

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 23-09-2020

Mødedato Onsdag d. 23. september 2020 kl. 18:30

Mødested Kommunalbestyrelsens spisestue 5. sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Lukket: Ejendomssag (Beslutning).....	4
Bustrafikken under anlæg af letbanen (Beslutning).....	5
Lukket: Udbud af buslinje 179, 180, 181, 182 og 183 - valg af optioner (Beslutning).....	7
Supercykelsti Allerødrueten 2. etape i Lyngby-Taarbæk kommunen (Beslutning).....	8
Administrationsgrundlag for delebiler og bybiler på offentlige arealer (Beslutning).....	12
Udskiftning af sendemast på Furesøvej 161 (Beslutning).....	16
Starthuse på Bagsværd Sø (Beslutning).....	18
Strandvejen 648 - Tilladelse til ekstra badebro (Beslutning).....	20
Endelig vedtagelse af Lokalplan 290 for den centrale del af Taarbæk (Beslutning).....	22
Mødekalenderen 2021 (Beslutning).....	26
Status for COVID-19 situationen (Orientering).....	29
Anmodningssag om trafikale udfordringer ifm. lukningen af viadukten i Lyngby Centrum.....	31
Anmodningssag om adgang til kyst i kommunen.....	32
Kommende sager.....	33
Meddelelser.....	34

Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen

00.22.00-A00-5-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Godkendt.

Punkt 2: Lukket: Ejendomssag (Beslutning)

01.11.00-P20-1-19

Punkt 3: Bustrafikken under anlæg af letbanen (Beslutning)

13.05.00-G01-7-20

Resume

I forbindelse med tidligere års busbestillinger har der været politisk ønske om at opretholde det eksisterende busnet så intakt som muligt frem til letbanens åbning i 2025. Med sagen lægges der op til at beslutningen fastholdes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med de kommende års busbestillinger ud fra principper om at bevare eksisterende busnet uændret de kommende år, og så vidt muligt kun foretage ændringer/omlægninger af busserne som følge af arbejdet med ledningsomlægninger og anlæg af letbanen.

Sagsfremstilling

I arbejdet med de kommende års bestillinger af bustrafikken i Lyngby-Taarbæk Kommune er det vigtigt, at forvaltningen kender de politiske ønsker til kommunens busnet.

I forbindelse med busbestillingen for 2017, 2018 og 2019 er det besluttet, at eksisterende busnet, så vidt muligt, skal bevares uændret de kommende år under anlægget af letbanen.

I særskilt sag på Teknik- og Miljøudvalget den 31. maj 2016 (i forbindelse med Busbestilling 2018) blev det godkendt, at der: "arbejdes videre med busbestilling 2018 ud fra principper om at bevare eksisterende busnet uændret de kommende år, og at der så vidt muligt kun foretages ændringer/omlægninger af busserne som følge af arbejdet med ledningsomlægninger og anlæg af letbanen."

Forvaltningen arbejder fortsat efter denne beslutning.

Som kommunen allerede oplever, medfører det igangværende arbejde med letbanen nu og de kommende år en lang række ændringer og løbende tilpasninger af busdriften af kortere og længere varighed. Omlægningerne sker i øjeblikket som følge af ledningsomlægninger og senere som følge af anlægsarbejdet til letbanen. Således er flere busser i dag omlagt af andre ruter end deres normale, hvilket er udfordrende for passagererne, som løbende skal følge ændringerne i busnettet.

Øvrige ændringer eller nedskæringer i eksisterende busnet vil forventeligt skabe unødigt forvirring for kunderne. Forvaltningen anbefaler at holde busnettet så intakt og uforandret som muligt, indtil letbanen bliver et alternativ til busdriften. Når letbanen idriftsættes i 2025, skal busserne tilpasses hertil. Dette arbejde med busnet 2025 er allerede igangsat med udvalgets kommende visionsdrøftelse og i samarbejde med Movia.

Forvaltningen gør opmærksom på, at Lyngby-Taarbæk Kommune har fire buslinjer, som skal i udbud i 2023. For at sikre, at busnettet på bedste vis kan tilpasses letbanen i 2025, vil forvaltningen, i forbindelse med dette fremtidige udbud, i samarbejde med Movia vurdere mulighederne for korte kontrakter eller kontraktforlængelser, hvor det er muligt.

Lovgrundlag

Ifølge "Bekendtgørelse af Lov om Trafikselskaber" træffer kommunerne beslutning om kollektiv bustrafik.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Afvist, idet udvalget ikke ønsker at binde sig til en principiel beslutning om at bevare det eksisterende busnet uændret.

Punkt 4: Lukket: Udbud af buslinje 179, 180, 181, 182 og 183 - valg af optioner (Beslutning)

13.05.00-G01-1-14

Punkt 5: Supercykelsti Allerødruen 2. etape i Lyngby-Taarbæk kommunen (Beslutning)

05.01.02-G00-7-15

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 29. august 2019, at forvaltningen skulle rette henvendelse til Vejdirektoratet om udsættelse af Allerødruens etape 2. Forvaltningen ansøgte den 23. november 2019 Vejdirektoratet om fristforlængelse. Vejdirektoratet har afvist at godkende denne og oplyst om tilbagebetalingskrav af tilskud, hvis etape 2 bortfalder. Det skal derfor besluttes, hvordan Allerødruen skal afsluttes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. ansøge Vejdirektoratet om godkendelse af, at etape 2 udgår af projektet.
2. tilbagebetaling af for meget modtaget tilskud fra Vejdirektoratet finansieres af restbudgettet på 1,8 mio. kr., jf. tabellerne i økonomiafsnittet.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har besluttet at medvirke til anlæggelse af supercykelstien Allerødruen mellem København og Allerød. Allerødruen har to etaper i Lyngby-Taarbæk Kommune, og etape 1 blev indviet i 2017. Etape 1 forløber bl.a. via Lyngby Hovedgade, som ikke følger den normale definition af en supercykelsti. Derfor indeholder Allerødruen i Lyngby-Taarbæk Kommune både en etape 1 og en etape 2, så cyklisterne får et alternativ til Lyngby Hovedgade. Vejdirektoratet har givet tilsagn om 50 % medfinansiering af Allerødruen.

Allerødruens etape 2 blev behandlet på Kommunalbestyrelsens møde den 29. august 2019, hvor det blev godkendt, at forvaltningen ansøger Vejdirektoratet om godkendelse af, at etape 2 udgår af projektet, og anlæggelsen udskydes under begrundelse af, at det for nærværende ikke er økonomisk muligt at anlægge denne.

Forvaltningen modtog den 2. marts 2020 afslag fra Vejdirektoratet på anmodning om fristforlængelse til 2028/2029. Vejdirektoratet begrundede bl.a. afslaget med, at der oprindeligt er godkendt en slutdato for etablering af anlægget den 31. december 2018.

I afslaget oplyste Vejdirektoratet, at der efter puljebekendtgørelsens §11, stk. 1 og 2 er hjemmel til at kræve tilbagebetaling af udbetalte tilskud, hvis tilsagnet helt eller delvist bortfalder efter §10, dvs. hvor projektet ikke gennemføres i overensstemmelse med den godkendte ansøgning.

Forvaltningen har på baggrund af overstående haft et møde med Vejdirektoratet den 11. maj 2020 angående muligt tilbagebetalingskrav. På mødet oplyste Vejdirektoratet, at der er blevet udbetalt tilskud på ca. 0,5 mio. kr. mere end, det tilskud etape 1 oprindeligt var budgetteret til. Denne udbetaling er sket fra budgettet fra Etape 2 af Allerødruen. Dette skete på baggrund af at Etape 1 af Allerødruen blev 1 mio. dyre end først budgetteret grundet prisfremskrivning og overordnede budgetvurderinger.

Gennemføres etape 2 ikke, vil der derfor være et tilbagebetalingskrav på ca. 0,5 mio. kr.

Vejdirektoratet har oplyst to muligheder, hvormed tilbagebetalingskravet nedskrives eller bortfalder.

- Kommunen ønsker at gennemføre etape 2, dermed vil tilbagebetaling ikke være aktuel. Dette kræver, at der fremsendes en ny ansøgning om projektændring for etape 2, hvor banen og motorvejen krydses i tunneler. Denne ansøgning skal indeholde nye oplysninger, der godtgør, at det er den eneste mulighed set i forhold til fysiske begrænsninger og økonomiske begrænsninger.
- Kommunen fremsender et projekt for udvidelse eller forbedring af etape 1, der berettiger til et tilskud på mindst det allerede udbetalte, samt om det korrigerede forbrug også berettiger til dette (de allerede afholdte omkostninger til etape 2 skal udgå af regnskabet, hvis etape 2 ikke gennemføres).

Vejdirektoratet oplyste også, at såfremt kommunen kan godtgøre, at den gennemførte etape 1 kvalitetsmæssigt er bedre end det, kommunen ville være forpligtet til i forhold til det oprindeligt ansøgte, vil det muligvis kunne nedbringe tilbagebetalingen.

Forvaltningen har derfor gennemgået hele Allerødrutens etape 1 for en granskning af, om der er etablerede tiltag på ruten, der er udført kvalitetsmæssigt bedre, end det fremgår af dispositionsforslagene i den oprindelige ansøgning. Det er forvaltningens konklusion efter granskning af etape 1, at der ikke kan peges på tiltag, som er udført kvalitetsmæssigt bedre end det ansøgte.

I forbindelse med granskning af etape 1 har forvaltningen fundet tiltag, der kan forbedre forholdene på dele af etape 1 og dermed en udvidelse af etape 1. De foreslåede tiltag er en udvidelse af eksisterende cykelsti og ændring af eksisterende cykelbane til cykelsti på Lyngby Hovedgade ved Lyngby Kirke samt standsningsforbud på den nordlige side af Vintappervej (Bilag med tiltag for etape 1).

Forvaltningen foreslår tre løsningsmodeller for, hvordan Allerødrueten kan afsluttes. Samtlige løsningsmodeller 1, 2 og 3 forudsætter en konkret godkendelse af Vejdirektoratet, fordi her er tale om en projektændring. På baggrund af dialog med Vejdirektoratet forventer forvaltningen, at Vejdirektoratets godkendelse vil kunne opnås til løsningsmodel 1 og 2. Løsningsmodel 3 er der stor usikkerhed omkring Vejdirektoratets mulige godkendelse.

Løsningsmodeller:

1. Projektændring, hvor etape 2 udgår af projektet, og der tilbagebetales tilskud på 479.239,50 kr.
2. Projektændring, hvor etape 1 udvides med en stiudvidelse og opgradering fra cykelbane til cykelsti ved Lyngby Kirke samt standsningsforbud på Vintappervej.
3. Projektændring, hvor ansøgningen for etape 2, hvor cyklisterne skal trække gennem tunnellerne. Der fremsendes nye oplysninger til Vejdirektoratet, der godtgør, at denne stiføring er den eneste mulighed set i forhold til både fysiske og økonomiske begrænsninger.

Anbefaling:

Forvaltningen anbefaler løsningsmodel 1, hvor etape 2 udgår af projektet, og der tilbagebetales tilskud på 479.239,50 kr. Det tilbagebetalte tilskud tages fra det resterende budget for etape 2 på 1.761.782 kr.

Begrundelse for anbefaling:

Løsningsmodel 2: De mulige tiltag til forbedring af etape 1 har et anlægsoverslag på 545.000 kr. Ved etablering af disse tiltag har Vejdirektoratet oplyst, at der stadig vil være et tilbagebetalingskrav på minimum 206.739,50 kr. Ydermere vil etablering af disse tiltag kræve en yderligere finansiering fra kommunen på 272.500 kr. Det er forvaltningens vurdering, at de mulige tiltag, der kan udføres på etape 1, ikke vil forbedre cyklisternes forhold i en tilstrækkelig grad set i forhold til anlægskostningerne ved tiltagene.

Løsningsmodel 3: Det er forvaltningens vurdering at ansøgningen til en etape 2, hvor cyklister skulle trække gennem tunnellerne, ikke kan anlægges for det budget som der fremgik af denne ansøgning med tanke på overforbruget på etape 1. Det er derfor forvaltningens vurdering, at der er stor usikkerhed for om en etape 2 for Allerødruten kan anlægges for det godkendte budget. Det vil først kunne konkretiseres, når der forelægger i skitseprojekt for strækningen.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse nr. 1448 af d. 20/12/2012 om tilskud til projekter under "Pulje til supercykelstier i større byer", § 1.

Økonomi

Afslutningen af Etape 1 og nedlæggelse af etape 2, har økonomiske konsekvenser idet merforbruget til etape 1 (1,0 mio. kr.) dækkes af kommunen selv og at for meget udbetalt støtte fra Vejdirektoratet (0,5 mio. kr.) skal betales tilbage. For Etape 2 er konsekvensen at udgiftsbudgettet (5,4 mio. kr.) og indtægtsbudgettet (-3,6 mio. kr.) bortfalder. Det indstilles at restbudgettet fra Etape 2 på 1,8 mio. kr. bruges til at finansiere merforbrug i Etape 1. Herefter resterer der et restbudget på 1,2 mio. kr.

Økonomiske konsekvenser af afslutning af etape 1.

	Estimeret forbrug	Budget	Budget - forbrug
Udgifter	4.647	3.618	-1.028
Indtægter	*-1.809	-1.809	0
Sum	2.837	1.809	-1.028

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

* I indtægten er der korrigeret for at kommunen har modtaget 479.239,50 kr. for meget i tilskud fra vejdirektoratet, som derfor skal betales tilbage.

Økonomiske konsekvenser af nedlæggelse af etape 2.

	Forbrug	Budget	Budget - forbrug
Udgifter	68	5.427	5.360
Indtægter	0	-3.575	-3.575
Sum	68	1.853	1.785

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

Ved ikke at gennemføre etape 2, kan det afsatte rådighedsbeløb reduceres med 5,4 mio. kr. i udgifter og -3,6 mio. kr. i indtægter, hvilket giver en nettoeffekt på 1,785 mio. kr. Det indstilles at nedlæggelse af etape 2 anvendes til at finansiere merforbruget ved etape 1 på 1,028 mio. kr., hvorefter der er et restbudget på 0,757 mio. kr. Det indstilles at restbudgettet håndteres i forbindelse med aflæggelse af anlægsregnskab for projektet / alternativt overføres til "puljen for uforudsete anlægsbehov".

Det skal bemærkes at rådighedsbeløbet til etape 2, er reduceret med 1,7 mio. kr. jf. Kommunalbestyrelsens beslutning om anvendelse af budgettet til genhusning af musikskolen (KMB 29.08.2019, sag 23)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Ad 1-2) Anbefalet.

Udvalget bemærker, at der kigges på den samlede linjeføring, herunder supercykelstier, i en cykelstrategi.

Bilag

Mulige tiltag på Allerødruten etape 1

Punkt 6: Administrationsgrundlag for delebiler og bybiler på offentlige arealer (Beslutning)

05.09.00-A00-24-20

Resume

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 7. november 2018, at der skal arbejdes med at reservere offentlige parkeringspladser til bl.a. delebiler. Med denne sag skal der tages stilling til et administrationsgrundlag, der fremmer delebiler og bybiler på offentlige parkeringspladser.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. administrationsgrundlag for bydelebiler og biler på offentligt ejede parkeringspladser i Lyngby-Taarbæk Kommune godkendes,
2. gebyret for licenser til delebiler og bybiler fastsættes til et årligt gebyr på 195 kr. pr. bil,
3. de afledte driftsudgifter på 15.000 kr. årligt afholdes indenfor aktivitetsområdet "Vej og Park",
4. etableringsomkostningerne til opstregning og skiltning på 150.000 kr. i 2021 afholdes af Parkerings- og trafiksikkerhedspuljen på aktivitetsområdet "Anlæg".

Sagsfremstilling

Denne sag er en opfølgning på Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 7. november 2018 om reservation af offentlige parkeringspladser til dele- og elbiler. Forvaltningen har modtaget en række henvendelser fra forskellige bybils- og delebilsoperatører, som ønsker at operere omkring Lyngby. Nogle af udbyderne har allerede aftale med private om brug af parkeringspladser, men har et behov for også at kunne benytte offentlige parkeringspladser.

Der er ca. 3.500 offentligt tilgængelige parkeringspladser i Lyngby-Taarbæk Kommune. Størsteparten er privat ejede. I Kgs. Lyngby ejer kommunen ca. 600 af de 2500 offentligt tilgængelige parkeringspladser. Forvaltningen foreslår, at ordningen for dele- og bybiler fokuseres på de offentligt ejede parkeringspladser, hvor der må parkeres to eller flere timer (bilag).

Ved den seneste CO₂-kortlægning i 2015 udgjorde drivhusgasser fra transporten 1/3 af del samlede udledning i kommunen. Derfor indeholder det kommende forslag til bæredygtighedsstrategi et mål om en fossilfri transportsektor i 2050. I dette arbejde indgår der blandt andet at fremme deleordninger og styrke mulighederne for at skifte mellem forskellige transportformer ved stationer.

I denne sag skelnes ikke mellem elbiler og biler på andre drivmidler, således er det alene delekonceptet, der understøttes. Forvaltningen vil med en senere sag forelægge resultaterne af en markedsdialog med leverandørerne af elladestander om etablering af ladestander i det offentlige rum jf. Økonomiudvalgets beslutning af 27. februar 2020 sag nummer 17.

Typer af delebilsordninger

Der er forskellige typer af delebilsordninger:

Delebiler med fast stamplads:

I de traditionelle delebilsclubber, har man gennem et medlemskab eller et abonnement adgang til en bilflåde med forskellige typer biler. Bilerne står placeret rundt i byen på faste reserverede parkeringspladser, hvor man kan parkere frit,

og man får dækket reparationer eller forsikringer gennem medlemskabet. Det er fx Lyngby Delebil.

Bybiler – delebiler uden fast stamplads:

De nyere bybils-koncepter tilbyder delebiler, som holder parkeret spredt rundt i byen og ikke har faste reserverede parkeringspladser. Det er nemt at booke bilerne via ordningernes hjemmesider eller apps. Brugerne kan hente og aflevere bilerne på offentlige parkeringspladser eller ved reserverede parkeringspladser. Det er fx Green Mobility.

Nabobiler:

Nabobiler er en tredje type delebiler, hvor ejere af privatbiler udlejer deres biler til andre medlemmer af ordningen. Nabobiler behandles ikke i denne sag, da de som regel parkeres på privat ejendom.

Fordele ved delebiler og bybiler:

Undersøgelser viser, at hovedparten af brugerne af delebiler ville have haft egen bil, hvis ikke de brugte delebil. En delebil erstatter estimeret 5-10 privatejede biler, og delebilister kører ca. 30 % mindre i bil, sammenholdt med, at de både går, cykler og anvender kollektiv transport mere end bilister med egen bil. Delebiler har derfor en positiv effekt på både trængsel og miljø.

Bybiler kan bidrage til reduktion i antallet af privatejede biler, men der er ikke eftervist den samme effekt som ved traditionelle delebiler. Bybilernes positive miljøeffekt forstærkes af, at en vis andel af bybilerne er eldrevne.

Ønsker fra operatørerne

Den lokale debilsordning Lyngby Delebil ønsker at få tildelt faste stampladser ved stationerne og ønsker fritagelse for betaling af parkeringslicens.

Bybilsordningen Green Mobility har et ønske om at få reserveret pladser, alternativt adgang til at parkere uanset tidsbegrænsning. De ønsker desuden at få adgang til ladestandere i området.

Bybilsordningen ShareNow (tidligere DriveNow) oplyser, at de oplever en efterspørgsel på parkeringsmuligheder i Lyngby og ønsker mulighed for at henvise brugerne til parkeringspladser med 2 timers parkering eller derover.

Administrationsgrundlag for delebiler og bybiler på offentlige parkeringspladser

Forvaltningen har udarbejdet et forslag til administrationsgrundlag for delebiler og bybiler på offentlige parkeringspladser i kommunen (bilag).

Administrationsgrundlaget indeholder forslag til indførelsen af en ordning for dele -og bybilslicenser og tildeling af pladser til delebiler. Administrationsgrundlaget indeholder kriterier for, hvornår en ordning kan anses for at være en dele- eller bybilsordning, ligesom retsgrundlaget for indførelse og administration af ordningen beskrives.

Forslag til ordning

Forvaltningen foreslår, at kommunen kan etablere 2-3 debilspladser på forskellige offentligt ejede parkeringspladser i byen. Dog ikke på parkeringspladser, der har mindre end to timers tidsparkering for at fastholde udskiftning af parkerede biler i byrummet. Forvaltningen foreslår, at debilsordningen selv kan udpege, hvor der ønskes parkeringsplads,

hvorefter forvaltningen kan vurdere, om det er muligt eller forslå et alternativ. Med disse kriterier vil der blive plads til ca. 20-25 delebilspladser i Lyngby, to i Taarbæk og 2-4 i Virum.

Forvaltningen foreslår, at bybiler kan erhverve licens til at parkere frit på alle offentlige parkeringspladser med to timers parkering eller derover. Det er forvaltningens vurdering, at der er så stort flow i anvendelse af bilerne, at de ikke vil hobe sig op og på den måde optage plads fra andre, der ønsker at parkere. Det bør evalueres efter en prøvetid, om antagelsen er rigtig.

Administrationsgrundlaget vil blive fremsendt til politiet til samtykke, inden det tages i brug.

Pris for at opnå licenser til delebiler og bybiler

For at fremme delebiler, foreslås den årlige betaling for delebil- og bybilslicenser alene at være opkrævning af administrationsgebyret på 195 kr. pr. licens (P/L 2020). Dette svarer til gebyret på en beboerlicens i randzonerne.

Andre kommuners håndtering

Forvaltningen har foretaget en uformel undersøgelse af, hvordan parkeringsvilkår for dele- og bybiler håndteres i andre kommuner. Den foreslåede håndtering ligger i tråd med de grundlæggende regler i Århus og Roskilde Kommuner. Prisen for en delebillicens er 500 kr./år i Århus. Københavns Kommune har betalingsparkering, hvorfor det økonomiske grundlag er lidt anderledes. Prisen for en delebillicens er der 200 kr./år og 3.000 kr./år for en licens til en bybil.

Undersøgelsen er uddybet i administrationsgrundlaget.

Evaluering

Forvaltningen foreslår, at ordningen for dele- og bybiler evalueres i 2022.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse om parkering på offentlige veje, §§ 7, 9 og 11.

Færdselsloven § 92, stk. 1 og § 96.

Vejloven § 90.

Økonomi

Det vil koste ca. 5.000 kr. at opstregge og skilte en delebilsparkeringsplads. Ved etablering af ca. 30 delebilspladser er samlede etableringsomkostninger estimeret til at være ca. 150.000 kr. Den årlige drift er estimeret til 15.000 kr. Finansiering af etableringen vil ske indenfor parkerings- og trafikikkerhedspuljen på anlæg. Den årlige drift sker indenfor rammen af arealdrift på aktivitetsområdet "Vej og Park".

Tabel til økonomioversigt -nedenstående udgifter afholdes indenfor rammen af de nævnte bevillinger

Overskrift	Udvalg / aktivitetsområde	2020	2021	2022	2023	Varig?
Etableringsomkostninger (Opstregning og skiltning).	ØU / Anlæg - Parkerings- og trafikikkerhedspuljen	0	150.000	0	0	nej

Den årlige drift TMU / "Vej og Park" 15.000 15.000 15.000 15.000 ja

(P/L 2020)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Udsat, idet udvalget ønsker at få forelagt oplæg til en forsøgsordning.

Bilag

P-pladser med 2- timersparkering (midtbyen)

Administrationsgrundlag for delebiler på offentlige arealer i Lyngby-Taarbæk Kommune

Punkt 7: Udskiftning af sendemast på Furesøvej 161 (Beslutning)

02.34.02-P19-453-19

Resume

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om at erstatte en eksisterende 16 m høj mast med en 21 m høj rørmast. Både Byplanudvalget samt Teknik- og Miljøudvalget skal beslutte, om der skal meddeles tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation for naturbeskyttelsesloven §§ 16 og 17,
2. forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse i henhold til lokalplanen og byggeloven.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget en ansøgning (bilag) om nedtagning af en sirenemast for at opsætte en ny rørmast med samme placering. Den nye mast bliver 21 meter, hvilket er cirka fem meter højere end den eksisterende. Den nuværende mast er en sirenemast og den fremtidige vil tilsvarende være en sirenemast, som også har udstyr til telekommunikation.

Ifølge ansøger er de 21 meter valgt, idet dette er den laveste mulige højde, hvis masten, udover sirene, også skal have telekommunikation som giver TT-netværket den nødvendige dækning i området. Derudover er masten forberedt på, at andre udbydere også kan koble sig på masten. På vedlagte opstalt, ses hvorledes rørmasten med antenner med videre kommer til at se ud (bilag). Derudover ses, at teknikskabet er af mindre størrelse (bilag).

Mastens placering er ret tæt på skel mod boligerne mod syd. Til boligerne beliggende øst for masten er der også forholdsvis kort. På vedlagte foto (bilag), ses den nuværende mast i forhold til boligen beliggende mod syd.

Det ansøgte er placeret i byzone, men er omfattet af følgende;

- Naturbeskyttelseslovens §§ 16 og 17, sø og skov.
- Lokalplan 182, For kaningården, Furesøvej 161 - 177 i Virum Bydel.

Derudover er det ansøgte omfattet af Bygningsreglement 2018.

Forvaltningens vurdering

Det ansøgte kræver byggetilladelse i henhold til bygningsreglementets bestemmelser.

Men forinden der kan meddeles byggetilladelse, skal kommunen også give en dispensation for søbeskyttelseslinjen og skovbyggelinjen, §§ 16 og 17 i Naturbeskyttelsesloven. I henhold til Naturbeskyttelseslovens § 65 stk. 1 er skovejer blevet hørt, og har vendt tilbage med, at de ikke har nogen bemærkninger. Det ansøgte ligger uden for fredskoven og kræver derfor ikke tilladelse fra anden myndighed.

Ifølge lokalplanens § 8.2 må der opsættes et fælles antenneanlæg hvis udformning, højde og placering skal godkendes af Kommunalbestyrelsen.

Det er forvaltningens vurdering, at for den bolig som ligger tættest på (syd for masten), vil den nye højde ikke have en væsentlig betydning. Dette skyldes, at når masten er placeret så tæt på, vil det være svært at skelne om den er 16 eller 21 meter højt. Men for boligerne beliggende mod øst, vil den være mere synlig end den eksisterende. Men idet der er tale om en rørmast, er det forvaltningens vurdering, at det er en diskret løsning der er valgt.

Med hensyn til skovbyggelinjen og søbeskyttelseslinjen er det kommunens vurdering, at udskiftning af mast med samme placering ikke har en væsentlig betydning for skoven og søen.

Lovgrundlag

Naturbeskyttelsesloven (sø og skov).

Planloven (lokalplan 182).

Byggeloven (Bygningsreglement 2018).

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget behandler punkt 1.

Byplanudvalget behandler punkt 2.

Beslutning

Byplanudvalget, den 23. september 2020

Ad 2) Godkendt.

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Ad 1) Godkendt.

Bilag

Ansøgning

Opstalt

Teknik

Nuværende mast

Oversigtskort

Oversigtskort

Punkt 8: Starthuse på Bagsværd Sø (Beslutning)

01.05.08-P25-3-20

Resume

I/S Danmarks Rostadion ønsker tre flytbare starthuse placeret på Bagsværd Sø til brug ved afholdelse af stævner. I sommerhalvåret placeres starthusene i Lyngbys del af Bagsværd Sø og i vinterhalvåret i Gladsaxes del af søen. Forvaltningen anbefaler, at der meddeles de nødvendige tilladelser og dispensationer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen bemyndiges til at meddele landzonetilladelse og byggetilladelse,
2. forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation vedrørende naturbeskyttelseslovens § 3 og § 17.

Sagsfremstilling

I/S Danmarks Rostadion ønsker at udskifte det nuværende flytbare starthus på Bagsværd Sø, som de har i dag, med tre nye flytbare starthuse. Starthusene er mobile bygninger på pontoner, der anvendes ved afvikling af stævner på Bagsværd Sø. Der har indtil 2013 været tre flytbare starthuse i samme størrelsesorden på søen. De tre starthusene er et krav for afholdelse af VM i kortbane for kano og kajak i 2021, fordi der er løb af forskellige længder, og der ikke er tid til at flytte starthuset mellem de forskellige startmærker. I forbindelse med afholdelsen af VM, skal der bygges et stillads ovenpå husene, da der er krav om i alt tre etager til kamera, dommere med videre. Stilladset nedtages efter stævnet.

Starthusene placeres i søen hele året. De placeres i perioden fra 1. april til 1. november ved de tre startmærker 200 m, 500 m og 1000 m ud for Frederiksdal Skov i den del af Bagsværd Sø, som er beliggende i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Resten af året placeres de mellem broerne foran Rocentret i Gladsaxe Kommunes del af søen. Gladsaxe Kommune ejer hele Bagsværd Sø.

Da starthusene skal placeres tæt på/foran Rocentret halvdelen af året, er det ønskværdigt, at formsproget taler sammen med det nye rostadionsprojekt. Arkitekten bag det nye rostadion har derfor udformet et design, hvor starthusene beklædes med træ, som det nye rostadion (bilag).

Starthusene er placeret i et fugtigt klima, hvilket stiller nogle betydelige krav til materialevalget. Vægten på konstruktionen skal ligeledes holdes nede grundet størrelsen af pontonerne. Jo mere starthuset vejer, jo større ponton. Principielt er starthusene derfor bygget op med et grundelement af stål og glasfiber med vinduer i akryl. Herpå monteres en udvendig beklædning af hårdtræs lister (Guariuba, som bliver gråt med tiden), der også skal være vejrbestandige.

Starthusene er 3,2 x 2,3 m dvs. 7,4 m² og 2,3 m høje. Listebeklædningen er 0,3 m højere end taget. De flydende platforme er på 23 m². Når der er monteret stålstillads på starthusene bliver husene 5,2 m høje.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at etablering af starthusene kræver dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 (beskyttet naturtype) og § 17 (skovbyggelinje), landzonetilladelse efter planlovens § 35 samt byggetilladelse. Forvaltningen finder, at der bør meddeles de nødvendige tilladelser og dispensationer, idet forvaltningen vurderer, at platforme og starthuse kun i ringe grad vil påvirke søen og skoven samt de landskabelige og naturmæssige kvaliteter i området. Endvidere vurderes de ikke at ville påvirke områdets plante- og dyreliv nævneværdigt.

Gladsaxe Kommune har meddelt forvaltningen, at kommunen er indstillet på at meddele de nødvendige dispensationer og tilladelser.

Ifølge den gældende fredning af Bagsværd Sø og Lyngby Sø kan øvrige tekniske installationer, som anvendes i forbindelse med stævner placeres i søen i hele sæsonen fra 1. april til 1. november. Uden for sæsonen skal sådanne anlæg placeres nær søbredden og klubhusene ved Regattaområdet (Rostadion). Fredningstilsynet i Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk vurderer, at de ansøgte starthuse og pontoner falder ind under denne bestemmelse i fredningen.

Lovgrundlag

- Naturbeskyttelseslovens § 3 (beskyttet natur) og § 17 (skovbyggelinje).
- Planlovens § 35 (landzonetilladelse).

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget behandler punkt 1.

Teknik- og Miljøudvalget behandler punkt 2.

Beslutning

Byplanudvalget, den 23. september 2020

Ad 1) Godkendt.

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Ad 2) Godkendt.

Bilag

Starthusenes placering april - oktober 1

Starthuse

Oversigtskort

Punkt 9: Strandvejen 648 - Tilladelse til ekstra badebro (Beslutning)

01.24.00-K08-2-20

Resume

Ejeren af Strandvejen 648 har søgt kommunen om tilladelse efter kysbeskyttelsesloven til at etablere en ekstra badebro ud for ejendommen. I følge kommunens retningslinjer for at etablere badebroer ud for Taarbæk, må der kun etableres én badebro ud for hver ejendom. Det skal besluttes om der skal afviges fra retningslinjerne.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kommunen giver tilladelse til at etablere den ansøgte ekstra badebro ud for ejendommen Strandvejen 648.

Sagsfremstilling

Kommunen har modtaget en ansøgning om tilladelse til at opføre en badebro ud for Strandvejen 648 (bilag). Ejendommen består af to boliger. Der har gennem mange år været en lovlig badebro ud for den nordligste af boligerne.

Der ansøges nu om at etablere en badebro ud for den sydligste bolig. Der ansøges om en ca. 16 meter lang og 1,5 meter bred badebro i træ og uden gelænder. Badebroen placeres vinkelret ud fra kysten. For enden af broen etableres en trappe ned i vandet.

Forvaltningens bemærkninger:

Teknik- og Miljøudvalget har den 6. januar 2015 vedtaget ”Vejledende retningslinjer for opførelse og ændring af bade- og badebro ud for Taarbæk”. Heraf fremgår det bl.a., at der kun må etableres én badebro ud for hver ejendom. Af sagsfremstillingen fremgår det, at hvis der kommer en ansøgning, der afviger fra retningslinjerne - som for eksempel denne - forelægges den til politisk behandling.

Forvaltningen anbefaler, at der i denne sag skal gøres en undtagelse fra retningslinjen om én badebro pr. ejendom.

Ejendommens samlede kyststrækning ud mod Øresund er ca. 53 meter. Den eksisterende bro er placeret 17 meter fra ejendommens nordlige skel og den ansøgte nye badebro er placeret ca. 12 meter fra ejendommens sydlige skel.

Ejendommen har den længste, private kyststrækning i Taarbæk og de to boliger på ejendommen fremstår visuelt som to selvstændige ejendomme (bilag). Hvis den ansøgte badebro havde ligget ud for en selvstændig ejendom, ville forvaltningen have givet tilladelse, idet den ville overholde alle retningslinjerne. Og den ansøgte badebro vil ikke påvirke kystens landskab væsentligt. Den forholdsvise store afstand til nærmeste naboejendom mod syd bevirker, at badebroen ikke forventes at genere naboer.

Den anden badebro på ejendommen vurderes at være etableret før 1994 og er dermed lovlige, fordi den er opført, før lovgivningen krævede tilladelser til at etablere private badebroer.

Forvaltningen vurderer umiddelbart, at Ole Steffens Vej 5 er den eneste anden private ejendom langs hele Taarbæks kyst, hvor der er tilknyttet mere end én badebro. Den 21. marts 2018 vedtog Teknik- og Miljøudvalget, at forvaltningen skulle give tilladelse til yderligere en badebro udfør Ole Steffens Vej 5. Ud over de to broer, der var i forvejen. Denne sag er

sammenlignelig med forholdene på Strandvej 648, og kommunen bør ud fra et lighedsprincip også give tilladelse til den ansøgte ekstra badebro ud for Strandvejen 648.

Det skal bemærkes, at der offentligt ikke er noget til hinder for, at begge boliger kan få adgang til den eksisterende badebroer på ejendommen Strandvejen 648. Der kan ske en fortætning af badebroer langs kysten i Taarbæk, hvis det er boligerne i stedet for ejendommene, der får ret til en badebro. Fra et forvaltningsmæssigt synspunkt kan det blive svært at håndhæve vilkårene i en tilladelse, hvis de ikke overholdes - idet tilladelsen meddeles ejerne af den samlede ejendom, men det typisk vil være den enkelte boligejer som etablerer og vedligeholder broen.

Kommunens afgørelse kan påklages af bl.a. ansøger, naboer og relevante interesseorganisationer til Kystdirektoratet.

Det bemærkes, at der skal foretages høring af ansøgningen. Hvis der kommer væsentlige bemærkninger i høringsperioden, forelægger forvaltningen sagen igen.

Lovgrundlag

§ 2 stk. 1 i bekendtgørelsen 232 12/3/2007 om Bade- og badebroer jf. § 19 i Lov om kystbeskyttelse, bestemmer bl.a. at kommunerne behandler ansøgninger om badebroer af den type, som der ansøges om i denne sag.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Godkendt.

Bilag

Ansøgning

Luftfoto med ansøgt badebro

Punkt 10: Endelig vedtagelse af Lokalplan 290 for den centrale del af Taarbæk (Beslutning)

01.02.05-P16-11-17

Resume

Forslag til lokalplan 290 for den centrale del af Taarbæk har været i fornyet høring fra den 15. april til den 13. juli 2020. Kommunen har modtaget tre høringssvar til det udsendte materiale. Lokalplanen foreslås endeligt vedtaget med de rettelser, som har været udsendt i fornyet høring.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. ændringer beskrevet i højre kolonne i høringsnotat af 16.03.2020 (lokalplanens første 8 ugers høring) indarbejdes i lokalplan 290,
2. lokalplan 290 vedtages endeligt,
3. bemærkninger vedr. øget parkeringsbehov tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Byplanudvalget godkendte på sit møde den 10. juni 2020 høringsnotat af 16.03.2020 (bilag), hvori der indgik en række ændringsforslag til udsendelse i fornyet høring i lokalplanområdet. Den fornyede høring løb fra den 15. april til den 13. juli 2020. Der er kommet tre høringssvar, som refereres og vurderes herunder. Høringssvarene kan læses i deres fulde længde på sagen (bilag):

Høringssvar fra Taarbæk Borgerforening

Taarbæk Borgerforening kvitterer for konstruktivt samarbejde og kan bakke op om lokalplanen. Borgerforeningen samt en borger mener, at høringsmaterialet også burde have indeholdt en konsekvensrettet redegørelsesdel, fordi der er foretaget rettelser i bestemmelserne.

Forvaltningen vurderer:

Ved fornyede høringer er det kun lokalplanens bestemmelser og eventuelt rettede kortbilag, der sendes i fornyet høring, da det i henhold til Planloven kun er bestemmelserne som er retsgivende og derved bindende for borgerne.

Redegørelsesdelen er den indledende del af lokalplanen, som "forklarer" lokalplanens bestemmelser. Når bestemmelserne ligger fast vil redegørelsesdelen blive konsekvensrettet, så den er i overensstemmelse med bestemmelserne. Bestemmelserne er først endelige når Kommunalbestyrelsen har vedtaget lokalplanen og dens bestemmelser.

Forvaltningen indstiller:

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i den endelige lokalplan, lokalplanens redegørelse vil blive konsekvensrettet inden lokalplanen offentliggøres.

Borgerforeningen opfordrer Kommunalbestyrelsen til at arbejde på bedre parkeringsforhold fordi revitaliseringen af Taarbæk Kro vil medføre mere trafik. Borgerforeningen tager gerne del i arbejdet.

Forvaltningen vurderer:

Som et led i arbejdet med den kommende parkeringsstrategi vil kommunen tage initiativ til dialog med foreningen, jf. Teknik- og Miljøudvalgets beslutning af 4. december 2019.

Forvaltningen indstiller:

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i den endelige lokalplan.

Mulighed for erstatningsbyggeri samt størrelsen på altaner mv.

En borger undrer sig over, at den fornyede høring ikke indebærer ændring af bestemmelse 6.1.1 som giver mulighed for at erstatte eksisterende bebyggelse med ny bebyggelse med samme placering, højde, omfang og udformning. Borgeren mener, at bestemmelsen fastholder uhensigtsmæssig bebyggelse i Taarbæk.

Forvaltningen vurderer:

Bestemmelsen er overført fra gældende Lokalplan 233 for Taarbæk. Da en stor del af Taarbæks bebyggelse i dag ikke overholder maksimalt etageantal eller bebyggelsesprocent skal bestemmelsen sikre, at de pågældende grundejere har samme mulighed for at udnytte deres ejendom som tidligere. For at naboer ikke skal føle sig generet af et nyt byggeri, som måske ligger placeret anderledes på grunden og således skærmer for udsigt eller lign., skal disse "erstatningshuse" have samme placering, højde, omfang og udformning. Hvis det vurderes, at erstatningshuset ikke opfylder kravene tilstrækkeligt, vil ansøger skulle opføre et hus svarende til lokalplanens øvrige bestemmelser. Forvaltningen gør opmærksom på, at kommunen kan dispensere såfremt det ansøgte vurderes at være hensigtsmæssigt og ikke i strid med principperne i planen.

Forvaltningen indstiller:

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i den endelige lokalplan.

Borgeren finder, at størrelsen på tagterrasser, altaner og balkoner skal være en vurdering fra gang til gang.

Forvaltningen vurderer:

Lokalplanens pkt. 6.1.2 og 6.2.2 fastsætter, at der på hvert hus højst må etableres to tagterrasser, altaner og balkoner, hver på maks. 4,5 m².

Lokalplanens bestemmelser giver både ejer og nabo en klar forventning om, hvad der er muligt at bygge i området. Da Taarbæk er meget tæt bebygget og der derfor let kan opstå nabogener, finder forvaltningen ikke, at det vil være ønskeligt at lade denne type bebyggelse bero på en individuel vurdering fra gang til gang. Forvaltningen gør opmærksom på, at kommunen kan dispensere såfremt det ansøgte vurderes at være hensigtsmæssigt og ikke i strid med principperne i planen.

Forvaltningen indstiller:

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i den endelige lokalplan.

Formålsbestemmelserne

En borger mener, at lokalplanens formålsbestemmelser ikke er så klare og præcise, så kommunalbestyrelsen ikke kan dispensere fra dem. Lokalplanens retsvirkninger i pkt. 12.3 er derfor vildledende, når de siger at "kommunalbestyrelsen kan dispensere fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen". Borgeren mener at pkt. 12.3 bør udgå eller omformuleres. Borgeren henviser desuden til et referat af 13.07.2020 (bilag), hvor forvaltningen holdt møde med borgerforeningen om lokalplanens formålsbestemmelser.

Forvaltningen vurderer:

Efter Planlovens § 19, stk. 1, kan kommunalbestyrelsen dispensere fra bestemmelser i en lokalplan, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Det er et lovkrav at dette beskrives i lokalplanens bestemmelser, jf. lokalplanens pkt. 12.3. Til en lokalplans principper henregnes lokalplanens formåls- og anvendelsesbestemmelser. Det er en

forudsætning, at bestemmelserne er formuleret med en tilstrækkelig klarhed og præcision. Der er dog efter almindelige forvaltningsretlige principper, herunder proportionalitetsprincippet, grænser for, hvor detaljerede planerne kan være. Forvaltningen kan ikke omformulere pkt. 12.3 da det er en del af Planlovens bestemmelser. Enhver dispensationsansøgning skal vurderes konkret. Der kan ikke gives generelle dispensationer. Tilsvarende kan kommunalbestyrelsen heller ikke beslutte, at man aldrig vil dispensere fra lokalplanen. Derudover skal en dispensation være saglig og overholde almindelige forvaltningsretlige principper.

Forvaltningen gør opmærksom på, at Lokalplanforslag 290 har flere regulerende bestemmelser end gældende Lokalplan 233. Det vil bl.a. sige, at hvor en række forhold efter Lokalplan 233 var umiddelbart tilladte, fordi de ikke var reguleret i lokalplanen, er der nu fastsat bestemmelser i Lokalplanforslag 290, der regulerer forholdene.

Forvaltningen indstiller:

Høringssvaret giver ikke anledninger til ændringer i den endelige lokalplan.

Øget parkeringsbehov ifm. overdækning af kroens gårdrum

Samme borger mener, at muligheden for at overdække gården på Taarbæk Kro betyder behov for ekstra 50 parkeringspladser, som vil øge Taarbæks nuværende parkeringsproblemer. Borgeren opfordrer kommunen til at kvalificere dens vurdering af parkeringsbehovet vha. professionel bistand. Kommunen bør også enten revurdere kroens udbygningsmuligheder eller pålægge kroen at etablere det nødvendige antal parkeringspladser. Alternativt kan kommunen selv etablere flere parkeringspladser i Taarbæk.

Forvaltningen vurderer:

Renoveringen af kroen indebærer bl.a. fleksibel overdækning af nuværende gårdrum, som tidligere har fungeret som udeareal for kroen. Pladsen er med tiden blevet reduceret væsentligt, og har den seneste tid primært været brugt til renovation, oplag og ejers egen parkering. Kommunen har ikke tidligere krævet et vist antal parkeringspladser tilknyttet ejendommen, heller ikke da kroen var under "normal drift". Kroens gæster har derfor parkeret i nærområdet eller kommet med andre transportformer end bil. Forvaltningen ser ikke grundlag for at skærpe betingelserne i forbindelse med renoveringen, fordi anvendelsen af kroen er uændret, og fordi den omtalte overdækning af gårdrummet ikke forventes at ændre væsentligt ved antallet af besøgende.

Med den nye lokalplan bliver der mulighed for at vejrligssikre gårdrummet med en fleksibel overdækning. Gårdrummet vil således kunne benyttes til enten ophold, hvis man har købt en is eller kage på kroen eller til større arrangementer med opdækning og længerevarende ophold. Arealet er ca. 155 m² stort. Det er forvaltningens vurdering, at projektet ikke omfatter en væsentlig udvidelse, men vil betyde en meget bedre udnyttelse af den nuværende ejendom med kvaliteter, som kan bidrage positivt til Taarbæks byliv og attraktionsværdi.

Forvaltningen gør opmærksom på, at lokalplanen ikke er til hinder for, at der kan etableres flere parkeringspladser i Taarbæk.

Forvaltningen indstiller:

Høringssvaret giver ikke anledninger til ændringer i den endelige lokalplan.

Videre proces

Når Kommunalbestyrelsen har behandlet lokalplanen og høringsnotatet af 16.03.2020 vil lokalplanen blive tilrettet i overensstemmelse hermed og offentliggjort i henhold til Planloven. Ejere inden for området samt indsigere/forslagsstillere vil blive orienteret om lokalplanens behandling og vedtagelse.

Forvaltningen har siden 2016 forelagt samtlige byggesager for Byplanudvalget, hvor der skulle træffes afgørelse efter lokalplan 233 for Taarbæk. Med vedtagelse af den nye lokalplan 290 for Taarbæk vil forvaltningen fremadrettet, jf. delegationsplanen, kun forelægge sager for udvalget af særlig principiel karakter.

Lovgrundlag

Planlovens § 27 om endelig vedtagelse af planforslag.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Byplanudvalget behandler punkt 1-2.

Teknik- og Miljøudvalget behandler punkt 3.

Beslutning

Byplanudvalget, den 23. september 2020

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Anbefalet, idet udvalget konstaterer, at Teknik- og Miljøudvalget arbejder videre med en parkeringsstrategi i Taarbæk.

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Ad 3) Taget til efterretning.

Der arbejdes videre med en parkeringsløsning for Taarbæk jf. parkeringsanalysen.

Bilag

Høringsnotat af 16.03.2020 (lokalplanens første 8 ugers høring)

Samlet høringssvar til fornyet høring af lokalplan 290

Referat af møde med borgerforeningen 15.08.2019

Oversigtskort

Punkt 11: Mødekalendarer 2021 (Beslutning)

00.00.00-P20-27-20

Resume

Kommunalbestyrelsen, Økonomiudvalget og de stående udvalg skal for hvert regnskabsår træffe beslutning om, hvor og hvornår udvalgets møder skal afholdes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at mødeplanen for 2021 godkendes.

Sagsfremstilling

Udkastet til mødeplanen er tilrettelagt efter, at sagerne får den kortest mulige politiske behandling. Der er som udgangspunkt et kommunalbestyrelsesmøde i slutningen af hver måned med en udvalgsrunde, der leder op hertil. Fagudvalgsmøderne (udvalgsrunden) er placeret i samme uge.

Der er i den samlede mødeplan i tilrettelæggelsen af datoer så vidt muligt taget hensyn til ferier, helligdage, Folkemødet, KL-topmøder, KL-konferencer mv., ligesom der igen er forhåndsreserveret tid til ekstraordinære udvalgsmøder.

Tidspunkt og sted for mødet bibeholdes stort set som mødeplanen for 2020, således at udvalgenes mødetidspunkter som hovedregel er som nedenstående, dog med den ændring, at Børne- og Ungdomsudvalgets mødetid ensrettes med kommunens øvrige udvalg, ligesom der afholdes to yderligere gruppeformandsmøder.

Politisk	Tid	Sted
Kommunalbestyrelsen	Torsdag, kl. 17.00-20.00	Kommunalbestyrelsessalen*
Økonomiudvalget	Torsdag, kl. 16.00-18.00	Udvalgsværelse 1*
Social- og Sundhedsudvalget	Tirsdag, kl. 08.15-10.15	Udvalgsværelse 1*
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	Tirsdag, kl. 16.00-18.00	Udvalgsværelse 1*
Byplanudvalget	Onsdag, kl. 08.00-10.00	Udvalgsværelse 1*
Teknik- og Miljøudvalget	Onsdag, kl. 16.15-18.15	Udvalgsværelse 1*
Kultur- og Fritidsudvalget	Torsdag, kl. 08.15-10.15	Udvalgsværelse 1*

Børne- og Ungdomsudvalget Torsdag, kl. 16.00-18.00 Udvalgsværelse 1*

Ekstraordinære
udvalgsmøder Reserveret én gang
 månedligt, onsdage, kl.
 08.30-10.30 Udvalgsværelse 1*

*Da mødeplanen for 2021 strækker sig ind over renovering af Rådhuset, afventer lokation for politisk mødeaktivitet i 2. halvår 2021 endelig afklaring. Den konkrete løsning herpå vil blive fremlagt hurtigst muligt.

Samlet oversigt over mødekalenderen for 2021 (bilag).

Lovgrundlag

Styrelseslovens § 8 om, at Kommunalbestyrelsen træffer beslutning om hvornår og hvor ordinære møder skal afholdes. Ordinære møder afholdes som regel mindst en gang om måneden.

Styrelseslovens § 20, stk. 1 om, at Økonomiudvalget og hvert stående udvalg træffer for hvert regnskabsår beslutning om, hvor og hvornår udvalgets møder skal afholdes. Udvalgets beslutning om mødeplan kan af ethvert udvalgsmedlem forlanges indbragt til afgørelse i Kommunalbestyrelsen.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Fagudvalg behandler udvalgets egen mødeplan.

Kommunalbestyrelsen behandler Kommunalbestyrelsens mødeplan.

Beslutning

Social- og Sundhedsudvalget, den 22. september 2020

Godkendt, idet Social- og Sundhedsudvalget herudover anbefaler, at det eventuelle ekstraordinære udvalgsmøde/temamøde den 16. juni 2021 rykkes til den 23. juni 2021.

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget, den 22. september 2020

Godkendt.

Byplanudvalget, den 23. september 2020

Godkendt.

Teknik- og Miljøudvalget den 23. september 2020

Godkendt idet udvalget ønsker at flytte mødestart til kl. 16.00.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 24. september 2020

Godkendt.

Bilag

Politisk mødekalender 2021

Politisk mødekalender 2021_Tilrettet efter udvalgsmøderne

Punkt 12: Status for COVID-19 situationen (Orientering)

00.00.00-P20-5-18

Resume

Siden statsministeren den 11. marts 2020 meddelte regeringens tiltag for at begrænse spredningen af COVID-19 har store dele af kommunens medarbejdere været berørt af en ændret hverdag, ligesom mange af kommunens tilbud har været lukkede eller delvist ændret i overensstemmelse med sundhedsmyndighedernes anbefalinger. Med denne sag gives et fornyet overblik over de særlige foranstaltninger, der har fyldt i kommunen siden sommerferien, og som forsat har betydning for den normale drift.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har siden marts 2020 orienteret løbende om smittebilledet og håndteringen heraf på de kommunale enheder, ligesom håndteringen af akut opstået smitte på kommunens borgerrettede tilbud er blevet særskilt orienteret til de relevante udvalg.

Med denne sag gives et overblik over forvaltningens foranstaltninger siden sommerferien, samt betydningen heraf for forvaltningen og de borgerrettede tilbud.

Et samlet overblik over den aktuelle situation, fordelt på udvalg (bilag).

Fra marts 2020 og frem til sommerferien henvises til de løbende statusnotater, der blev udarbejdet til Kommunalbestyrelsen samt politiske sager om konkrete emner.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Fagudvalgene.

Beslutning

Social- og Sundhedsudvalget, den 22. september 2020

Taget til efterretning.

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget, den 22. september 2020

Taget til efterretning.

Byplanudvalget, den 23. september 2020

Taget til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Taget til efterretning.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 24. september 2020

Taget til efterretning.

Bilag

Statusnotat om covid-19 BIU

Statusnotat om covid-19 BUU

Statusnotat om covid-19 BY

Statusnotat om covid-19 KFU

Statusnotat om covid-19 SSU

Statusnotat om covid-19 TMU

Punkt 13: Anmodningssag om trafikale udfordringer ifm. lukningen af viadukten i Lyngby Centrum

00.22.04-A21-4-17

Sagsfremstilling

Dorthe la Cour (C) har følgende anmodningssag:

Lukningen af viadukten i Lyngby Centrum giver i sagens natur mere trafik andre steder i kommunen. Oprindeligt var der tale om lukning i nogle måneder – nu er der tale om år. Derfor ønsker de konservative en redegørelse for, hvor trafikken udenfor Lyngby Centrum er øget som konsekvens af lukningen, eksempelvis Frederiksdalsvej, Hummeltoftevej m. fl., og hvilke trafikregulerende tiltag, der kan og bør iværksættes.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Godkendt, at forvaltningen vender tilbage med et oplæg.

Punkt 14: Anmodningssag om adgang til kyst i kommunen

00.22.00-A00-5-17

Sagsfremstilling

Der er offentlig adgang til danske strande. Men der findes op mod 10.000 skræmmeskilte på danske strande, hvor der lægges op til, at du hverken må bade, sætte dig eller passere stranden i det hele taget. Sådanne skilte har vi også her i kommunen. Men ifølge Naturbeskyttelsesloven må boligejere generelt ikke forbeholde stranden til sig selv. Ifølge styrelsen må andre gerne færdes på såkaldt private strande, ligesom det er tilladt at gøre kortvarigt ophold. Et kortvarigt ophold defineres som et ophold, der ikke varer længere end en dag. Opholdet må faktisk også godt finde sted om natten, men man må ikke slå lejr. Man må også bade i vandet på 'private' strande, på eget ansvar.

Ejere, der bor ned til stranden, må ikke hegne stranden ind med mindre haven går helt ud til vandet og strandarealet er have til huset og har været det uafbrudt siden den 1. januar 2016. Eller haven er inddraget i erhvervsvirksomhed (Videnscentret Bolius). Men man kan også læse i paragrafferne, at ophold og badning ikke må finde sted indenfor 50 meter fra bebyggelse. Så hvad er op og ned i det i en kommune, hvor der ikke i århundreder har været 50 meter fra strand og kyst til bebyggelse. Vi finder det uklart for borgerne, hvordan man skal forstå offentlig adgang til vores strande og kyster.

Sigurd Agersnap (F) anmoder om, at forvaltningen fremlægger en sag til drøftelse om den offentlige adgang langs kommunens kyststrækning. Sagen bedes afklare reglerne for offentligt ophold langs kysten, samt hvilke muligheder, der er for mere offentlig adgang langs kysten.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Godkendt, at der fremlægges en sag om offentlig adgang langs kysten på den pågældende strækning.

Punkt 15: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

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:

- Ridecenter Frederiksdal - Hummeltoftevej 187
- Nyt regulativ for udeservering, vareudstilling, mobilt gadesalg og stadepladser
- Lyngby Idrætsby - trafikforbedringer
- Regulativ for husholdningsaffald
- Handlingsplan og gebyr for rottebekæmpelse 2021
- Solceller i den samlede energiforsyning
- Letbanens økonomi, herunder de afledte udgifter - status 2020

Lovgrundlag

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

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Taget til efterretning.

Punkt 16: Meddelelser

00.22.04-A21-4-17

Sagsfremstilling

1. Miljøtilsyn på virksomheder og husdyrbrug 2020 i forhold til Covid-19

Flere kommuner har spurgt Miljøstyrelsen, om der kan ændres på årsmålene for de lovpligtige tilsyn på virksomheder og husdyrbrug i 2020 pga. Covid-19. Miljøstyrelsen har i august 2020 meddelt kommunerne, at der ikke ændres på årets mål for tilsyn. Men Miljøstyrelsen dispenserer så kommunerne kan:

- udføre de fleste tilsyn digitalt
- vælge, at basistilsynene kun omfatter de væsentligste miljøforhold
- fravige kravet om to tilsynskampagner i år.

Forvaltningen mangler at udføre 22 tilsyn, som vil blive gennemført i tredje og fjerde kvartal enten digitalt eller fysisk. Forvaltningen gennemfører ikke miljøtilsynskampagner i år.

2. Klage over miljøgodkendelse af affaldsvirksomhed

Lyngby-Taarbæk Kommune meddelte den 8. november 2017 miljøgodkendelse til Lyngby Produkthandel. Virksomheden ligger på Virumgårdsvej 7A og 7B, 2830 Virum. Virksomheden håndterer affald. Nogle naboer klagede over kommunens afgørelse til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Nævnet har nu truffet afgørelse i sagen og giver ikke de omboende medhold i klagen.

3. Justering af parkeringslicenser på Buddingevej som følge af ledningsomlægninger

Arbejdsområdet på Buddingevej 15-23B er komprimeret, og derfor er der meget lidt plads til både maskiner, materialer og medarbejdere. Med udgangspunkt i den høje fokus på arbejdsmiljø og -sikkerhed, bliver en af konsekvenserne desværre, at beboerne ikke får adgang til egen indkørsel i anlægsperioden, som forventes at vare ca. to måneder. Det er ikke det Lyngby-Taarbæk Forsyning havde ventet og heller ikke det, der tidligere er meldt ud. For at imødekomme den gene for beboerne, er det besluttet, at de berørte matrikelejere kan få to randzone licenser til Ulrikenborgområdet og begge licenser bliver uden beregning. Forvaltningen vil tilbyde samme forhold til naboer i de efterfølgende faser, hvis anlægsarbejdet får tilsvarende konsekvenser.

4. Afgørelse vedr. Skovfryd 19 fra Miljø- og Fødevareklagenævnet

Teknik- og Miljøudvalget blev den 17. juni 2020 orienteret om klage modtaget over kommunens afgørelse af 6. maj 2020 vedr. nyt enfamiliehus delvis indenfor skovbyggelinje på Skovfryd 19.

Miljø- og Fødevareklagenævnet (MFKN) har den 31. august 2020 truffet afgørelse efter naturbeskyttelseslovens § 86, stk. 1, jf. § 78, stk. 1. MFKN afviser, at realitetsbehandle klagen med henvisning til naturbeskyttelseslovens § 86, stk. 1, hvor det fremgår, at ejere af omkringliggende ejendomme således ikke er klageberettigede, idet nabohensyn/-interesser ikke er beskyttet efter naturbeskyttelsesloven. MFKN finder, at ejeren af ejendommen beliggende 14k, Lundtofte By, Lundtofte, ikke er klageberettiget, da klager som nabo ikke er omfattet af rækken af klageberettigede efter loven.

5. Trådalger i Kallelev Mose

Udvalget besluttede i august, at der ekstraordinært afholdes en udgift på 60.000 kr. indenfor udvalgets område til at fjerne trådalger i Kallelev Mose. Ved semi-skybruddet medio august sank algerne til bunds. Derfor giver det ikke mening med

en indsats pt. Forvaltningen har besigtiget mosen og indhentet et konkret tilbud. Tilbuddet kan aktiveres, hvis algerne kommer igen. Grundejerforeningen er informeret og indforstået.

6. Status for iltning af Furesøen - miljøvurderingspligt

Furesø, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal Kommuner har den 10. januar 2020 ansøgt Miljøstyrelsen om at stoppe iltning af Furesøen, jf. Miljøvurderingsloven. Miljøstyrelsen har den 18. august 2020 sendt et udkast til afgørelse i partshøring hos ejer (Naturstyrelsen) og kommunerne (ansøger). Det fremgår af Miljøstyrelsens udkast, at styrelsen vil træffe en afgørelse om miljøvurderingspligt, idet det ikke kan afvises, at projektet kan have væsentlig negative påvirkninger. Kommunerne har indsendt bemærkninger til udkastet til afgørelse (bilag).

Når Miljøstyrelsen har modtaget og behandlet høringssvar, vil styrelsen sende den endelige afgørelse, som kan påklages i en måned efter offentliggørelsen.

Hvis der træffes afgørelse om miljøvurderingspligt starter en længere proces: der indledes med en offentlighedsfase. Herefter udarbejder bygherre (kommunerne) et afgrænsningsnotat, som berører de emner, der vurderes relevant at medtage i miljøkonsekvensrapporten. Rapporten udarbejdes også af kommunerne. På baggrund af miljøkonsekvensrapporten sender Miljøstyrelsen udkast til afgørelse om tilladelse eller afslag, jf. Miljøvurderingsloven.

Hele processen tager normalt 1,5-2 år. Det afhænger af omfanget af undersøgelser og versioner af rapporten, som kommunerne skal udarbejde. Iltningen fortsætter under processen.

Forvaltningen kender ikke de økonomiske konsekvenser, men kommunerne får både udgifter til yderligere undersøgelser af søen samt til at udarbejde afgrænsningsnotat og miljøkonsekvensrapport.

Udvalget vil blive forelagt en ny sag, når Miljøstyrelsen har meddelt deres afgørelse om Miljøvurderingspligt.

7. Plan for tilpasning af forbrændingskapacitet i Danmark

I den politiske klimaaftale om affald fra juni 2020 blev KL anmodet om at udarbejde en plan for reduktion af forbrændingskapaciteten i Danmark frem mod 2030. KL oplyser i et brev til kommunerne (bilag), at KL har besluttet at påtage sig opgaven på den måde, at de frem til fristen den 1. januar 2021 vil udarbejde en tentativ liste over anlæg, der kan udfases. Herefter er der ifølge KL brug for en politisk proces i foråret 2021.

Klimaaftalen indebærer, at hvis KL's model ikke godkendes af myndighederne, så vil der automatisk blive iværksat en løsning, som bl.a. indebærer, at forbrændingsanlæggene skal udskilles fra kommunerne og selskabsføres. Kommunernes ret til at anvise det forbrændingsegnete erhvervsaffald til deres eget forbrændingsanlæg ophæves, ligesom der vil blive stillet krav om udbud af behandlingen af det forbrændingsegnete husholdningsaffald.

8. Visionsproces for fremtidens busnet

I lyset af de tidligere drøftelser i Teknik- og Miljøudvalget vedrørende Busplanlægningen i Regionen (TMU 19. februar 2020, temadrøftelse 10. juni 2020 og TMU 12. august 2020), har udvalget på mødet den 7. september 2020 udtrykt ønske om en lokalt orienteret drøftelse af den kommende busplanlægning i tilknytning til den kommende letbane. På det grundlag har forvaltningen tilrettelagt en visionsproces, hvor udvalget mødes til to faciliterede workshops, hhv. den 30. september og den 6. oktober 2020 (bilag).

Processen skal give udvalget mulighed for at forholde sig til dilemmaer og muligheder samt udarbejde retningsgivende principper for fremtidens busnet.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Taget til efterretning.

Bilag

Afgørelse vedr. Skovfryd 19

Kommentarer til Udkast til afgørelse om Miljøvurdering vedrørende Furesø iltning

KL-brev - Til formændene for Teknik- og Miljøudvalgene - Forsyningsudvalgene i kommunerne

Oplæg til visionsproces for fremtidens busnet