden.

## **Bilag**

Bemærkninger fra ejere

Yderligere bemærkninger fra Hybenvej 12

Oversigtskort

## **Punkt 6: Solcelletag på Virum Vænge 4 (Orientering)**

02.00.00-P21-288-19

### **Resume**

Byplanudvalget har bedt om at se sager vedrørende solcelletageløsninger ved kommende byggesager. Derfor forelægges til orientering en henvendelse fra Virum Vænge 4, som ønsker at udskifte eksisterende røde tegltag med et solcelletag.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Byplanudvalget har på mødet den 10 februar 2021 behandlet en generel sag vedrørende solcelletage i villaområder. I den forbindelse ønskede udvalget at se nogle konkrete eksempler på sager vedrørende dette.

Forvaltningen orienterer på den baggrund om en konkret henvendelse fra Virum Vænge 4, som ønsker at udskifte det eksisterende røde tegltag med et solcelletag. Ejeren har henvist til hjemmesider, der viser den ønskede tagløsning (bilag).

### **Forvaltningens vurdering**

Forvaltningen vurderer, at der for den konkrete ejendom ikke er noget til hinder for at udskifte eksisterende tag til et solcelletag. Ejendommen er ikke bevaringsværdig og er ikke beliggende i et særligt kulturhistorisk eller landskabeligt område. Kommunen vil på denne baggrund efterkomme henvendelsen.

### **Lovgrundlag**

Planloven.

### **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Byplanudvalget.

### **Beslutning**

Byplanudvalget, den 14. april 2021

Taget til efterretning.

### **Bilag**

Henvendelse

Oversigtskort

# Punkt 7: Lovliggørelsessager af skiltning over stueplan (Orientering)

02.00.00-G01-260-20

## Resume

Byplanudvalget har den 2. december 2020 behandlet en sag vedrørende en henvendelse om muligheden for skiltning over stueplan i Kgs. Lyngby Centrum. I forlængelse heraf orienterer forvaltningen om verserende lovliggørelsessager vedrørende skiltning over stueplan i Kgs. Lyngby Centrum.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Skiltning for erhverv i Kgs. Lyngby Centrum kræver som udgangspunkt en tilladelse fra kommunen. Byplanudvalget vedtog den 14. august 2019 en ny skilteguide for Kgs. Lyngby Centrum. Skilteguiden foreskriver, at der ikke må skiltes på bygningsfacader for erhverv over stueplan.

Det sker, at erhvervsdrivende opsætter skiltning uden at have ansøgt kommunen om dette. Det medfører efterfølgende lovliggørelsessager.

Forvaltningen har i øjeblikket ni lovliggørelsessager vedrørende skiltning for erhverv over stueplan i Kgs. Lyngby Centrum (bilag), hvoraf de erhvervsdrivende i nogle af sagerne, har fjernet skiltningen.

I forbindelse med Program for Kgs. Lyngby vil der blive set på, om der skal ske en revision af Skilteguiden.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningens vurdering er, at der skal ske en fysisk lovliggørelse i de ni sager, da Skilteguiden ikke tillader skiltning for erhverv over stueplan.

## Lovgrundlag

Planloven i forhold til relevante lokalplaner.

Byggelovens §6D

## Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

## Beslutning

Byplanudvalget, den 14. april 2021

Taget til efterretning.

Radikale ønsker ikke at tage sagen til efterretning. Radikale ønsker ikke et forbud mod skiltning for erhverv over stueplan, af hensyn til muligheden for at gøre opmærksom på sit virke også for de mindre virksomheder, der ligger over stueplan. Radikale mener, det kan gøres pænt og diskret og ønsker i stedet retningslinjer for størrelse, æstetik mv., sådan som også Handelsstandsforeningen for nylig har foreslået.

## **Bilag**

Oversigt over lovliggørelsessager

Oversigtskort

## **Punkt 8: Lukket: Ejendomssag (Beslutning)**

02.34.02-P19-158-21

## **Punkt 9: Kommende sager**

00.01.00-A00-56-17

### **Resume**

Udvalget orienteres om kommende sager, der er planlagt til behandling.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Listen over sager på vej er et planlægningsredskab for kommende møder.

Forvaltningen bemærker, at de nævnte sager kan flytte datoer, nye sager kan komme til og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Udbygning af Lyngby Privat Skole med ny SFO - Lyngby Hovedgade 56 A 5
- DTU - plangrundlag mv.
- Paul Fennebergs Allé 20 - HCØ støjskærm
- Regulering af varmepumper og tekniske anlæg mv på bevaringsværdige bygninger
- Skovvej 1 - Lejlighedsammenlægning og altaner
- Placeringsmuligheder for nyt plejecenter
- Nordlyvej 8 Dispensation fra Lokalplan 290
- Hollandsvej 5 og 7 Præsentation af projekt

### **Lovgrundlag**

Det er valgfrit for kommunerne, om udvalget skal orienteres om kommende sager.

### **Økonomi**

Ingen økonomiske konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Byplanudvalget.

### **Beslutning**

Byplanudvalget, den 14. april 2021

Taget til efterretning.

## Punkt 10: Meddelelser

00.01.00-A00-48-17

### Sagsfremstilling

#### 1. Helhedsplan/renoveringsprojekt for Lundtofteparken

Boligselskabet DAB og Rubow arkitekter er i gang med at udarbejde en helhedsplan for Lundtofteparken. Der er tale om et renoveringsprojekt, som bl.a. vil omfatte nye facader, udskiftning af vinduer, døre, tage, opførelse af nyt beboerhus. Forvaltningen forventer at modtage et samlet projekt fra DAB og Rubow i 2021.

#### 2. Planklagenævnets afgørelse om klager vedr. Bakken

Lyngby-Taarbæk Kommune vedtog den 29. november 2018 Lokalplan 277 for Bakken med tilhørende kommuneplantillæg 4/2017 og miljørapport. Planklagenævnet har efterfølgende behandlet klager over planerne fra Gentofte Kommune, Danmarks Naturfredningsforening og Skovshoved-Klampenborg Grundejerforening.

Planklagenævnet traf den 25. marts 2021 afgørelse (bilag) i klagerne og gav ikke medhold i nogen af klagerne.

Planklagenævnet har undersøgt følgende forhold i klagerne:

1. Lyngby-Taarbæk Kommunes kompetence til at vedtage planerne og miljørapporten: Planklagenævnet vurderede, at kommunen havde hjemmel til at vedtage planerne.
2. Overholdelse af reglerne om Natura 2000-områder: Et flertal på 6 medlemmer var enig med kommunens vurdering i, at planerne ikke vil påvirke Natura 2000-området væsentligt. Et mindretal på 5 medlemmer fandt, at kommunens vurdering er mangelfuld og planerne derved ugyldige
3. Opfyldelse af mindstekrav til miljøvurdering ift. visualiseringer, trafik og støj: Nævnet fandt, at visualiseringerne er tilstrækkelige, og at det har været muligt for offentligheden og politikerne at tage stilling til de relevante visuelle konsekvenser af forslaget. De trafikale konsekvenser ved en forhøjelse af etageantallet er beskrevet og vurderet tilstrækkeligt. Miljøvurderingens behandling af støjforhold opfylder også miljøvurderingslovens krav.
4. Lokalplanens overensstemmelse med Kommuneplanen: Nævnet fandt ikke, at lokalplanen er i uoverensstemmelse med kommuneplanens rammer og retningslinjer.
5. Lokalplanens bestemmelser: Planklagenævnet ophæver ikke en lokalplan eller konkrete lokalplanbestemmelser, fordi der i fremtiden eventuelt kan opstå tvivl om fortolkningen af lokalplanen.

Planklagenævnet beklager den lange sagsbehandlingstid.

### Beslutning

Byplanudvalget, den 14. april 2021

Taget til efterretning.

### Bilag

Planklagenævnets afgørelse af 25.03.2021 - Bakken