

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 07-11-2023

Mødedato Tirsdag d. 07. november 2023 kl. 16:15

Mødested Mødelokale A, 1. sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Etablering af cafe og udeservering ved Klampenborgvej (Beslutning).....	4
Springforbi - Parforce - Dispensation lokalplan og skovbyggelinje (Beslutning).....	7
Budgetanalyse af Arealdriftøkonomi (Beslutning).....	10
Bæredygtige maskininvesteringer, herunder langsigtet plan for udskiftning til fossilfri maskinpark (15
Regulativ for husholdningsaffald og erhvervsaffald - endelig vedtagelse (Beslutning).....	20
Affaldsgebyrer 2024 (Beslutning).....	23
Gebyrer for virksomheders adgang til genbrugsstationer 2024 (Beslutning).....	27
Rottebekæmpelse 2024 - handlingsplan og gebyr (Beslutning).....	29
Gebyr for anvisning af jord (Beslutning).....	33
Strategi for tilgængelighed - endelig godkendelse (Beslutning).....	35
Test af delecykler og løbehjul i synergi med den kollektive transport (Beslutning).....	37
Tinglysning af byggeret (Beslutning).....	39
Valg af driftsorganisation og forretningsfører for Hovedstadens Letbane (Beslutning).....	42
Anmodningssag om mulig betalingsparkering ved overfladeparkering.....	45
Anmodningssag om overfladebelægning.....	46
Meddelelser.....	48
Lukket: Lukkede meddelelser.....	50
Kommende sager.....	51
Underskrift af protokol.....	52

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Godkendt.

Punkt 2: Etablering af cafe og udeservering ved Klampenborgvej (Beslutning)

01.02.00-P16-156-23

Resume

Lyngby Storcenter ønsker at imødekomme kommunens vision for Klampenborgvej ved at åbne facaden på Storcenteret og etablere 2 caféer langs Klampenborgvej, med deraf følgende ønske om etablering af 4 udeserveringsarealer. Med sagen skal der tages stilling til, om der skal meddeles principiel tilladelse til åbningen af facaden og råden over vejareal til udeservering.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der meddeles principiel tilladelse til råden over vejareal til udeservering i en 5-årig periode, med mulighed for tilbagekaldelse hvis det permanente byrum skal anlægges. Tilladelse sker indenfor de i løsningsafsnittet nævnte rammer, og med de sædvanlige standardvilkår, og
2. der meddeles principiel planmæssig tilladelse til det ansøgte, herunder gives principiel tilladelse til dispensation fra niveaufri adgang i facadeåbningerne, i det der er tale om en forsøgsperiode, og niveaufri adgang kan ske fra centeret.

Problemstilling

Lyngby Storcenter (LSC) ved Danske Shoppingcentre (DSC) vil gerne indrette to af deres lejemål til café og åbne facaden mod Klampenborgvej, såfremt der kan opnås tilladelse til benyttelse af fire udeserveringsarealer i det nuværende midlertidige byrum.

Ansøgningen (bilag)

Udeserveringsarealet omfatter det i ansøgning med lysegrønt markerede areal, der består af fire arealer. To på fortovet langs facaden på hhv. ca. 42 og 43 m² og to på det tidligere vejbaneareal på hhv. ca. 81 og 58 m².

De to arealer langs facaderne er placeret på det nuværende fortov. Denne placering betyder, at fodgængere i den midlertidige periode vil skulle ledes udenom zonerne for udeservering, ned på den tidligere cykelsti, som allerede i det midlertidige byrum er fodgængerareal og tilbage til fortovet igen. De 2 store arealer på det tidligere vejbaneareal, som ønskes anvendt til udeservering, er allerede i den midlertidige indretning af byrummet udlagt til zoner for udeservering. De nuværende zoner er dog mindre end de ansøgte, hvorfor der vil skulle ske en tilpasning af byrummet.

Som det fremgår af tegningen i ansøgningen, vil der mellem de 2 arealer ved facaden/fortovet og de 2 arealer i byrummet, være 2 arealer til ikke kommercielt ophold. Her har LSC tilbudt at supplere Lyngby-Taarbæks egen indretning med centerets egne bænke, hvilket fremgår af sidste side i materialet (bilag).

Tidshorisont

LSC er interesseret i brugsret til arealerne i 5 år, og herefter frem til den endelige plan for Klampenborgvej er vedtaget og etablering skal i gang. Tilladelsesperioden har betydning for den investering og de lejeaftaler, som LSC skal lægge i at åbne facaderne og etablere arealerne.

Midlertidigt byrum

Forslaget fra LSC understøtter målet om at skabe mere byliv på Klampenborgvej. Forslaget bidrager til at afprøve udeservering i en form som er næsten lig det der er vist i udviklingsplanen.

Løsninger

Målet med det midlertidige byrum er at tilvejebringe erfaringer, som kan implementeres i det permanente projekt. Det opnås ved at udføre byrumsforsøg og afprøve muligheder for indretning, som kan kvalificere den videre projektering. Det er samtidig et mål at skabe gode relationer med byens handelsliv.

Det er et vigtigt fokus at understøtte de visioner, som ligger i udviklingsplanen, hvor det nye byrum på Klampenborgvej fremstår som et stort sammenhængende rum, som er grønt og frodigt, og hvor der er mulighed for både kommercielt og ikke kommercielt ophold.

I det hidtidige arbejde med det midlertidige byrum har det været udfordrende at rekruttere studeholdere. Af den grund har byrummet ikke kunnet leve op til sit fulde potentiale, og har ikke givet det byliv kommunen har ønsket.

Tilpasning af projekt for midlertidigt byrum ved Klampenborgvej

Da det midlertidige byrum er i proces, vil der under alle omstændigheder skulle foretages tilpasninger til næste år. De specifikke tilpasninger som muliggør centrets forslag vil centret selv afholde udgifterne til. Forvaltningen har fokus på en løbende dialog, så projektet fortsat fremstår som et sammenhængende rum. De nye tiltag skal ikke give en oplevelse af et fragmenteret rum, men derimod være med til at understøtte formålet om, at byrummet integreres i byens liv.

Tilladelse til råden over vejareal

Hvis ovenstående indstilling godkendes, vil den nuværende tilladelse til det midlertidige byrum blive erstattet af en ny tilladelse der både indeholder det nye initiativ, samt det fortsat tilpassede midlertidige byrum.

I den forbindelse vil der blive stillet en række krav og vilkår til modtageren (DSC) for at sikre, at arealet fortsat kan anvendes til gående færdsel, at arealet renholdes, og at arealet kun kan anvendes til udeservering for DSC.

Tilladelsen foreslås tidsbegrænset til 5 år med mulighed for tilbagekaldelse, hvis det permanente byrum skal anlægges i mellemtiden. Herefter vil tilladelsen kunne forlænges efter fornyet ansøgning.

Proces for ansøgning om åbning af facader

Hvis det viser sig, at der ikke kan etableres niveaufri adgang fra restaurationslokalerne til udeserveringsarealet, vil forvaltningen meddele dispensation iht. Bygningsreglement BR18. Dispensationen begrundes med, at der er tale om en midlertidig forsøgsordning, og niveaufri adgang kan ske fra centeret. I en permanent situation vil der være krav til niveaufri adgang til udeserveringsarealet. Ændring af lejemålene kræver kun byggetilladelse, hvis der ændres på de brandmæssige forudsætninger eller lign.

Konsekvenser

Hvis det godkendes, at give tilladelse til udeservering, har LSC tilbudt, at håndtere tilpasning af det midlertidige byrum, således at LTK ikke har udgifter i forbindelse med tilpasning af det ansøgte område. Det gælder fx flytning af grønne elementer, møllehjul, cykelstativer og bænke etc.

Strategisk ramme

Vision for Kongens Lyngby Centrum: Udeserveringsprojektet ligger i tråd med den politisk vedtagne vision om et levende og oplevelsesrigt Kongens Lyngby Centrum.

Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum: Der er udarbejdet et forslag til udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum, der skal realisere den politisk vedtagne vision. Projektet ligger bl.a. i tråd med udviklingsplanens strategier om det stærke handelsliv. De særegne lokale identiteter understøttes ved at den eksisterende facade åbnes mod

Klampenborgvej. Nye offentlige restauranter og caféer på dette centrale sted understøtter et levende, oplevelsesrigt Kongens Lyngby Centrum og dermed også det stærke handelsliv, hvor handelsbyen også ses som et mødested, og hvor et øget antal besøgende til restauranter og cafeer kan være med til at understøtte det samlede udbudspunkt.

Videre proces

Der gives en ny tilladelse til råden over vejareal, der både indeholder det nye udeserveringsareal samt det fortsatte midlertidige byrum.

Efterfølgende vil forvaltningen vurdere og evaluere på tilladelsen og opsamle erfaringer til brug for udformning af det endelige byrum.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter indstillingspunkt 1.

Byplanudvalget beslutter indstillingspunkt 2.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Ad 1) Godkendt, idet der tages hensyn til cykler.

Bilag

Oplæg til midlertidig udeservering på Klampenborgvej

Oversigtskort

Punkt 3: Springforbi - Parforce - Dispensation lokalplan og skovbyggelinje (Beslutning)

02.00.00-P19-172-23

Resume

Naturstyrelsen søger om dispensation fra lokalplan 129 og skovbyggelinje til opførelse af ankomstpavillon ved indgangen til Dyrehaven ved Springforbi Port i forbindelse med etablering af nye offentlige frilufts- og informationsfaciliteter ved indgange til det historiske Parforcejagtlandskab i Dyrehaven, der er udpeget som UNESCO verdensarv. Med denne sag skal der tages stilling til, om der skal meddeles de ansøgte dispensationer. Endvidere orienterer forvaltningen om planlagt fornyelse og forskønnelse ved Fortun Port og Hjortekær Port.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til:

1. at meddele dispensation fra skovbyggelinjen til de beskrevne elementer,
2. at meddele dispensation fra § 6.1 i lokalplan 129 til de beskrevne elementer.

Problemstilling

Projektet ved Springforbi Port er ét ud af tre i Lyngby-Taarbæk Kommune planlagte offentlige frilufts- og infofaciliteter ved velkomstindgange til det historiske Parforcejagtlandskab i Jægersborg Dyrehave og Hegn, der er udpeget som UNESCO verdensarv. Det statslige, kommunale og museale partnerskab bag det UNESCO udpegede Parforcejagtlandskab i Nordsjælland ønsker at fremme formidlingen af verdensarven - Parforcejagtlandskabets historie - til offentligheden, stimulere til besøg og øge folks mulighed for at opleve dette på deres tur i Dyrehaven. Initiativet er økonomisk støttet af fonde.

Den ansøgte ankomstpavillon består af et halvtag på 113 m², hvorpå der findes et 39 m² stort udstillingsrum. Pavillonens højde er 3,6 m, og den udføres med sorte trævægge og saddeltag af tagpap efter Naturstyrelsens designmanual for småhuse. Der opsættes fritstående bord-bænkesæt dels under overdækningen og dels omkring bygningen (bilag).

Naturstyrelsen vil efterfølgende søge om opstilling af enkelte oplevelseselementer og infoskilte, som formidler og sætter fokus på området som verdensarv. Oplevelseselementerne er pt. under udvikling. De vil blive udført i diskrete materialer såsom træ og sten i begrænsede størrelser. Infoskilte vil blive udført i Naturstyrelsens almindelig design i max 2 x 2 m med røde trærammer og diskrete skiltefarver.

For at skabe en landskabelig forbindelse til Dyrehaven og understøtte gåendes færdsel, anlægges en grøn korridor fra parkarealet i Springforbi til Dyrehaven ved lukning af den gennemkørende trafik forbi tunnelen til Dyrehaven, nedlæggelse af ca. 5 parkeringspladser beliggende syd for og nærmest tunnelen samt anlæggelse af stiforløb mellem eksisterende toiletbygning og parkeringspladser, caféen i Tvendehus og ankomstpavillonen videre til tunnelen under jernbanen og ind i Dyrehaven.

Naturstyrelsen begrundes ansøgningen med, at de ansøgte rekreative offentlige faciliteter herunder ankomstpavillonen er nødvendige for at forbedre og understøtte områdets udflugtsaktiviteter og for at sikre formidling af verdensarven samt inspirere til ture i Dyrehaven. Naturstyrelsen vurderer, at det ansøgte vil være i overensstemmelse med retningslinjerne i "Springforbiplanen 1995" og forslaget i den tilhørende landskabs- og trafikredegørelse fra 1994.

Området er beliggende i byzone og omfattet af lokalplan 129 for Springforbiområdet. Formålet med lokalplan 129 er blandt andet at sikre områdets anvendelse til offentlige formål - park med udflugtsaktiviteter, områdets særlige karakter

samt at skabe en naturlig sammenhæng fra Dyrehaven til Øresund. Ifølge § 6.1 i lokalplanen må der ikke opføres bebyggelse i området. Der må dog etableres faciliteter, der er nødvendige for områdets udflugtsaktiviteter, hvis de er forenelige med områdets særlige landskabs- og bebyggelsesmiljø. § 6.1 er udformet som en kompetencenorm, hvor bestemmelsens hovedregel er et forbud mod opførelse af bebyggelse, men hvor kommunen har mulighed for efter en konkret vurdering alligevel at tillade/dispensere til bestemte dispositioner, som er beskrevet i bestemmelsen. Kommunens udnyttelse af en kompetencenorm skal gennemføres ved en dispensationsprocedure efter bestemmelserne i planlovens § 19 og efter bestemmelserne i planlovens § 20 om forudgående naboorientering.

Området er beliggende inden for strandbeskyttelseslinje og skovbyggelinje efter henholdsvis naturbeskyttelseslovens § 15 og § 17. Kystdirektoratet har den 2. juni 2023 meddelt dispensation fra strandbeskyttelseslinjen til det ansøgte. Skovbyggelinjen afkastes fra Dyrehaveskoven beliggende vest for kystbanen.

Området er beliggende inden for fredskov. Miljøstyrelsen har den 22. september 2023 meddelt dispensation på vilkår fra skovloven til det ansøgte. Miljøstyrelsen har blandt andet stillet vilkår om, at stierne ikke må asfalteres og belyses.

Løsninger

Der er gennemført naboorientering af nærmeste nabo og områdets grundejerforening - Taarbæk Borger- og Grundejerforening - som ikke har medført bemærkninger.

Forvaltningen vurderer, at den ansøgte ankomstpavillon er nødvendig for at forbedre områdets offentlige udflugtsaktiviteter, og at bygningen ikke vil påvirke områdets særlige landskabs- og bebyggelsesmiljø grundet bygningens udformning. Derudover vurderer Forvaltningen, at ankomstpavillonen sammen med det øvrige projekt vil skabe sammenhæng med Dyrehaven i overensstemmelse med lokalplan 129's formål.

Derudover skal det bemærkes, at i følge § 5.1 i lokalplan 129 skal flytning af parkeringspladser og ændring af sti- og vejforløb ske i overensstemmelse med "Springforbiplan 1995", hvilket både Naturstyrelsen og Forvaltningen vurderer, at det ansøgte opfylder. Det ansøgte vurderes at forbedre adgangsforholdene og den grønne sammenhæng med Dyrehaven. Forvaltningen vurderer endvidere, at parkeringspladser og ændring af sti- og vejforløb ikke kræver godkendelse efter vejloven, idet der tale om private veje og stier.

I forhold til skovbyggelinjen vurderer Forvaltningen, at ankomstpavillonen grundet dens udformning herunder farver og ringe bygningshøjde samt dens placering øst for kystbanen ikke vil påvirke ind- og udsyn til skoven eller dyre- og planteliv i skovbrynet.

Orientering om kommende Parforceprojekter ved FortunPort og Hjortekær Port

Udover projektet ved Springforbi Port arbejder Naturstyrelsen og Lyngby-Taarbæk Kommune på fornyelse og forskønnelse af de offentlige frilufts- og infofaciliteter ved velkomstindgangene til Dyrehaven ved Fortun Port og Hjortekær Port. Disse projekter forventes forelagt for udvalgene i december 2023. Ved Fortun Port planlægges blandt andet nedlæggelse af eksisterende parkeringsplads, etablering af ny og større parkeringsplads, opførelse af ankomstpavillon og toiletbygning samt vejlukning. Ved Hjortekær Port planlægges blandt andet indsnævring af vejen og omdannelse af eksisterende driftbygning og lagerrum til henholdsvis toilet og udstillingsrum.

Strategisk ramme

Beslutningen skal ses i sammenhæng kommunens turismestrategi, da en forskønnelse af indgangene til Dyrehaven og en bedre formidling af parforcelandskabet, forhåbentligt vil være med til at skabe en større turismetiltrækning, som yderlig vil influere positivt på det lokale handelsliv. Dermed er der også en kobling til kommunens erhvervsstrategi.

Videre proces

Hvis udvalgene bemyndiger forvaltningen til at meddele de ansøgte dispensationer, vil forvaltningen meddele disse. Herefter vil forvaltningen foretage sagsbehandling med henblik på meddelelse af byggetilladelse til ankomstpavillonen. Såfremt forvaltningen ikke bemyndiges at meddele de ansøgte dispensationer, vil forvaltningen meddele afslag til det ansøgte.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter indstillingspunkt 1.

Byplanudvalget beslutter indstillingspunkt 2.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Ad 1) Godkendt.

Bilag

Ansøgning

Oversigtskort

Punkt 4: Budgetanalyse af Arealdriftøkonomi (Beslutning)

83.15.00-Ø54-1-21

Resume

Teknikudvalget fik den 9. maj 2023 en status for implementeringen af "Det nye Arealdrift", der omhandler udliciteringer, effektiviseringer, maskininvesteringer mv., samt blev kort orienteret om de enkelte driftsområder i Arealdrift (veje, parker og grønne områder), herunder opgaveløsningen på tværs af driftsområder. I driftsmodellen for områderne omkonteres de faktiske omkostninger til personale og maskiner mellem områderne ud fra tidsregistreringer af arbejdstimer og maskintimer, så regnskabet afspejler årets aktiviteter. De seneste års udvikling udviser en diskrepans mellem budget og regnskab, som afføder et behov for at justere budgetterne inden for aktivitetsområdet Vej og Park. Samtidig er der behov for at omplacere budget til drift af kirkegårdsbygninger fra aktivitetsområde Vej og Park under Teknikudvalget til aktivitetsområde Ejendomme under Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår,

1. at der foretages en ombudgettering og ændring af serviceniveauet indenfor eksisterende ramme under aktivitetsområdet Vej og Park (Arealdrift), således at 1 mio. kr. omplaceres fra Vinterdrift til Vejdrift med ikrafttrædelse fra budget 2024 og frem,

2. at der ombudgetteres og foretages en ændring af serviceniveauet på 0,6 mio. kr. fra Arealdrift (vinterdrift) under aktivitetsområde Vej og Park til Ejendomsdrift under aktivitetsområde Ejendomme til finansiering af driftsbudget til kirkegårdsbygninger fra budget 2024 og frem og samtidigt overgår ansvaret for ejendommene på kirkegårdsområdet til Kommunale ejendomme.

Problemstilling

Arealdrift varetager primært opgaver inden for drift, pleje og vedligeholdelse af kommunes grønne arealer, veje og kirkegårde samt vintertjeneste i form af snerydning og saltning af kommunale veje og arealer.

De senere år er der sket ændringer i vejrliget henover året, som har medført, at opgavetyper og omfang mellem driftsområderne også har ændret sig - særligt mellem vinterdrift (reduceret) og grøn drift (forøget) og vejdrift (forøget). Derudover har Arealdrift i forbindelse med kommunens overtagelse af 60 km vej fra april 2023 fået flere opgaver, som indvirker på opgavefordelingen mellem særligt grøn drift og vejdrift. Der opsamles erfaring med denne fordeling i implementeringsårene 2023-2024 med henblik på at få opgaver knyttet til drift af vejene ind i et helt årshjul.

De ændrede og fortsat foranderlige vejrforhold betyder, at Arealdrift i højere grad bruger ressourcer på følgerne af længere vækstsæsoner og ekstreme vejrhændelser i forår, sommer og efterår og i mindre grad på vintertjeneste. De mildere vintre afstedkommer ikke et højere serviceniveau på andre driftsområder, idet omfanget af andre opgaver er forøget (fx græsklipning i en længere periode), ligesom der er opstået nye opgaver (fx sommerløvfald i tørkeperioder hvor vejbrønde blokeres af løv) - dvs. det kræver en større indsats at fastholde serviceniveauerne end tidligere. Det ændrede ressourcetræk mellem områderne kalder på at påbegynde en tilpasning af fordelingen af budgetterne mellem områderne.

Budgetmodel og budgetramme

Driftsområderne i Arealdrift er forbundne, og det faktiske mandskabs- og maskinforbrug timeregistreres og udkonteres på tværs af områderne - hvilket løbende dokumenterer den høje grad af sammenhæng mellem områderne. Denne dynamik i økonomistyringen er et vigtigt element i at løse driftsopgaverne i et årshjul, som er påvirket af skiftende vejrforhold. Serviceniveauer søges opretholdt på de enkelte områder, men omfanget af nødvendige indsatser flytter opgaver mellem områderne. Effekten af den ændrede fordeling af opgaver og opgaveomfang samt indflydelse på ressourceforbruget henover budgetåret er uddybet i bilag.

Korrigeret budget for Arealdrift udgjorde 53,4 mio. kr. i 2020, 59,4 mio. kr. i 2021 og 55,0 mio. kr. i 2022. Udviklingen idet korrigerede budget i perioden udgøres primært af overført merforbrug fra 2019 til 2020 vedr. afregning af Privat fællesveje, flytning af budget vedr. omfartsvejen og finansiering af budget til omstillingspulje under Teknikudvalget. I 2021 tilføres budget vedrørende naturpuljen og i 2022 reduceres budgettet som følge af at budget til bygningsvedligehold flyttes til Kommunale Ejendomme samt at budget til finansiering af maskinvesteringer flyttes til anlægsprogrammet. Herudover er der effekten af overførsler mellem årene.

I perioden er der ændret kontoplan, ligesom nuværende model for registrering af timer mellem områderne er blevet finjusteret i perioden. Kontering af forbrug mellem områderne i regnskabsår 2022 anses derfor som mest retvisende.

Med baggrund i regnskabsresultaterne for 2020, 2021 og 2022 vurderes den samlede økonomiske ramme for Arealdrift - som udgangspunkt - overordnet set at være i balance. I 2020 og 2021 var der et samlet mindreforbrug på hhv. 0,8 mio. kr. og 3,7 mio. kr., mens der i 2022 var et samlet merforbrug på 1,7 mio. kr., jf. Tabel 1.

Tabel 1: Samlet regnskab for Arealdrift 2020 - 2022 (korrigeret budget) 2023 pris- og lønniveau

År	2020			2021			2022		
	Mio. kr.	Forbrug	Budget	Regnskab	Forbrug	Budget	Regnskab	Forbrug	Budget
Fælles formål	19,3	16,0	3,3	18,0	21,3	-3,3	9,6	9,7	-0,1
Grøn drift	8,7	13,1	-4,4	11,1	13,8	-2,7	11,2	13,0	-1,8
Vejdrift	9,8	8,9	0,9	9,3	8,8	0,5	18,0	15,4	2,6
Kirkegårde	2,9	2,0	0,8	3,5	2,0	1,5	4,4	1,7	2,7
Værksted og pladser	7,8	4,8	3,0	9,9	5,3	4,6	7,5	3,9	3,5
Vinterdrift	4,1	12,9	-8,9	7,6	12,7	-5,1	5,9	11,3	-5,4
Private fællesveje	0,2	-4,2	4,4	-3,7	-4,4	0,7	-	-	-
Arealdrift - samlet	52,6	53,4	-0,8	55,8	59,4	-3,7	56,7	55,0	1,7

(-) Mindreforbrug / (+) Merforbrug

For hele perioden har vinterdrift udvist mindreforbrug - med 8,9 mio. kr. i 2020 og ca. 5 mio. kr. i 2021 og 2022. I samme periode har grøn drift udvist et mindreforbrug på 4,4 mio. kr. i 2020 faldende til et mindreforbrug på 1,8 mio. kr. i 2022. Vejdrift har omvendt udvist merforbrug på 0,9 mio. kr. i 2020 stigende til 2,6 mio. kr. i 2022.

Kirkegårdsområdet har alle årene udvist et merforbrug. Kirkegårdsområdets merforbrug skal dækkes af mindreforbrug på de øvrige driftsområder for at sikre overholdelse af det samlede budget for Arealdrift. Der er som følge heraf igangsat en analyse af muligheder for at opnå et budget i balance på kirkegårdsområdet, som planlægges fremlagt politisk i december. Analysen vil pege på forslag til effektiviseringer af kirkegårdsdriften. Resultatet heraf vil kunne påvirke fordelingen af budget på driftsområderne yderligere.

Fælles formål: På området afholdes udgifter til tværgående arbejder for hele Arealdrift, herunder administration. Området havde i 2020 et merforbrug på 3,3 mio. kr., et mindreforbrug i 2021 på 3,3 mio. kr., og et mindreforbrug i 2022 på 0,1 mio. kr. Løn udskilles til de enkelte driftsområder.

Grøn drift: På området afholdes udgifter til pleje og vedligehold af kommunens parker og grønne områder samt renhold. Området har som nævnt ovenfor udvist et mindreforbrug hvert år i perioden - dog et faldende mindreforbrug jf. reduceret fra 4,4 mio. kr. i 2020 til 1,8 mio. kr. i 2022. Regnskabstal for 3. kvartal 2023 tyder på et isoleret merforbrug på området i 2023 svarende til ca. 0,9 mio. kr. Set i lyset af tidligere års regnskabstal forventes der dog alt andet lige balance på området i årene fremover - men området udviser generelt stigende udgifter i perioden som følge af de ændrede vejrhold i de seneste år - jf. bilag.

Vejdrift: På området afholdes udgifter til drift og vedligehold af offentlige veje, cykelstier og p-pladser. I perioden har området udvist et merforbrug på 0,9 mio. kr. i 2020 stigende til 2,6 mio. kr. i 2022.

Kirkegårde: På området afholdes udgifter til pleje af fællesarealer på kirkegårde og kapeller samt salg af gravsteder. Som beskrevet ovenfor udviser økonomien på kirkegårdsområdet merforbrug i hele perioden på 0,8 mio. kr. i 2020, 1,4 mio. kr. i 2021 og 2,6 mio. kr. i 2022. Merforbruget på kirkegårdsområdet er øget i 2021 og 2022 grundet ibrugtagning af ny kontoplan, der synliggør de faktiske udgifter forbundet med kirkegårdsdriften. Tidligere blev en række udgifter knyttet til kirkegårdsområdet bogført under Grøn drift.

Udfordringen på kirkegårdsområdet håndteres som nævnt i en selvstændig analyse, der også vil omfatte en vurdering af rationale i at samle den kommunale kirkegårdsdrift på én kirkegård fremfor de nuværende to kirkegårde, jf. hensigtserklæring i budgetaftalen 2024-2027.

En særskilt udfordring er udestående budgettering til drift af kirkegårdsbygninger, som søges håndteret i nærværende sag. Udgiften udgør årligt ca. 0,6 mio. kr. og bidrager derfor til merforbruget. Forvaltningen peger på at finansiere budget til drift af bygningerne af overskydende budget til vinterdrift og samtidig flytte budgettet og ansvaret for driften af bygningerne til aktivitetsområde Ejendomme, som varetager drift af alle øvrige kommunale bygninger.

Vinterdrift: På området afholdes udgifter til vinterdrift, herunder glatførebekæmpelse, saltning og snerydning af offentlig vej. Området har som nævnt ovenfor udvist et større mindreforbrug i hele perioden. Det nuværende budget til vinterdrift skønnes pt. ikke længere nødvendigt. Omvendt er der ikke afsat budget til håndtering af følgerne af kritiske eller ekstreme vejrforhold om sommeren og i efteråret grundet ændringer i klimaet.

Private fællesveje: Området dækkede tidligere opkrævninger fra de daværende serviceaftaler på private fællesveje. Efter opsigelsen af serviceaftalerne er området efter endelig afslutning af mellemværende lukket ned ifm. indførelsen af den nye kontoplan.

Værksted og pladser: På området afholdes udgifter til maskiner, værksted og driftspladser. Der har været et merforbrug i perioden på 3 mio. kr. i 2020, 4,6 mio. kr. i 2021 og 3,5 mio. kr. i 2022. Merforbruget skyldes høje udgifter til

vedligeholdelse og reparationer af gammelt maskinel, ofte med behov for at inddrage eksterne specialister. Det er besluttet at investere i nye effektive og bæredygtige maskiner, hvilket på sigt vil nedbringe de høje vedligeholdelsesudgifter til maskinparken. Derfor er det vigtigt fortsat at sikre finansiering til indkøb af nye maskiner. I tilfælde af mindreforbrug samlet for Arealdrift ved årsregnskabet - f.eks. som følge af at midler til beredskab vedrørende vinterdrift ikke anvendes - vil mindreforbruget kunne indstilles overført til maskininvesteringer i forbindelse med kommunalbestyrelsens behandling af overførsler mellem regnskabsår. Der er tidligere besluttet prioritering af indhentning af efterslæbet på maskinparken iht. Kommunalbestyrelsen 16. december 2021, sag 16.

Samlet er der aktuelt behov for at foretage budgetjustering indenfor rammen mellem Vinterdrift og Vejdrift og mellem aktivitetsområderne Vej og Park og Ejendomme.

Løsninger

Budgetjustering inden for rammen mellem vinter og vej som følge af ændrede vejrforhold

I lyset af konteringen af forbruget i 2022 vurderes det mest retvisende, at ombudgettere 1 mio. kr. fra Vinterdrift til Vejdrift fra og med Budget 2024 og frem, for derved at skabe bedre sammenhæng mellem budget og forbrug på de to områder. Foreløbige regnskabstal pr. 3. kvartal 2023 peger isoleret på et mindreforbrug i 2023 på vejdrift, som dog er en følge af, at aktiviteter i 2023 vedrørende optaget af de 60 km vej fra april måned ikke til fulde har kunnet gennemføres - jf. implementering og årshjul på området. Fra 2024 vil aktiviteterne på Vejdrift igen modsvare et fuldt årshjul som budgettilførslen fra Vinterdrift vil imødekomme.

Yderligere budgetomplaceringer mellem områderne bør afvente erfaringerne med endnu et helt budgetår baseret på timeudkonteringsmodellen og erfaringerne med af drifte de nye 60 km offentlige veje. Dog vil årtids-, vejr- og vækstafhængige driftsopgaver altid give anledning til variationer i forbruget mellem årene.

Budget til nye offentlige veje fra april 2023

Arealdrift fik samlet til drift af de nye offentlige veje og tilknyttede grønne arealer en budgettilførsel på 5,9 mio. kr. i 2023 og 7,3 mio. kr. i 2024 stigende til 7,7 mio. kr. i 2026 og frem. Budgettet er i 2024 fordelt med 1,9 mio. kr. til Grøn drift, 3,4 mio. kr. til Vejdrift, 1,7 mio. kr. til Vinterdrift og 0,25 mio. kr. til Værksteder og pladser. Arealdrift vil i implementeringsårene 2023-2024 opsamle erfaringer med hvilke typer og omfang af opgaver, der er forbundet med de nye vejarealer, jf. at de nye vejarealers tilstand og udtryk fremstår meget forskelligartet. Såfremt fordelingen af budgettet ikke stemmer overens med den faktiske fordeling af opgaver, vil der være behov for at ombudgettere mellem områderne.

Budget til drift af kirkegårdsbygninger

En medvirkende årsag til merforbrug på kirkegårdsområdet er, at der udestår budget til drift af kirkegårdsbygninger. Budget hertil bør desuden flyttes til aktivitetsområde Ejendomme, hvor udgifter til drift af øvrige bygninger afholdes. Dermed vil det kun være ejendommens grønne drift og vintervedligehold, der ligger i og udføres af Arealdrift.

De årlige udgifter til drift af kirkegårdsbygninger udgør i alt ca. 0,6 mio. kr. fordelt med 0,1 mio. kr. til gas, 0,1 mio. kr. til el og vand, 0,2 mio. kr. til fjernvarme, og 0,2 mio. kr. til rengøring. Budget hertil foreslås finansieret ved omplacering af budget fra vinterdrift.

Strategisk ramme

Retvisende budgetter understøtter styringsrationaler og afspejler det forventede serviceniveau på områderne, jf. kommunens Budget- og Regnskabsregulativ.

Videre proces

Såfremt budgetomplaceringerne godkendes, vil disse danne styringsgrundlag fra 2024 og fremadrettet. Forvaltningen vil fremlægge analyse af kirkegårdsområdet på møderunden i december 2023.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 1-2

Økonomiudvalget anbefaler indstillingspunkt 2

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Arealdrift - ændrede driftsvilkår mellem områderne

Punkt 5: Bæredygtige maskininvesteringer, herunder langsigtet plan for udskiftning til fossilfri maskinpark (Orientering)

83.11.00-P20-1-21

Resume

Forvaltningen orienterede den 11. januar 2022 om "Bæredygtige maskininvesteringer" i Arealdrift. I forlængelse heraf forelægger forvaltningen en opdateret oversigt over gennemførte maskininvesteringer herunder investeringer i maskiner, der forsynes med fossilfrie drivmidler. Forvaltningen orienterer endvidere om den pt. udestående finansiering, der er nødvendig for at være i stand til at fuldføre de nødvendige akutudskiftninger af materiel for at indhente efterslæbet i udskiftningen af den nedslidte maskinpark. Der henvises til forslag om mulig finansiering i tilfælde af samlet mindreforbrug på Arealdrift ved årsregnskab 2023 under aktivitetsområdet Vej og Park.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om de gennemførte maskininvesteringer samt den nødvendige økonomi for at fuldføre de akut nødvendige maskininvesteringer i 2024 og 2025.

Problemstilling

Gennemførte maskininvesteringer

Status for anlægsprogrammet "Maskininvesteringer i Arealdrift" (godkendt af Teknikudvalget 1.12.2021) er, at der i løbet af 2022 og 2023 er gennemført maskininvesteringer for 10,03 mio. kr. Investeringerne omfatter indkøb af 33 stk. maskiner og biler, jf. nedenstående oversigt over maskininvesteringerne og disses fordeling mellem eldrevne (fossilfrie) og traditionelle drivmidler (benzin/diesel). 4 saltspredere er ikke medtaget i oversigten, da de ikke er selvkørende (ingen drivmidler).

Type	Eldrevne	Benzin/Diesel
Farmertruck	8	
Rendegraver		1
Ladbil, 5 ton		1
Ladbil, basis	2	10
Vagt-/tilsynsbil	2	
Bil til Lyngby Park Kirkegård	1	
Gummiged, mellem		1
Traktor, cykelsti		2
Minigraver		1
I alt	13	16

Af de 29 investeringer, der har egen motor, er 13 eldrevne og 16 benzin/dieseldrevne. Der investeres fortsat i traditionelle fossildrevne maskiner på grund af driftens krav til lasteevne, løfteevne, antal driftstimer/km mellem hver ladning mv. (også om vinteren), som er en udfordring for en stor del af de eldrevne maskiner. Dertil kommer prisen, der er langt højere for det bæredygtige valg end det traditionelle fossildrevne valg. Endelig er der også i en række tilfælde tale om, at der ikke findes et fossilfrit alternativ på markedet. Især for ladbil, basis, er markedet for eldrevne ladbiler stadig yderst

begrænset. Det er stadig personbiler og kassevogne, der har volumen på markedet for fossilfrie køretøjer, jf. afsnittet om aktuelle investeringer nedenfor.

Markedsundersøgelser

Forud for hver enkelt køb af maskine foretages en række undersøgelser, herunder en markedsundersøgelse. I henhold til kommunens bæredygtighedsstrategi er det allerede en integreret del af undersøgelserne at søge efter maskiner og biler baseret på fossilfrie drivmidler. Her indgår grundige vurderinger af krav til maskiner for at løse de enkelte driftsopgaver og de konkrete muligheder på markedet for at skifte til maskiner/biler baseret på fossilfrie drivmidler, der kan honorere kravene.

De forskellige driftsopgaver adskiller sig på mange parametre fra hinanden, hvilket nødvendiggør indkøb af en del forskellige typer af maskiner. Derfor er det forskelligt fra opgave til opgave, om det er muligt at indfri ønsket om at vælge maskiner baseret på fossilfrie drivmidler. Det er erfaringer, som er helt identiske med erfaringerne i andre kommuner. Det er også meget begrænset, hvad der findes af konkrete driftserfaringer med fossilfrie maskiner i andre kommuner. Ud fra forvaltningens drøftelser i tværkommunale netværk er det vurderingen, at status for bæredygtige maskinvesteringer i Lyngby-Taarbæk Kommune ligger i den høje ende.

Aktuelle investeringer

I ovenstående oversigt over maskinindkøb indgår 10 dieseldrevne ladbiler, som blev indkøbt i 2022. Der er to hovedbegrundelser for disse indkøb. For det første fik en række nedslidte ladbiler kørselsforbud grundet sikkerhedsmæssige årsager. For det andet blev det prioriteret at få udskiftet dyre lejede dieseldrevne ladbiler, som har været en nødløsning til at skaffe ladbiler i årene forud. Behovet for at udskifte ladbilerne var desværre sammenfaldende med en meget svær markedssituation i 2022 foranlediget af krigen i Ukraine. Situationen var, at det slet ikke var muligt at få leveret nye ladbiler. Yderligere var der på dette tidspunkt heller ikke mulighed for at indkøbe eldrevne ladbiler, da ingen kunne opfylde kravspecifikationerne til bl.a. lasteevne og en kraftigere opbygning med mulighed for montering af kran. Derfor blev udfordringen med manglende ladbiler løst med indkøb af nyere brugte dieseldrevne ladbiler.

I 2. halvår af 2023 er investeret i de første to eldrevne ladbiler til Grøn drift, hvor kravene til lasteevne ligger lavere end kravene til lasteevne i Vejdrift. Med købet af de to eldrevne ladbiler, som er nye på markedet i 2023, tages et grønt hensyn. Det kommer til at give konkrete erfaringer med denne type ladbil. Der er positive og store forventninger til, at denne type el-ladbil bliver den nye basis-ladbil i Grøn drift i de kommende år.

De øvrige seks indkøb af maskiner baseret på traditionelle drivmidler er foretaget ud fra, at det ikke er muligt at finde et fossilfrit alternativ, eksempelvis de to traktorer; eller at prisen er meget dyrere for det fossilfrie valg end det traditionelle valg, hvilket gør sig gældende for specialmaskiner, eksempelvis rendegraver og gummiged.

Akutte behov og nødvendig finansiering til maskininvesteringer i 2024 og 2025

I sammenhæng med Kommunalbestyrelsens vedtagelse den 17. december 2020 af strategien for fremtidens Arealdrift blev det besluttet at gennemføre løbende konkurrenceudsættelse af udvalgte opgaveområder efter markedsscreening. Dette har medført, at behovet for investeringer i de særligt dyre maskiner er reduceret på grund af gennemførte udliciteringer af opgaveområder, hvor der ellers var påkrævet maskininvesteringer, hvis kommunen fortsat skulle udføre alle opgaver. Det omfatter gade- og cykelstifejning, tømning af vejnedløbsbrønde, hækkeklipping og kantstensbrænding. Udliciteringerne har medført, at det pt. ikke er relevant at investere i nye fejmaskiner, stor model slamsuger, stor model hækkeklipper og yderligere maskiner til kantstensbrænding. Som supplement til udlicitering af driftsopgaver gennemføres også en gennemgribende oprydning i maskinparken. Det er en klar målsætning at reducere maskinparkens størrelse og dermed nedbringe de løbende driftsudgifter og investeringsbehovet.

Status for maskininvesteringsprogrammet er, at der pr. oktober 2023 resterer 2,72 mio. kr. af budgettet til maskininvesteringer i 2024 og 2025. Aktuelt udestår stadig en akut og nødvendig udskiftning af de resterende gamle nedslidte ladbiler. Ladbilerne er langt ud over almindelig levetid og fremstår meget nedslidte. Udskiftningerne sker ikke af hensyn til komfort, men er direkte afledt af hensynet til færdselssikkerhed. De gamle dieseldrevne ladbiler vil blive udskiftet med elladbiler. Herudover er der andre nødvendige investeringer, herunder indkøb af en komprimatorbil til opsamling af affald.

Ved orienteringen om "Bæredygtige maskininvesteringer" i Teknikudvalget den 11. januar 2022 var nævnt planer om at indkøbe en komprimatorbil baseret på fossilfrie drivmidler. Komprimatorbilen er væsentlig i forhold til implementeringen af den databaserede tømning af de offentlige skraldespande, herunder indførsel af behovsbestemt tømning. I de videre undersøgelser af specifikationer for de modeller af komprimatorbiler, der er tilgængelige på markedet, har det vist sig, at det fossilfrie valg har en alt for lille lasteevne. For at opnå en større lasteevne er prisen ca. 300% dyrere for det fossilfrie valg, og det indebærer en større og især meget tungere lastbil, som er uegnet til at komme rundt en stor del af de steder, hvor affaldsspandene er opstillet i kommunen. Grundet ulemperne forbundet med det fossilfrie valg og den uforholdsvis meget højere pris, vil det blive prioriteret at foretage et indkøb af en komprimatorbil baseret på traditionelle drivmidler.

Der er også behov for køb af en mindre model slamsuger til løsning af akutte opgaver, der typisk opstår ved kraftige nedbørshændelser/skybrud. Her er det erfaringen, at eksterne slamsugere er svære at få ud med det nødvendige korte varsel grundet generel stor travlhed. Her er der fundet en mindre model slagsuger, som vil være velegnet til håndtering af akutopgaverne, og yderligere til udførsel af de supplerende slamsugeropgaver, der er dyre i indkøb.

Samlet set beløber de resterende akutte investeringer sig til 7,68 mio. kr. Henset til at maskininvesteringsprogrammets fortsat løber i perioden 2024 og 2025, er der et udestående på 5 mio kr. for at komme i mål med de sidste maskininvesteringer i 2024 og 2025.

Udestående investeringsbehov 2024-2025

Type	Akut udskiftning (antal)	Nypris (kr.)	Total (kr.)
Ladbiler, eldrevne	5	425.000	2.125.000
Lastbil, 5 ton	1	585.000	585.000
Slamsuger lille model	1	1.900.000	1.900.000
Komprimatorbil	1	1.230.500	1.230.500
Redskabsbærer	2	560.000	1.120.000
Formandsbiler, eldrevne	2	360.000	720.000
Total	12		7.680.500

Når det med maskininvesteringsprogrammet i 2025 forhåbentligvis lykkes at afslutte de akut nødvendige maskininvesteringer, så vil både det store efterslæb i udskiftninger af maskinparken være indhentet, og der er samtidig taget ambitiøse skridt i udskiftningen til maskiner på fossilfrie drivmidler.

Efter 2026 er det hensigten at følge den planlagte langsigtede udskiftningsplan for maskininvesteringer i 2026 og frem. I den langsigtede maskininvesteringsplan er fokus rettet imod at indfri strategien om at konvertere de resterende dele af maskinparken til fossilfrie.

Løsninger

Det fremgår af gennemgangen ovenfor, at der forventes at være nødvendige maskininvesteringer i 2024 og 2025, der giver et bevillingsmæssigt udestående på ca. 5 mio kr. Der kan ikke umiddelbart anvises finansiering hertil, men såfremt årsregnskab 2023 udviser et samlet mindreforbrug for Arealdrift under aktivitetsområdet Vej og Park, så kan mindreforbruget søges overført til finansiering af maskininvesteringer i forbindelse med Kommunalbestyrelsens behandling af overførsler fra regnskab 2023 til 2024.

Principper for indkøb af fossilfri maskiner

I alle maskininvesteringer vurderes mulighederne for at tage det bæredygtige valg, hvor der om muligt vælges indkøb af fossilfrie maskiner, der sænkes CO²-udslippet ifm. transportopgaverne i driften. Målet for maskinparken i Arealdrift er løbende at konvertere til bæredygtige eldrevne maskiner og biler. Investeringerne kan indenfor en overskuelig årrække også indbefatte hybrid- og brintdrevne køretøjer, men markedet er på nuværende tidspunkt ikke i stand til at levere hybrid- og brintdrevne køretøjer, og maskiner. Methanol som drivmiddel vil muligvis også blive en mulighed, men det er fortsat under udvikling.

Arealdrift vil i 2024 og 2025 prioritere fossilfrie eldrevne maskiner, hvis merprisen maksimalt er 30% dyrere end den tilsvarende konventionelle fossildrevne maskine, og hvis maskinernes ydeevne opfylder behovene. Dette vurderes ud fra kravene til eksempelvis lasteevne, løfteevne, antal driftstimer mellem hver ladning mv. I den næste investeringsperiode er det realistisk at forvente et langt større markedsudbud af fossilfri maskiner fra 2026.

Hvad angår de mindre maskiner og småmaskiner (hækkeklippere, løvblæsere, motorsave etc.) prioriteres udelukkende indkøb af eldrevne maskiner. Udover at være det bæredygtige valg, så giver det tilmed væsentlige fordele for medarbejdernes arbejdsmiljø og for omgivelserne grundet mindre støj og ingen udstødningsgas.

Strategisk ramme

Det relevante fokus retter sig mod målsætningerne for at nedbringe CO₂-udledningen fra transportsektoren i henhold til Lyngby-Taarbæk Kommunes Bæredygtighedsstrategi og DK2020 Klimaplan - godkendt af Kommunalbestyrelsen den 3. november 2022, sag 13. Kommunens CO₂-reduktionsmål for 2030 er hævet fra 70% til 90% og en af de centrale indsatser for at imødekomme målet er løbende udskiftning af kommunale køretøjer, som fremadrettet skal køre på fossilfrie brændsler.

Med maskininvesteringerne i 2022-23 er der taget et stort og første vigtigt skridt i at opfylde handleplan ift. kommunens Bæredygtighedsstrategi. Målsætning om udelukkende at indkøbe køretøjer drevet af grønne drivmidler fra 2024 vurderes dog vanskelig at opfylde. I forhold til specialmaskiner udestår en egentlig teknologisk udvikling, ligesom der også for maskiner/lastbiler med krav til høj lasteevne også udestår en videreudvikling, eftersom udviklingen af relevante maskiner udestår. Endelig gør det sig også gældende, at selve investeringen er en stor økonomisk udfordring for visse af de allerede udviklede fossilfrie maskiner, fordi prisniveauet er så meget højere i sammenligningen med det traditionelle valg.

Videre proces

Totalomkostninger og senere politisk orientering

I løbet af 2024 igangsætter forvaltningen et arbejde med fokus på TCO beregninger (Total Cost of Ownership) ifm. maskininvesteringer. Det giver indsigt i totalomkostningerne i en maskines levetid, idet alle omkostninger udover investeringen også indgår, herunder de løbende driftsomkostninger til værksted samt afgifter og drivmidler. Det giver mulighed for at vurdere den samlede økonomi i en maskininvestering, hvor en maskine med en høj investeringspris ikke nødvendigvis er det dyre valg samlet set. Netop i transformationen til en fossilfri maskin- og bilflåde er der indhentet erfaringer fra andre driftsoperatører der viser, at de elbaserede maskiner har et lavere omkostningsniveau i maskinens levetid, som helt eller delvist kan kompensere for den højere investering.

Forvaltningen forventer at fremlægge en sag i 2. halvår af 2024.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Orientering givet.

Punkt 6: Regulativ for husholdningsaffald og erhvervsaffald - endelig vedtagelse (Beslutning)

07.18.00-P24-3-23

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede på møde den 25. maj 2023, at haveaffaldsordningen skal ændres til en frivillig ordning med tilkøbsydelse for etageboliger og andre boligforeninger med fælles affaldsopsamling. I forbindelse med forelæggelse af revideret regulativ for husholdningsaffald den 31. august 2023 foreslog forvaltningen, at der vedtages en ny, frivillig affaldsordning for virksomheder, så disse får mulighed for at benytte udvalgte affaldsordninger.

Efter Kommunalbestyrelsens godkendelse har et revideret regulativ for husholdningsaffald været i fire ugers offentlig høring og kan endeligt vedtages. Det samme gælder for regulativ for erhvervsaffald. Der er modtaget et enkelt høringssvar i høringsperioden.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. "Regulativ for husholdningsaffald" godkendes,
2. "Regulativ for erhvervsaffald" godkendes.

Problemstilling

Haveaffaldsordningen

På møde den 25. maj 2023 besluttede Kommunalbestyrelsen at ændre haveaffaldsordningen til en frivillig ordning med tilkøbsydelse for etageboliger og andre boligforeninger med fælles affaldsopsamling. Den frivillige ordning betyder, at etageboliger mv. ikke længere skal betale for haveaffaldsordningen som en del af grundgebyret.

Ændring af haveaffaldsordningen kræver en ændring af regulativ for husholdningsaffald, hvor ordningen i dag er beskrevet som en ordning gældende for alle husholdninger i kommunen.

Erhvervsordning

Ny lovgivning gældende fra den 1. januar 2023 medfører, at alle virksomheder skal sortere deres husholdningslignende affald i 10 affaldsfraktioner (madaffald, papir, pap, glas, plast, metal, mad- og drikkekartoner, farligt affald, tekstiler og restaffald) ligesom de private husholdninger.

Kommunerne har som følge af den nye lovgivning fået lov til at tilbyde virksomheder indsamling af genanvendeligt affald, der i art og mængde svarer til en husholdnings.

Høringssvar

Regulativerne har i henhold til affaldsaktørbekendtgørelsen været i 4 ugers offentlig høring i perioden den 1.-30. september 2023.

Der er modtaget et høringssvar fra Lyngby Almennyttige Boligselskab (LAB) i høringsperioden. LAB peger på, at de ønsker en differentiering af grundgebyret i forhold til forskellige boligtyper. De nævner, at det for nogle boligforeninger kan være umuligt at opfylde Lyngby-Taarbæk Forsynings krav til et afhentningssted for storskrald. Herudover nævner de, at Lyngby-Taarbæk Forsyning ikke stiller indsamlingsløsninger for farligt affald til rådighed, som beskrevet i regulativ for husholdningsaffald.

Løsninger

Som følge af Kommunalbestyrelsens beslutning om at ændre haveaffaldsordningen for etageboliger og andre boligforeninger, er der foretaget ændringer i regulativ for husholdningsaffald (bilag).

Ordningen for virksomheder er indskrevet i regulativ for erhvervsaffald som en ny ordning i § 21 (bilag). Her er der primært henvist til regulativ for husholdningsaffald, hvor der under de relevante paragraffer er tilføjet afsnit om, hvad der tilbydes virksomheder. Der tilbydes indsamling af papir, glas, metal og plast inklusiv mad- og drikkekartoner (i 4-kammerbeholder), madaffald (i 2-kammerbeholder eller i en 140-liters beholder), pap (i 240 liters beholder) og restaffald. Ordningen omfatter således ikke alle 10 fraktioner, idet farligt affald og tekstilaffald henvises til genbrugsstationen.

Høringssvarets ønske om differentiering af grundgebyret er behandlet af Kommunalbestyrelsen på møde den 25. maj 2023, hvor forslaget blev afvist. Betragtningerne omkring storskrald og farligt affald handler om, hvordan regulativet implementeres i praksis af Lyngby-Taarbæk Forsyning. Af denne grund giver høringssvaret ifølge forvaltningen ikke anledning til at foretage ændringer i regulativerne. Forvaltningen har kommenteret på høringssvaret i høringsnotat (bilag).

Strategisk ramme

Øget indsamling af affald til genanvendelse understøtter målet i kommunens affaldsplan 2019-2024 om at øge andelen af husholdningsaffald, som genanvendes. Ligeledes opstiller kommunens bæredygtighedsstrategi et konkret mål om, at andelen af kommunens husholdningsaffald som genanvendes skal øges fra 46% i 2018 til minimum 57% i 2024.

For erhvervsaffald er målet i bæredygtighedsstrategien at øge genanvendelsen fra 40% i 2018 til 50% i 2024.

Videre proces

Ordningerne træder i kraft per 1. januar 2024.

Affaldsgebyrer for ordningerne er beregnes af Lyngby-Taarbæk Forsyning, og fremlægges i særskilt sag.

Forsyningen varetager den nødvendige informationsindsats omkring de nye og ændrede ordninger.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Regulativ for husholdningsaffald - høringsversion 17-07-2023

Forslag til ny ordning for erhvervsaffald

Skema over ændringer i regulativ for husholdningsaffald

Høringssvar

Høringsnotat 05-10-2023

Punkt 7: Affaldsgebyrer 2024 (Beslutning)

07.00.10-S29-2-23

Resume

Kommunalbestyrelsen skal årligt fastsætte affaldsgebyrer for de kommunale affaldsordninger fastlagt i kommunens regulativer for henholdsvis husholdnings- og erhvervsaffald. Forvaltningen fremlægger forslag til affaldsgebyrer for 2024 fra Lyngby-Taarbæk Forsyning til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at gebyrer for indsamling af mad- og restaffald samt for øvrige affaldsordninger fastsættes jævnfør den vedlagte oversigt fra Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Problemstilling

Udgifter til drift og administration på affaldsområdet dækkes af gebyrer, som opkræves af husholdninger og erhverv.

For så vidt angår affald fra husholdninger er området underlagt et "hvile-i-sig-selv" princip, som betyder, at indtægter og udgifter over en årrække skal udligne hinanden. Dette gælder særskilt for hver enkelt affaldsordning. Et overskud i én ordning (fx genbrugsstationen) kan således ikke udligne et underskud i en anden ordning (fx storskraldsordningen).

Lyngby-Taarbæk Forsyning fører regnskab over de faktiske udgifter, lægger budget og beregner gebyrerne. Kommunens udgifter til affaldsområdet kompenseres helt af Forsyningen og indregnes i gebyrerne. Det omfatter omkostninger forbundet med myndighedsopgaver i relation til husholdningsaffald, herunder fx udarbejdelse af regulativ og konkrete anvisninger af husholdningsaffald, herunder byggeaffald fra private husholdninger.

Haveaffaldsordningen

Kommunalbestyrelsens besluttede den 25. maj 2023 at gøre haveaffaldsordningen frivillig for etageboliger og andre boligforeninger med fælles affaldsopsamling. I forlængelse heraf vil grundgebyret fra 2024 være opdelt, så der er én gebyrsats for villaer og rækkehuse med egne affaldsbeholdere, og en anden gebyrsats for etageboliger og andre boligforeninger med fælles affaldsopsamling.

Gebyrer for erhverv

Ny lovgivning medfører, at priser for indsamling af affald fra virksomheder skal fastsættes som markedspriser fra den 1. januar 2023.

I dag tilbydes kun indsamling af restaffald i Lyngby-Taarbæk, da det til og med 2022 ikke har været tilladt at indsamle genanvendeligt erhvervsaffald i de kommunale affaldsordninger. Ny lovgivning betyder, at kommunerne nu har lov til at tilbyde indsamling af genanvendeligt erhvervsaffald, der i art og mængde svarer til en husholdnings.

Kommunalbestyrelsen besluttede den 31. august 2023, at kommunen fra 2024 skal tilbyde en række ydelser for erhverv, som svarer til nogle af de affaldsordninger, der allerede benyttes ved villaer og rækkehuse.

Lovgrundlag

Det er bestemt i miljøbeskyttelsesloven og affaldsaktørbekendtgørelsen, at Kommunalbestyrelsen skal fastsætte gebyrer for planlægning, drift og administration af affaldsordninger. Gebyrfastsættelsen på affaldsområdet er en myndighedsopgave, der ikke kan overdrages til et forsyningsselskab. Herved adskiller affaldsområdet sig fra vand- og spildevandsområdet, hvor det ved lov er fastsat, at selskaberne fastsætter taksterne og kommunen foretager legalitetskontrol.

Affaldsordningerne er beskrevet i de kommunale regulativer for affald, som er vedtaget af Kommunalbestyrelsen. Det medfører, at Kommunalbestyrelsen én gang årligt skal vedtage et gebyrblad, der angiver størrelsen på disse gebyrer.

Løsninger

Forsyningen har fremsendt forslag til affaldsgebyrer til Kommunalbestyrelsens godkendelse (bilag). I oversigten er gebyrerne anført inklusiv moms. Revisionsfirmaet Ernst & Young har for Forsyningen foretaget legalitetskontrol af gebyrerne (bilag). I notatet fra revisionsfirmaet er gebyrerne angivet eksklusiv moms.

I det følgende er alle beløb angivet inklusiv moms.

Affaldsgebyrerne er godkendt af Forsyningens bestyrelse den 20. september 2023.

Grundgebyr for husholdninger

Kommunalbestyrelsen besluttede på møde den 25. maj 2023 at ændre haveaffaldsordningen til en frivillig ordning med tilkøbsydelse for etageboliger og andre boligforeninger med fælles affaldsbeholdere. Dette medfører, at der fremadrettet vil blive opkrævet to forskellige grundgebyrer.

Grundgebyret dækker alle affaldsordninger med undtagelse af mad- og restaffald, herunder genbrugsstation, kuber, storskrald, farligt affald, 4-kammerbeholder og beholdere til sortering ved etageboliger. For villaer og rækkehuse dækker grundgebyret også haveaffaldsordningen. For etageboliger og andre boligforeninger med fælles affaldsopsamling, dækker grundgebyret ikke deltagelse i haveaffaldsordningen.

Grundgebyret er et fast beløb, der betales pr. husstand uafhængigt af, hvor meget husstanden benytter ordningerne. Heri ligger et incitament til at kildesortere affaldet, idet man ved at udsortere genanvendeligt affald kan spare på tømningen af restaffald. Det gælder primært for etageboliger, hvor antallet af containere til restaffald typisk kan reduceres, når beboerne kildesorterer pap, plast mv. i særskilte containere, som betales via grundgebyret.

For villaer og rækkehuse stiger grundgebyret i 2024 med 260 kroner til 2.755 kroner per husstand.

For etageboliger og andre boligforeninger med fælles affaldsopsamling falder grundgebyret i 2024 med 111 kroner per husstand.

Etageboliger og andre boligforeninger med fælles affaldsopsamling, som ønsker at benytte haveaffaldsordningen, kan betale 371 kroner per husstand for at deltage i ordningen. Derved vil den samlede betaling (grundgebyr plus gebyr for haveaffaldsordning) være den samme per husstand, som opkræves i grundgebyr per villa og rækkehus med egne beholdere.

Som alternativ eller supplement hertil kan bestilles grabning af løst haveaffald, hvor der betales per afhentning. Boligforeningen behøver ikke været tilmeldt haveaffaldsordningen for at benytte denne ydelse.

Gebyrer for mad- og restaffald

Gebyrer for indsamling af mad- og restaffald skal fastsættes, så de afspejler den service, der stilles til rådighed dvs. størrelsen på affaldsbeholderen, og hvor ofte den bliver tømt. Ved villaer og rækkehuse benyttes 2-kammerbeholdere med plads til både mad- og restaffald i samme beholder, mens der ved boligforeninger benyttes særskilte beholdere til de to affaldstyper. Boligforeninger betaler for opstilling og tømning af beholdere til henholdsvis madaffald og restaffald.

Gebyrer for 2-kammerbeholdere til mad- og restaffald falder i 2024, hvilket Forsyningen begrundet med blandt andet lavere behandlingspriser for madaffald.

Fastsættelsen af gebyrer for beholdere til mad- og restaffald til etageboliger ændres fra 2024 på den måde, at to ugentlige tømninger vil koste det dobbelte af en ugentlig tømning etc. Formålet hermed er at skabe større gennemsigtighed i priserne. Ændringen medfører, at gebyrerne for nogle ydelser falder, mens andre stiger. De lavere behandlingspriser for madaffald har også betydning for disse priser.

Den mest udbredte beholderstype til restaffald ved boligforeninger er en 660 liters beholder med ugentlig tømning. For denne beholderstype falder gebyret med 155 kroner.

Gebyrer for erhverv

Virksomheder kan frit vælge mellem at benytte en privat renovatør, eller at benytte den kommunale affaldsordning for restaffald.

Fra den 1. januar 2024 vil virksomheder desuden blive tilbudt at få afhentet genanvendeligt affald i henhold til Kommunalbestyrelsens beslutning den 31. august 2023. Kommunen må kun indsamle genanvendeligt erhvervsaffald, der i art og mængde svarer til en husholdnings. Derfor tilbydes ordninger/ydelser, som allerede benyttes ved villaer. Virksomheder, der ønsker at tilkøbe en eller flere af disse ydelser, vil udover gebyret for den enkelte ydelse også blive opkrævet et administrationsgebyr.

Endelig vedtagelse af regulativ for erhvervsaffald samt regulativ for husholdningsaffald, hvor disse ydelser er beskrevet, behandles som særskilt sag.

Andre gebyrer

Prisen for ugetømning af beholdere til plast og pap er opjusteret, idet prisen tidligere kun har inkluderet selve tømningen og ikke behandlingen af affaldet. Den normale tømmefrekvens er hver anden uge, og ugetømning er derfor et aktivt tilvalg hos nogle boligforeninger og institutioner, hvor pladsforholdene er begrænsede og der ikke er plads til ekstra beholdere.

Forsyningen har tilføjet et nyt gebyr, som dækker ad hoc-opgaver. Der er tale om en timepris, som ifølge Forsyningen åbner muligheden for bedre at kunne hjælpe borgerne med ekstraordinære opgaver i særlige tilfælde.

Der er ligeledes tilføjet et gebyr for køb af en ekstrasæk til restaffald. Borgere vil kunne købe en sæk til ekstra restaffald fx i forbindelse med en fest. Prisen for sækken inkluderer afhentning.

Forsyningen vil fremadrettet sælge haveaffaldsbeholdere på 240 liter, samt 660 liters containere til boligforeninger. Udfasningen af beholdere på 140 liter skyldes et ønske om at nedbringe antallet af beholdertyper på lager. Borgerne vil fortsat kunne benytte de 140 liters beholdere, som de har i dag. Fremadrettet vil nye haveaffaldsbeholdere have samme størrelse som 2-kammerbeholderen og 4-kammerbeholderen (standardstørrelsen), dvs. større end de nuværende 140 liters haveaffaldsbeholdere.

Strategisk ramme

Affaldsgebyrerne finansierer de affaldsordninger, som er besluttet af Kommunalbestyrelsen og beskrevet i de kommunale affaldsregulativer.

Forslag til ændrede affaldsordninger sker typisk i forlængelse af kommunens egen affaldsplan (Affaldsplan 2019-2030), nationale planer som fx Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi fra juni 2020 eller ny lovgivning på området.

Videre proces

Forsyningen opkræver affaldsgebyrerne fordelt på to rater, som opkræves i henholdsvis foråret og efteråret.

Forsyningen planlægger at informere etageboligerne om den nye, frivillige haveaffaldsordning inden årsskiftet.

Kommunalbestyrelsen kan beslutte ikke at godkende det fremsendte forslag til gebyrblad fra Forsyningen. I så fald skal Forsyningen beregne nye gebyrer, som skal godkendes af Kommunalbestyrelsen.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Anbefalet.

Bilag

Notat vedr. legalitetskontrol af taksterne for 2024

Affald takstblad 2024 inkl. moms

Punkt 8: Gebyrer for virksomheders adgang til genbrugsstationer 2024 (Beslutning)

07.00.10-S29-2-23

Resume

Kommunalbestyrelsen skal årligt fastsætte gebyrer for virksomheders adgang til genbrugsstationen. Forvaltningen fremlægger forslag til gebyrer for 2024 fra I/S Vestforbrænding til godkendelse.

Gebyrerne er uændrede i forhold til 2023.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at gebyrerne for virksomheders brug af genbrugsstationer for 2024 fastsættes som følger:

- Personbil, pr. besøg: 108 kr. ekskl. moms
- Kassebil, pr. besøg: 144 kr. ekskl. moms
- Ladvogn, pr. besøg: 184 kr. ekskl. moms
- Biler der ikke er registreret i Motorregisteret, pr. besøg: 144 kr. ekskl. moms
- Farligt affald: 60 kr. for hver 10 kg. ud over de første 5 kg.

Problemstilling

Kommunen samarbejder med 17 af Vestforbrændings ejerkommuner om drift af genbrugsstationer, herunder opkrævning af gebyrer for virksomheder. Gebyrerne er beregnet af Vestforbrænding og er ens for alle genbrugsstationer i ejerkommunerne.

Fra 1. januar 2023 har Vestforbrænding foretaget opkrævning via nummerpladeregistrering. Dette gør det nemmere for virksomhederne at betale, ligesom systemet er blevet ensrettet i forhold til de øvrige affaldsselskaber på Sjælland, som alle opkræver via nummerpladeregistrering.

Lovgivning

Det er bestemt i miljøbeskyttelsesloven og affaldsaktørbekendtgørelsen, at Kommunalbestyrelsen skal fastsætte gebyrer for planlægning, drift og administration af affaldsordninger. Kommunalbestyrelsen skal ikke blot forholde sig til legaliteten af de gebyrer, som fremsendes af Vestforbrænding.

Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr hos de virksomheder, der gør brug af tilbuddet om at aflevere affald på genbrugsstationer. Gebyret skal indeholde alle omkostninger forbundet med ordningen for virksomhederne, herunder omkostninger til administration af ordningen. Kommunalbestyrelsen bestemmer, om betaling for adgangen sker som betaling pr. besøg, som betaling af et abonnement eller kombinationer heraf.

Farligt affald skal under alle omstændigheder afregnes særskilt, under hensyntagen til affaldets behandlingsudgifter.

Løsninger

Vestforbrænding indstiller, at gebyrerne fastholdes uændrede i forhold til 2023.

Gebyrerne er dannet på baggrund af et fast ensartet bidrag pr. besøg, som er ens for alle biltyper, og et variabelt bidrag, som afhænger af biltypen. Det faste bidrag pr. besøg dækker omkostninger til mandskab, bygninger, materiel, administration mv. og har ligget stabilt på ca. 60 kr. pr. besøg i en årrække. Det variable bidrag fastsættes på baggrund af brugerundersøgelser, hvor det bl.a. undersøges hvilke typer og mængder af affald, de forskellige biltyper medbringer. I beregningen af gebyrerne medtages udgifter til behandling og transport af affaldet.

De foreslåede gebyrer er baseret på tidligere års brugerundersøgelser. Når Vestforbrænding vurderer, at virksomhederne har tilpasset sig det nye betalingsprincip via nummerpladeaflysning, vil der blive gennemført en brugerundersøgelse som grundlag for kommende gebyrforslag.

Vestforbrændings bestyrelse har på møde den 17. maj 2023 godkendt gebyrerne (bilag). Vestforbrænding anmoder ejerkommunernes kommunalbestyrelser om at foretage den endelige godkendelse af gebyrerne.

Strategisk ramme

Genbrugsstationen bidrager til at gøre det nemt for især mindre virksomheder og håndværkere at bortskaffe affald korrekt og sikre høj genanvendelse af affaldet, i overensstemmelse med kommunens affaldsplan og bæredygtighedsstrategi.

Videre proces

Vestforbrænding står for den løbende opkrævning af gebyrer for virksomheders brug af genbrugsstationen.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Anbefalet.

Bilag

Sagsfremstilling fra Vestforbrændings bestyrelsesmøde 17-5-2023

Punkt 9: Rottebekæmpelse 2024 - handlingsplan og gebyr (Beslutning)

09.13.01-P00-1-23

Resume

Forvaltningen fremlægger handlingsplan for den kommunale forebyggelse og bekæmpelse af rotter i 2024-2026. I forlængelse heraf fremlægges forslag til gebyr for rottebekæmpelsen for 2024.

Som noget nyt kan rottegebyret ikke længere opkræves sammen med ejendomsskatten, idet staten overtager opkrævningen af ejendomsskatter fra 2024.

Det betyder, at der skal udsendes selvstændige fakturaer på rottegebyr til samtlige ejendomssejere i kommunen. Størstedelen af disse fakturaer vil være på beløb under 100 kr.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter 2024-2026 godkendes,
2. for ejerlejligheder fastsættes gebyr for rottebekæmpelse til 0,87 kr. pr. kvadratmeter samlet bolig- og erhvervsareal i 2024,
3. for øvrige ejendomme fastsættes gebyr for rottebekæmpelse til 0,87 kr. pr. kvadratmeter bebygget areal i 2024,
4. pensionisters m.fl. nuværende mulighed for at indefryse rottegebyret som lån i ejendommen fjernes fra 2024.

Problemstilling

Det er en kommunal opgave at bekæmpe rotter, idet rotter spreder sygdomme og kan ødelægge ejendom for store værdier. Bekæmpelsen kan i værste fald være kompliceret og langvarig som følge af rotters særlige natur, og en effektiv bekæmpelse kræver derfor professionel indsats. Ligeledes er det i særlige sager nødvendigt med håndhævelse fra forvaltningens side fx for at undgå, at et rotteproblem spredes til naboejendomme.

I henhold til rottebekendtgørelsen skal kommunerne minimum hvert tredje år udarbejde en handlingsplan for den kommunale rottebekæmpelse. I Lyngby-Taarbæk Kommune er der de seneste år udarbejdet en 1-årig handlingsplan i forbindelse med fastsættelsen af budget og gebyr for rottebekæmpelsen. Samtidig afrapporteres indsatsen for det forløbne år. Afrapportering med tal og statistik samt beskrivelse af status og indsats er vedlagt (bilag).

Ændret lovgivning vedrørende beregning og opkrævning af rottegebyr

Rottebekæmpelsen og det relaterede myndighedsarbejde finansieres fuldt ud over gebyr for rottebekæmpelse. Gebyret har indtil 2023 været fastsat på baggrund af ejendomsværdien, og opkrævet sammen med ejendomsskatten fra alle ejendomme i kommunen. Dette har betydet, at selve opkrævningen af rottegebyret har kunnet foretages uden særskilte omkostninger hertil, og at der ikke har været nævneværdige tab som følge af ubetalte gebyrer.

Opkrævning af ejendomsskat overgår til staten fra 2024, og rottegebyret kan således ikke længere opkræves via ejendomsskattebilletten. Pensionister, som har valgt at indefryse deres grundskyld, har hidtil også fået indefrosset deres rottegebyr, da de to beløb opkræves sammen. Mens det har været obligatorisk for kommunen at indefryse pensionisters grundskyld, er indefrysningen af andre ejendomsbidrag, som rottegebyret, frivillig for kommunen.

Der er desuden kommet nye bestemmelser i rottebekendtgørelsen vedrørende fastsættelse af rottegebyr. Fremadrettet skal rottegebyret fastsættes som en pris per kvadratmeter bebygget areal for alle ejendomme med undtagelse af ejerlejligheder, som skal opkræves en pris per kvadratmeter samlet bolig- og erhvervsareal.

Den nye beregningsmetode betyder, at ejere af ejendomme med en høj ejendomsværdi per kvadratmeter vil skulle betale relativt set mindre i rottegebyr, mens der omvendt skal betales relativt set mere for bygninger med en lav ejendomsværdi. Der vil gennemsnitligt blive opkrævet mindre i rottegebyr for etageejendomme end hidtil, mens der vil blive opkrævet relativt set mere for ejendomme med mange bebyggede kvadratmeter (fx lagerhaller og parkeringshuse).

Løsninger

Forvaltningen foreslår at vedtage en 3-årig handlingsplan, men fortsat afrapportere indsatsen årligt i forbindelse med gebyrfastsættelsen. Forslag til Handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter 2024-2026 er vedlagt (bilag).

Den overordnede målsætning for kommunens indsats på området er at udføre effektiv bekæmpelse og håndhævelse, samt forebyggelse af rotteproblemer.

I handlingsplanen er beskrevet fire delmål:

Delmål 1: Kommunen udfører en hurtig og effektiv rottebekæmpelse samt håndhævelse

Delmål 2: Borgere og grundejere er bevidste om egen adfærd og ansvar for at undgå rotteproblemer

Delmål 3: Rotteproblemer fra offentlig ejendom og kloak søges minimeret

Delmål 4: Privat rottebekæmpelse sker i overensstemmelse med gældende regler

For hvert delmål er beskrevet en række indsatser og succeskriterier. Der er både tale om enkeltstående aktiviteter, samt indsatser, der skal gennemføres hvert år.

Ændret opkrævning af rottegebyr

Da rottegebyret ikke længere kan opkræves sammen med ejendomsskatten, skal der i stedet udsendes en særskilt opkrævning på rottegebyr til alle bygningsejere i kommunen, i alt ca. 17.000 opkrævninger. Rottegebyret kan fortsat opkræves via det IT-system (ESR), som hidtil har været benyttet til opkrævning af ejendomsskatter. Dette IT-system vil være i drift til og med 2026.

Rottegebyr har hidtil ligesom bl.a. de kommunale ejendomsskatter været omfattet af reglerne for kommunale krav med udlægsret, hvilket indebærer, at kommunen i yderste konsekvens kan sætte en ejendom på tvangsauktion, hvis ejeren ikke betaler. Denne mulighed bortfalder fra 2024. Fremadrettet vil manglende betaling af rottegebyr blive overdraget til Gældsstyrelsen efter den almindelige rykkerprocedure.

Af de ca. 17.000 opkrævninger vil ca. 9.900 opkrævninger være på under 100 kr. Det er usikkert, hvilken betydning det vil få for inddrivelsen, at der er tale om opkrævning af så mange små beløb. Forvaltningen vurderer ikke, at der er hjemmel til at undlade at opkræve små beløb.

Forvaltningen har undersøgt, om opkrævningen af rottegebyr fremadrettet kan foretages af Lyngby-Taarbæk Forsyning på vegne af kommunen, fx sammen med de øvrige gebyrer for affald, vand mv. Dette er desværre ikke muligt, bl.a. fordi Forsyningens kundedatabase kun delvist matcher de ejendomme, som skal opkræves rottegebyr fremadrettet.

De fleste kommuner vil få den samme udfordring med opkrævning af små beløb per ejendom. Nogle kommuner har dog den fordel, at de fortsat benytter ESR-systemet til opkrævning af affaldsgebyrer, idet de ikke har selskabsgjort affaldsområdet endnu, hvorfor opkrævningen per ejendom både vil omfatte rottegebyr og affaldsgebyr.

Indefrysningsordningen

Forvaltningen foreslår at ophøre med indefrysningsordningen for pensionisters rottegebyrer, set i lyset af dels rottegebyrets størrelse, dels de administrative udgifter forbundet med selvstændige lån til rottegebyrer, som forventeligt ville overstige de ydede lån. Staten forventes i 2026 at overtage de lån, som kommunen har ydet til pensionisters grundskyld.

Hvis Kommunalbestyrelsen godkender ikke længere at yde lån til rottegebyr, vil kommunen herefter ikke skulle administrere ejendoms lån til pensionister. Besparelsen herved forventes at indgå i kommunens økonomiske rammer allerede fra 2024 via DUT. Derfor vil kommunen skulle afsætte nye ressourcer - løst anslået op imod 200.000 kr. årligt fra 2024 - hvis ordningen skal fortsættes.

Strategisk ramme

Rottebekendtgørelsen og den tilhørende vejledning udstikker rammerne for den kommunale rottebekæmpelse, gebyrfinansieringen heraf, såvel som for kommunernes tilsyn med rottebekæmpelse udført af private skadedyrsfirmaer.

Videre proces

Rottegebyr for 2024 forventes at blive opkrævet i første kvartal 2024.

Forvaltningen arbejder med indsatserne i handlingsplanen i perioden 2024-2026, og afrapporterer årligt indsatsen i forbindelse med gebyrfastsættelsen.

Forvaltningen vil vende tilbage med hensyn til, hvordan der kan opkræves efter 2026, hvor kontrakten vedrørende opkrævningssystemet ESR ophører.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Ad 1-4) Anbefalet.

Bilag

Status på planperiode 2023

Handlingsplan 2024-2026

Budget for rottebekæmpelsen 2024

Punkt 10: Gebyr for anvisning af jord (Beslutning)

07.00.10-S29-3-23

Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til fastsættelse af gebyr for anvisning af jord for husholdninger og for erhverv for 2024. Gebyrerne betales for at dække kommunens udgifter til anvisning af jord, når jord flyttes. Husholdningsgebyret opkræves kollektivt fra alle husholdninger af Lyngby-Taarbæk Forsyning. Gebyr for erhverv opkræves af kommunen direkte fra den, der anmelder jordflytningen. Gebyrerne reguleres årligt.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. jordflytningsgebyr for husholdninger for 2024 sænkes fra 7 kr. til 5 kr. pr. bolig
2. jordflytningsgebyr for erhverv fastholdes som besluttet for 2023. Gebyret afregnes efter medgået tid. Der afregnes i en grundtakst svarende til ½ time og herudover pr. påbegyndt kvarter. Timeprisen fastholdes på 700 kr.

Problemstilling

For husholdninger

Gebyr for jordflytninger for private opkræves kollektivt for alle husstande via Lyngby-Taarbæk Forsynings opkrævninger for affald. Gebyret beregnes årligt.

Gebyret har en årrække været fastsat til 7 kr. Dette har genereret et mindre overskud de sidste tre år.

For erhverv

Kommunen har siden 1. februar 2021 opkrævet gebyr for flytning af jord fra erhverv (alle ejendomme, der ikke er husholdninger). Gebyrerne differentieres, så de afspejler tidsforbruget på den enkelte sag.

Historik

Opkrævning af gebyr for jordflytning for erhverv begyndte i 2021 som følge af nationale lovkrav, og der er nu erfaringer fra den faktisk medgåede tid til håndtering og af jordflytninger og opkrævning af gebyr. Gebyr for erhverv blev i 2021 og 2022 opkrævet i tre trin svarende til hhv. 1 time, 2,5 timer og over 5 timer. Erfaring viser, at de to trin på hhv. 2,5 og over 5 timer yderst sjældent bruges. Forvaltningen vurderer, at opkrævning efter medgået tid vil medføre, at det opkrævede gebyrer vil svare bedre til den reelt brugte tid. Erfaringen fra 2023, hvor opkrævning af gebyret efter medgået tid blev indført, giver en bedre mulighed for at opkræve for den reelt brugte tid.

Løsninger

For husholdninger

Gebyret for jordflytninger for husholdninger reduceret fra 7 kr. til 5 kr. for at nedbringe et oparbejdet overskud.

For erhverv

Gebyr for jordflytninger fra erhverv fastholdes som i 2023. Der opkræves en grundtakst for ½ time og dertil tillægsgebyr for hvert påbegyndt kvarter. Timeprisen er 700 kr. Grundtaksten er således 350 kr. Timeprisen er på niveau med timepriser opkrævet i de omkringliggende kommuner. Myndigheden har i 2023 ikke modtaget klager over gebyrets størrelse.

Strategisk ramme

Affaldsaktørbekendtgørelsen (Bekendtgørelse om affaldsregulativer, -gebyrer og -aktører m.v.) jf. miljøbeskyttelsesloven fastsætter regler for kommunens opkrævning af gebyrer på affaldsområdet.

Videre proces

Gebyr opkræves for jordflytninger for husholdninger af Lyngby-Taarbæk Forsyning i forbindelse med de øvrige opkrævninger for affald mv. for 2024.

For gebyrerne fra erhverv opkræver kommunen via faktura efter de vedtagne gebyrniveauer fra 1. januar 2024.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Ad 1-2) Anbefalet.

Punkt 11: Strategi for tilgængelighed - endelig godkendelse (Beslutning)

05.00.00-G01-234-21

Resume

Kommunalbestyrelsen har besluttet, at forvaltningen skal udarbejde strategi for tilgængelighed og en efterfølgende handleplan. Kommunalbestyrelsen godkendte den 22. juni 2023 at sende forslag til strategi for tilgængelighed i offentlig høring. Høringsperioden er nu overstået og strategi for tilgængelighed forelægges til endelig godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at strategi for tilgængelighed godkendes.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen har på baggrund af anmodningssag den 4. marts 2021 besluttet, at forvaltningen skal udarbejde en strategi for tilgængelighed. Kommunalbestyrelsen har ligeledes besluttet, at der efterfølgende skal udarbejdes en handleplan.

Af anmodningssagen fremgår det, at: "Forvaltningen anmodes om at udarbejde en samlet tilgængelighedsstrategi med tilhørende handleplan og forslag til finansiering. Strategien skal samle tilgængelighedsspørgsmål fra alle relevante områder (bl.a. men ikke nødvendigvis begrænset til: trafikområdet, bygningsområdet og digitaliseringsområdet.)

Som led i strategien bør organiseringen af arbejdet med tilgængelighed i forvaltningen, såvel som inddragelse af borgere og organisationer (fx den lokale DH afdeling) i arbejdet, overvejes"

Løsninger

Forvaltningen har udarbejdet et forslag til strategi for tilgængelighed. Forslaget blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 22. juni 2023, og sendt i offentlig høring i otte uger. Strategien blev som en del af høringen sendt særskilt til Ældresagen, Danske Handicaporganisationer Lyngby-Taarbæk samt de kommunale råd Handicaprådet, Seniorrådet og Trafiksikkerhedsrådet. Forvaltningen har i høringsperioden modtaget tre høringssvar, høringssvarene er vedlagt som bilag. Resume af høringssvar og forvaltningens kommentarer er ligeledes vedhæftet som bilag til denne sag.

Høringssvarene har givet anledning til enkelte sproglige og forståelsesmæssige ændringer i strategien. Derudover blev der i høringssvarene lagt op til en hyppigere evaluering end hvert 4. år. På baggrund af høringssvarene lægges der op til, at der særskilt evalueres hvert 2. år fremfor hvert 4. på det digitale område. Ændringen begrundes med, at det digitale område er i hastig udvikling.

Evaluering på de fysiske tilgængelighedsområder (trafikområdet og bygningsområdet) er fastholdt til at skulle gennemføres hvert 4. år. Høringssvarene har ikke givet anledning til yderligere ændringer i strategien.

Strategi inkl. bilag er vedlagt (bilag).

Strategisk ramme

Forslag til strategi for tilgængelighed støtter op om målsætninger for tilgængelighed og adgang til information og kommunikation i Handicappolitik for Lyngby-Taarbæk Kommune og i Trafik- og Mobilitetsstrategi 2018 om tilgængelighed.

Videre proces

Strategi for tilgængelighed skal danne baggrund for løbende handleplaner. Første handleplan igangsættes efter endelig vedtagelse af strategi for tilgængelighed. Forvaltningen vil inddrage interessenter (handicap- og ældreorganisationer) gennem løbende dialog og eventuelle møder for at få input til handleplan. I forbindelse med udarbejdelse af handleplan vil handlinger prissættes og prioriteres. Formidling og forankring af strategien i kommunen vil indgå som handlinger.

Første forslag til handleplan for tilgængelighed forventes forelagt for relevante stående udvalg og kommunalbestyrelse inden sommerferien 2024, hvorefter handleplanen sendes i høring. Endelig handleplan forventes vedtaget efteråret 2024.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Skoleudvalget anbefaler.

Kultur- og Fritidsudvalget anbefaler.

Byplanudvalget anbefaler.

Ældre- og Omsorgsudvalget anbefaler.

Forebyggelses- og Socialudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Ældre- og Omsorgsudvalget, den 6. november 2023

Anbefalet, idet udvalget peger på, der sker en registrering af tilgængelighed til de kommunale bygninger i forbindelse med forvaltningens løbende arbejde med digitalisering af ejendomsdata.

Forebyggelses- og Socialudvalget, den 6. november 2023

Anbefalet, idet udvalget peger på, at der sker en registrering af tilgængelighed til de kommunale bygninger i forbindelse med forvaltningens løbende arbejde med digitalisering af ejendomsdata.

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Anbefalet.

Bilag

Handicaprådets høringssvar - Forslag til strategi

Tilgængelighedsstrategi DH-Lyngby-Taarbæk Høringssvar

Høringsnotat Tilgængelighedsstrategi

Strategi for tilgængelighed - Lyngby-Taarbæk Kommune

Høringssvar vedr. Forslag til Strategi for tilgængelighed - Seniorrådet 22-09-2023

Høringssvar af 3.11.2023 fra Seniorrådet

Punkt 12: Test af delecycler og løbehjul i synergi med den kollektive transport (Beslutning)

05.00.00-G01-262-22

Resume

Teknikudvalget blev den 9. januar 2023 orienteret om at forvaltningen deltog i et fælles projekt om mikromobilitet. Forvaltningen orienterede i samme sag om et muligt kommende samarbejdsprojekt med Region Hovedstaden. Region Hovedstaden har efterfølgende fundet finansiering til projektet som har til formål at teste hvilken rolle mikromobilitet kan spille i samspil med letbanen og øvrig kollektiv transport. Med denne sag skal der tages stilling til om Lyngby-Taarbæk Kommune, i samarbejde med de øvrige letbanekommuner, skal deltage i Region Hovedstadens projekt og stille arealer til rådighed til test af mikromobilitetsløsninger.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i Region Hovedstadens projekt "Tag delecyclen eller -løbehjulet til letbanen".

Problemstilling

En af den kollektive trafiks udfordringer er, at man som passager sjældent kan rejse direkte fra sit startpunkt til sin destination uden at skulle benytte et andet transportmiddel til/fra busstopstedet eller stationen. Oftest vil en rejse med kollektiv transport derfor være en kombination af flere transportmidler, hvor den kollektive transport kombineres med eksempelvis gang eller cykel.

Det ønskes undersøgt hvilken rolle mikromobilitet kan spille i at forbedre rejseoplevelsen blandt brugere af kollektiv transport. Mikromobilitet skal i denne sag forstås som delecycler/løbehjul som udbydes af en tredjepart til brugerne mod betaling på deres tur fra eksempelvis bopæl til stoppested og fra stoppested til destination. Man må samtidig forvente at mikromobilitet ikke udelukkende benyttes på ture hvor det kombineres med kollektiv transport. Som en del af projektet skal der udpeges arealer til opstilling af cykler og elløbehjul i byrummet, arealerne skal placeres tæt ved stationer og knudepunkter for den kollektive trafik, men samtidigt således at den øvrige trafik ikke generes.

Løsninger

Region Hovedstaden har i april 2023 besluttet at få belyst, hvordan mikromobiliteten kan udvides og skabe bedre kobling til letbanen og har fået bemandet penge til at lave et testprojekt. I dette projekt arbejdes der med mulighederne og grundlaget for et fælles tværkommunalt udbud og aftalegrundlag for letbanekommunerne til opsætning af delecycel- og løbehjulsordninger i letbanekommunerne - særlig ved de kommende letbanestationer.

Region Hovedstaden har afsat 4,5 mio. kr. til projektet. De afsatte midler forventes primært anvendt på tilskud til driftsleverandørerne i opstartsfaserne, da der ikke nødvendigvis er tilstrækkelig med efterspørgsel til at dække alle af leverandørernes omkostninger i denne fase af udrulningen af konceptet.

Lyngby-Taarbæk Kommunes rolle i projektet vil være at udpege GPS-afgrænsede områder i kommunen hvor delecycler og -løbehjul må parkere. Der vil være tale om begrænsede områder, som placeres tæt ved eksempelvis trafikale knudepunkter for den kollektive trafik, større arbejdspladser, attraktioner og uddannelsesinstitutioner. Områderne vil under projektet løbende blive evalueret og optimeret. Udpegningen af de GPS-afgrænsede områder vil ske i samarbejde med delemobilitetsudbyderen og øvrige relevante aktører. Der opstilles som udgangspunkt ikke udstyr på arealerne, idet de alene anvendes til parkering af cykler og løbehjul.

Brugerne vil være tvunget til at være inden for et af de GPS-afgrænsede områder for at kunne afslutte deres tur, og alle andre steder end de prædefinerede afgrænsninger vil derfor være parkeringsforbudszoner, det er forvaltningens forhåbning, at dette vil medføre at mængden af løbehjul og delecycler, der parkeres udenfor de dedikerede zoner minimeres.

Det vil også være muligt at indlægge zoner, hvor hastigheden nedsættes til 5 km/t i parker, rekreative områder eller lignende. Forvaltningen påtænker at inddrage relevante aktører i denne udpegning af områder hvor delecycler og -løbehjul må parkere.

Forvaltningens erfaring er at det er muligt at lave GPS-afgrænsede parkeringszoner for både cykler og løbehjul mens det kun er muligt at lave hastighedszoner for løbehjul på nuværende tidspunkt.

Lyngby-Taarbæk Kommune skal samtidig være med til at udfærdige et fælles tværkommunalt aftalegrundlag som definerer spillereglerne for udbyderne og eventuelle sanktionsmuligheder i den periode forsøget løber.

Under projektet vil forvaltningen derudover have opgaver i at deltage i løbende evaluering af projektet, besvare borgerhenvendelser samt føre tilsyn med at delecycler og -løbehjul parkeres på de tilsigtede lokationer.

Deltagelse i projektet vil være med til at skabe viden om hvilken rolle delemobilitet kan spille i understøttelsen af den kollektive trafik i Lyngby-Taarbæk Kommune og på hele letbane strækningen. Viden der på sigt kan understøtte en politisk beslutningsproces om fortsat brug af delecycler og løbehjul i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Projektet blev vedtaget i Region Hovedstaden den 23. april 2023 og der er planlagt to perioder med opstilling af delemobilitet i hhv. foråret og sommeren 2024 og 2025, med evaluering og tilpasning imellem. Regionens Hovedstadens præsentation af projektet er vedhæftet denne sag (bilag).

Strategisk ramme

Sagen udspringer af bæredygtighedsstrategiens ambitioner om styrket grøn mobilitet med en indsats om bæredygtigt trafikknudepunkt: Lyngby-Taarbæk skal være et bæredygtigt transportknudepunkt, der både udnytter potentialet i de gode kollektive transportmuligheder og imødekommer de udfordringer, transportløsningerne medfører ift. CO₂-udledning, trængsel, luftkvalitet, støj og trafiksikkerhed.

Videre proces

Såfremt Teknikudvalget anbefaler deltagelse i projektet, vil forvaltningen begynde at udarbejde aftalegrundlag med de øvrige letbanekommuner og Region Hovedstaden. Derudover vil forvaltningen begynde udpegning af parkerings- og hastighedszoner i samarbejde med relevante aktører.

Region Hovedstaden oplyser, at de forventer at en aftale med en mikromobilitetsudbyder kan falde på plads, så delecycler og -løbehjul kan være på gaden i løbet af det sene forår 2024.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Godkendt at deltage, idet udvalget ønsker at forvaltningen forelægger en sag der angiver hvor og hvordan forsøget bliver implementeret inden en egentlig igangsættelse bliver iværksat.

Bilag

RUS Delemobilitet i forstæderne 2023

Punkt 13: Tinglysning af byggeret (Beslutning)

05.00.05-P20-1-22

Resume

I forbindelse med optagelsen af ca. 60 km. af kommunens private fællesveje, har en række ejendomme afgivet et byggeretsgivende vejareal på grund af udmatrikulering af vejen. Kommunalbestyrelsen har i processen med optagelse af de private fællesveje, konsekvent haft som udgangspunkt, at ingen grundejere skulle stilles anderledes som følge af optagelsen.

Kommunalbestyrelsen har på deres møde i november 2022 vedtaget et administrationsgrundlag, som instruerer forvaltningen i dette. Forvaltningen har efter Kommunalbestyrelsens behandling af sagen fået kendskab til en byretsdom fra maj 2023, hvoraf det fremgår, at kommunen efter aftale med de implicerede borgere kan tinglyse administrationsgrundlagets væsentlige indhold og hensigt på de enkelte ejendomme.

Tinglysning vil sikre, at Kommunalbestyrelsens hensigtserklæring fremgår af tingbogen, og dermed giver ejerne en større sikkerhed for at de ikke stilles anderledes, som følge af projektet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Forvaltningen bemyndiges til at indgå aftale om at tinglyse en evt. byggeret på de ejendomme der er omfattet af kommunens administrationsgrundlag. Byggeretten beregnes på baggrund af de i tingbogen oplyste arealer. Dette finansieres af anlægsbevillingen til projektet "Private fællesveje: Implementering".
2. Ejendomme der har sager i taksationskommissionen prioriteres først. Øvrige ejendomme tilbydes en mulighed for evt. tinglysning i forbindelse med, at kommunen skal udskille de nyoptagne veje i matriklen.
3. For ejendomme med åbenlyst urealistisk høje byggeretter går forvaltningen i dialog om deklARATIONENS nøjagtige indhold.

Problemstilling

I forbindelse med kommunens optagelse af vejareal, var der et politisk ønske om at ingen borgere skulle stilles anderledes som følge af optagelsen, heller ikke i forhold til udnyttelsen af egen ejendom.

Kommunalbestyrelsen besluttede i november 2022 at vedtage et administrationsgrundlag, for at sikre byggeretten for de ejendomme som blev berørt af optagelsen. Administrationsgrundlaget foreskriver, at forvaltningen i videst muligt omfang, skal tage hensyn til områdets karakter i forbindelse med en evt. dispensation eller helhedsvurdering af byggeprojektet. Kommunen fik i forbindelse med udarbejdelse af administrationsgrundlaget hjælp af to eksterne advokatfirmaer til en vurdering af hvordan byggeretten bedst muligt kunne sikres. Advokatfirmaerne påpegede en række udfordringer med forskellige løsninger, men pegede ikke på tinglysning som en mulig løsning.

Forvaltningen valgte på den baggrund at indstille til Kommunalbestyrelsen, at vedtage administrationsgrundlaget, idet det blev vurderet at være den eneste reelle løsningsmulighed. Den altovervejende ulempe ved anvendelsen af administrationsgrundlaget er, at administrationsgrundlaget ville kunne ændres af den til enhver tid siddende kommunalbestyrelse uden at borgeren inddrages. Dette opfattes af nogle borgere som usikkert. Dette løses ved, at aftalen mellem kommunen og dens borgere tinglyses.

Der vil være enkelte ejendomme, som havde meget vej tilknyttet. Denne vejandel kan give en meget urealistisk- og teoretisk bebyggelsesprocent, som ikke er foreneligt med kvarterets udtryk. Disse ejendomme vil kommunen gå i dialog med, og få lavet en aftale om tinglysning af et realistisk areal.

Løsninger

Forvaltningen har løbende været i dialog med andre kommuner om sammenlignelige udfordringer. I den forbindelse viser en nylig dom fra Københavns Byret, at tinglysning af administrationsgrundlagets formål, som forvaltningen tidligere har forkastet, alligevel er mulig. Københavns Kommune har således fået afgjort en sag i marts 2023, der viser at Københavns byret anerkender at der er en tinglysning af byggeret på en ejendom.

Da tinglysning af servitutter er et meget anvendt værktøj ift. det offentlige og private aftaler, vil kommunen ved at tinglyse disse servitutter, kunne sikre at aftalen nemt kan tilgås af begge parter, også på sigt. Det giver ejendommens ejere en større sikkerhed både i forbindelse med om- eller tilbygninger, men også i forbindelse med ejerskifte. Byggesagsbehandlingen baseres også i en vis grad på servitutter, hvorfor den konkrete byggesagsbehandling gøres mere enkel.

Servituten der tinglyses vil i hovedtræk være en gengivelse af hensigten i administrationsgrundlaget, som allerede er besluttet, men servituten vil være målrettet den enkelte ejendom, således at det er mere gennemskueligt, hvad der kan forventes for den enkelte ejer. Servituten ville skulle respektere gældende plangrundlag og de begrænsninger der i øvrigt ligger på ejendommen (bilag).

Forvaltningen forslår, at man indledningsvis indgår aftale om tinglysning på de ejendomme der har en sag ved taksationen. Der er tale om 18 ejendomme. Dette vil beløbe sig til ca. 40.000 kr.

Efterfølgende vil forvaltningen kontakte øvrige ejendomme og meddele at det er muligt at tinglyse en tilsvarende løsning i forbindelse med, at vejene skal udskilles i matriklen.

Forvaltningen vil i forbindelse med dette arbejde sikre en konkret og individuel behandling af alle ejendomme. Der vil være enkelte ejendomme, som har et teoretisk byggeareal, som ikke kan imødekommes, her vil forvaltningen forsøge at indgå en mindelig aftale.

Strategisk ramme

Der er i budget 2021-2024 udtrykt følgende ift. optagelsen af de private fællesveje: "Parterne er enige om, at der skal findes en holdbar og langsigtet løsning for de private fællesveje".

Videre proces

Vedtager Kommunalbestyrelsen, at forvaltningen kan tinglyse de nævnte servitutter, vil forvaltningen gå i dialog med de grundejere, der har sager om byggeret ved Taksationen med henblik på at indgå en aftale. Efterfølgende vil forvaltningen identificere øvrige parter, og tilbyde dem en tilsvarende løsning.

Forkastes indstillingen har forvaltningen ikke mulighed for at indgår aftaler om tinglysning, og kan dermed heller ikke sikre kommunens hensigtserklæring og administrationsgrundlag for tidligere private fællesvej i tingbogen.

Dette kan have betydning for en evt. afgørelse om udbetaling af erstatning i forbindelse med afgørelse om tabt byggemulighed ved taksationen eller evt. domstol.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Ad 1-3) Anbefalet.

Bilag

Udkast til Tinglysning

Punkt 14: Valg af driftsorganisation og forretningsfører for Hovedstadens Letbane (Beslutning)

05.01.25-G01-7-23

Resume

Når Hovedstadens Letbane går i drift, er der en række opgaver, der skal varetages af en driftsorganisation. Det fremgår af Lov om letbane (lov nr. 551 af 6. juni 2007), at Metroselskabets opgave som direktion for Hovedstadens Letbane, herunder at stille de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for den daglige drift, ophører, når letbanen tages i brug til passagerdrift. Det er herefter op til bestyrelsen og ejerne i Hovedstadens Letbane at beslutte, hvem der skal varetage direktionsopgaven og driften for/i interessentskabet. Denne sag afklarer Lyngby-Taarbæk Kommunes mandat til at godkende beslutning om driftsorganisation og fremtidig forretningsfører på et ekstraordinært interessentskabsmøde i Hovedstadens Letbane ultimo 2023.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. borgmesteren gives mandat til at tiltræde følgende indstillingspunkter på et ekstraordinært interessentskabsmøde om valg af driftsorganisation og af forretningsfører for Hovedstadens Letbane:
 - a. at Metroselskabet vælges (udpeges) som forretningsfører for Hovedstadens Letbane, når Hovedstadens Letbane overgår til drift.
 - b. at arbejdet med tilpasning af love og vedtægter igangsættes i samarbejde med staten og den valgte forretningsfører.
 - c. at den nuværende styregruppe for vurdering af forretningsfører for Hovedstadens Letbane i en driftssituation udvides med repræsentanter for Metroselskabet og dermed bliver Hovedstadens Letbanes styregruppe for det opfølgende arbejde med tilpasning af love og vedtægter.
 - d. at der indlægges en evaluering af den implementerede driftsorganisering af letbanen 8-10 år efter idriftsætning af letbanen under antagelse af, at letbanen på det tidspunkt er i sikker drift, passagertallene er evalueret og opfølgning på anlægsarbejder, herunder behandling af claims er afsluttet. Evalueringen indsættes i relevante selskabsdokument(er) og i relevante dele af lovgivningen.
2. borgmesteren sammen med de øvrige interessenter efter behandling af sagen på interessentskabsmøde fremsender brev til transportministeren med ønske om at igangsætte det nødvendige lovgivningsarbejde og lovvedtagelse med henblik på at kunne være klar med en driftsorganisation i tilstrækkelig tid inden Hovedstadens Letbane sættes i drift.

Problemstilling

Når Hovedstadens Letbane går i drift, er der en række opgaver, der skal varetages af en driftsorganisation. Derfor har Hovedstadens Letbane fået Kammeradvokaten til at belyse forskellige modeller for en fremtidig driftsorganisation i Hovedstadens Letbane. Resultatet af undersøgelserne er vedlagt som bilag 1 (bilag) og 2 (bilag).

De forventede fremtidige opgaver, som Hovedstadens Letbanes driftsorganisationen skal varetage, vil primært være relateret til drift af letbanen. Den faktiske drift af letbanen vil blive varetaget af Metro Service A/S som ekstern driftsoperatør i overensstemmelse med den operatørkontrakt, der er blevet udbudt for en periode på 15 år. Metro Service A/S vil således stå for de praktiske forhold ved den daglige drift af letbanen. I forbindelse med sagsfremstillingen i KMB den 25. januar 2023 meddelte Hovedstadens Letbane at man efter endt udbud i 2017 var klar til at indgå kontrakt.

Hovedstadens Letbanes opgaver i relation til varetagelse af en driftsorganisation forventes således at blive varetaget af rollen som infrastrukturforvalter, herunder sikre, at operatøren udfører sine opgaver i relation til drift og vedligeholdelse

af letbanetog og infrastruktur i overensstemmelse med operatørens kontraktuelle forpligtelser samt i øvrigt at sikre driftsforholdene i relation til letbanen og operatøren.

En styregruppe med repræsentanter fra Region Hovedstaden, Gladsaxe Kommune og Glostrup Kommune har med afsæt i Kammeradvokatens undersøgelse fået vurderet henholdsvis Metroselskabet og Movia som mulige forretningsførere for Hovedstadens Letbane i en driftssituation. Vurderingen er gennemført af konsulenterne fra FORSKEL og med bidrag fra de to mulige forretningsførere, som har bidraget kvalificeret og konstruktivt og udtrykt tilfredshed med den gennemførte proces. Vurderingen fra FORSKEL er vedlagt som bilag 3 (bilag) og 4 (bilag).

De tre væsentligste pointer i rapporten er:

- FORSKEL vurderer, at begge selskaber kan løse opgaven
- Metroselskabet anbefales som forretningsfører for Hovedstadens Letbane, når letbanen overgår til drift.
- Hovedstadens Letbane har travlt med at få valgt forretningsfører, få lov hjemmel på plads og få etableret en driftsorganisationen

Løsninger

På den baggrund har Hovedstadens Letbanes bestyrelse på anbefaling fra Borgmesterforum besluttet at indstille til Interessentskabet, at Metroselskabet videreføres som forretningsfører for Hovedstadens Letbane, når letbanen går i drift. Forvaltningen indstiller i forlængelse heraf, at borgmesteren tildeles mandat til at tiltræde valget af Metroselskabet som forretningsfører for Hovedstadens Letbane og den videre proces ift. lovgivning mv. med henvendelse til staten om igangsætning.

Organisationsform for den foreslået driftsorganisation fremgår af bilag 5 (bilag).

Baggrunden for at anbefale Metroselskabet som forretningsfører er hensynet til at sikre en god overgang fra anlæg til drift, herunder håndtering af claims samt risikoen for fordyrende forsinkelser og driftsforstyrrelser.

Hovedstadens Letbanes bestyrelse og Borgmesterforum har desuden anbefalet, at den nuværende styregruppe for processen med at fastlægge forretningsførermodel fortsætter og udvides med repræsentanter for Metroselskabet og dermed bliver Hovedstadens Letbanes styregruppe for det opfølgende arbejde med tilpasning af love og vedtægter.

Jf. de fastlagte målsætninger for Hovedstadens Letbane om bl.a. at styrke den kollektive transport og fremme mobiliteten i hovedstadsområdet, er det Hovedstadens Letbanes bestyrelse og Borgmesterforums anbefaling, at der aftales en evaluering af driftsorganiseringen 8-10 år efter, at letbanen er gået i drift. På det tidspunkt er letbanen i sikker drift, passagertallene er evalueret og opfølgning på anlægsarbejder, herunder behandling af claims, er afsluttet. Evalueringen indsættes i relevante selskabsdokument(er) og i relevante dele af lovgivningen.

Strategisk ramme

Anlæggelsen af Hovedstadens Letbane.

Videre proces

Såfremt Borgmesteren bemyndiges til at tiltræde Hovedstadens Letbanes indstilling vil dette ske på et interessentskabsmøde ultimo 2023.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Bilag 1 - Notat om driftsorganisation for HL

Bilag 2 - Forretningsførermodellen - henlagt ved lov

Bilag 3 - HL forretningsfører - rapport

Bilag 4 - HL forretningsfører - bilag

Bilag 5 - Model for forretningsfører

Punkt 15: Anmodningssag om mulig betalingsparkering ved overfladeparkering

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

Karen Marie Pagh Nielsen (F) har den 26. september 2023 bedt om følgende anmodningssag:

”For at øge tilgængeligheden i bykernen i Lyngby og for at forbedre kommunens økonomi foreslås det, at vi får en sag om mulig betalingsparkering ved overfladeparkering i Lyngby bykerne i dagtimerne.

Inspiration kan hentes fra Helsingør Kommune, hvor man forslår, at betalingen andrager omkring 10 kr. pr time, og hvor forventningen er, at der i 2024 vil kunne indtjenes (eller opkræves) ca. 19 mio. kr. ”

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Ikke godkendt, idet udvalget ønsker, at de trafikale og adfærdsregulerende perspektiver i indførelse af betalingsparkering belyses ifm. den kommende parkeringsstrategi.

Punkt 16: Anmodningssag om overfladebelægning

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

Martin Vendel Nielsen (C) har den 31. august 2023 bedt om følgende anmodningssag:

OB belægning (overfladebelægning) har fundet anvendelse i kommunerne i mange år, men det er ikke alle kommuner, som er fortsat med brugen heraf.

Mange borgere er ikke glad for OB belægning. De små skærver skal køres ned i underlaget og imens får ens bil uønsket undervognsbehandling og ridser i lakken. Børnene klager over, at det ikke er et godt underlag at lege og køre på og om sommeren sveder belægningen i varmen og sætter sig på fodsålerne. Hurtigt bliver vejene ikke kønne at kigge på.

I kommunen anvendes til villaveje som oftest OB belægning uanset, at de fleste veje oprindeligt har været belagt med varmtblandet asfalt. Er det muligt at ophøre med at anvende OB Belægning i Lyngby-Taarbæk Kommune?

Hermed følger en artikel om anvendelse af OB belægning:

”I Swecos notat står det beskrevet, at den såkaldte OB-belægning skaber en vandtæt overflade, der beskytter en gammel, gennemrevnet belægning mod nedsivning af vand, der yderligere kunne udvaske asfaltlagene og nedsætte bæreevnen af de ubundne, dybereliggende lag.

Belægningen er i et vist omfang »selvforseglende«, idet den udsprøjtede bitu-men under udlægningen er flydt ned i eventuelle revner, og fortsat vil holde disse forsegllet under trafik- og temperaturbevægelser.

Belægningen hæver kun overfladen marginalt – vejreglen opererer med 10-15 millimeter og medfører derved kun sjældent behov for de dyre kantstensløftninger, udgifter til højderegulering af overkørsler og lignende eller udskiftning af brønde.

Sweco-notatet beskriver også flere ulemper ved brug af OB-belægning. Der er tendens til blivende deformationer i belægningens ubundne lag, der fører til sporkøring og ujævnhed.

Overfladebehandlingen forbedrer heller ikke belægningens jævnhed.

Desuden ligger der på en nyetableret OB-belægning et overskud af løse skærver. Dette skærveoverskud skal medvirke til at sikre friktionen i den første tid efter udlægning af OB-belægningen. Hvis de løse skærver blev fjernet umiddelbart efter udlægningsprocessen, ville trafikken kunne give anledning til gennemsvedning i køresporene. Skærveoverskuddet vil imidlertid medføre risiko for stenslag – især hvis bilister kører for hurtigt.

Slidlagsfornyelse med OB-belægning kan ikke gentages i det uendelige – dette vil føre til en ustabil belægningsoverflade. God vedligeholdelsesskik tilsiger, at der højst udføres to OB-belægninger, før der udlægges et egentligt slidlag af varmblandet asfalt.

Levetiden af et OB-slidlag forventes kun at være mellem 70 og 80 procent af et slidlag af varmblandet asfalt. Hvis man eksempelvis forventer en levetid for et slidlag af varmblandet asfalt på 15 år, vil en tilsvarende OB-belægning have en levetid på 10-12 år.

– Vi kan altså lave øvelsen maksimalt to gange og lægge en OB-belægning, så vil vi igen skulle lægge en varmebehandlet asfalt. Men konklusionen er stadig, at vi får rigtigt meget vej for pengene, siger Flemming Petersen til DAGBLADET.

I Sweco-notatet står der ikke noget om den ekstra kørelsesstøj, der opstår, når man kører på en OB-belægning.”
(Kilde: Sjællandske Nyheder, 2. oktober 2018)

Vedlagt er sag om sort glat belægning fra Teknikudvalgets møde 7. juni 2022, udarbejdet på baggrund af anmodningssag (5. april 2022) (bilag).

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Godkendt.

Bilag

Sort glat belægning på mindre veje (Beslutning)

Punkt 17: Meddelelser

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

1. Orientering om letbanen

Forvaltningen orienterer mundtligt om de seneste henvendelser om letbanen og spørgsmål, der har været besvaret på det seneste "åbent hus-møder".

2. Orientering om Cykelløb ved Lyngby Idrætsby

Forvaltningen har fået en henvendelse fra Lyngby Boldklub og Cranks And Coffe, der er en cykelklub startet i 2017 af tre cykelentusiaster. De to parter ønsker at afholde et cykelløb i Lyngby i området omkring Lyngby Idrætsby. Løbet afholdes en lørdag i slutningen af skolernes sommerferie 2024. Cykelløbet afholdes i regi af Dansk Cykle Union, og vil kunne tiltrække cyklister fra hele Danmark.

Det er vurderingen at Cykelløbet vil kunne medvirke til at trække besøgende til byen, og dermed bidrage til "genåbningen" af Lyngby i forbindelse med færdiggørelse af Letbanen.

Løbet starter og slutter på forpladsen ved Lyngby Idrætsby, og forløber på en ca. 3 km. lang rundstrækning via Sorgenfrigårdsvej, Caroline Amalievej, Gyrithe Lemchesvej og Lundtoftevej. Alle vejene vil være ensrettede i forbindelse med løbet, men det sikres at beboere langs vejene kan komme til og fra deres huse også i forbindelse med løbet.

3. Det videre arbejde for etablering af en genbrugsplads i Firskovvejområdet

Kommunalbestyrelsen bad i sagen "Proces for ny genbrugsplads", sag nr. 27, 7. juni 2022 forvaltningen om at samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning for at finde en egnet placering til en ny genbrugsplads. Kommunalbestyrelsen bad forvaltningen om at vende tilbage med et forslag til placering til beslutning.

Forvaltningen og forsyningselskabet har i de følgende år arbejdet intensivt med at udrede de forudsætninger, der skal danne rammerne for placering af en genbrugsplads. Med Kommunalbestyrelsens beslutning af Budget 2024 – 2027 om, at der inden udgangen af 2024 bør forelægge en vedtaget rammelokalplan, der fastlægger mulig placering og størrelse af en genbrugsstation på Firskovvej, vil forvaltningen i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning planlægge for, at der kan placeres en genbrugsplads i Firskovvejområdet. Samarbejdet vil tage de mange hensyn, som skal varetages, så der både kan være rideskole, driftsplads og genbrugsstation.

4. Rettelse til Økonomiudvalgs mødet den 5. oktober 2023, punkt 13: Udbygning af elladestandere på offentligt tilgængelige p-pladser og vejarealer

Det har vist sig, at der er en uoverensstemmelse mellem bilaget og selve dagsordenpunktet "Udbygning af elladestandere på offentligt tilgængelige p-pladser og vejarealer (Beslutning)".

I teksten foreslås opstilling af ladestandere på en række lokaliteter, og i bilaget er lokaliteterne specificerede. I teksten nævnes parkeringspladsen i Bondebyen og i bilaget nævnes i stedet en lokalitet ved Nybrovej. Her er tale om en fejl, da begge lokaliteter skulle have været med både i tekst og i bilaget.

Dermed er der 12 og ikke 11 lokaliteter, som forvaltningen kan udbyde til opsætning af offentlige ladestandere.

5. Afgørelser om erstatning af byggeret ved taksationskommissionen.

I forbindelse med optagelsen af private Fællesvej til kommuneveje den

1. april 2023 var der 19 grundejere som påklagede afgørelsen til taksationskommissionen. Det samlede erstatningskrav var opgjort til ca. 13 mio. kr. Af de 19 sager er 12 sager blevet behandlet, da 7 fik deres sag udsat, da kommunen arbejder for en løsning, hvor der tinglyses en byggeret på ejendommen.

Klagerne omhandlede tab byggeret, forringet ejendomsværdi på baggrund af mindsket grundstørrelse og erstatning for tabte parkeringspladser.

Forvaltningen har den 12. og 19. oktober 2023 deltaget i taksationsforretning sammen med Kommunens advokat fra Horten. Taksationskommissions opgave er at afgøre om der lidt et tab som er erstatningsberettigede, og som kommune i så fald skal betale erstatning for. Lyngby-Taarbæk Kommunes stilling har været, at optagelse af vejareal betragtes som erstatningsfri regulering.

Der er den 23. oktober 2023 truffet afgørelse i 11 sager. Kommunen får medhold i, at der ikke skal udbetale erstatning for tab byggeret eller for teoretisk forringelse af evt. ejendomsværdi. Sagerne kan ankes til Overtaksationskommissionen inden for 4 uger.

En enkelt sag omhandler tabte parkeringspladser. Denne sag er udsendt, da forvaltningen vurderer, at der er grundlag for at genoptage sagen på baggrund af nye oplysninger. Det kom frem under taksationsforretningen at det antal af parkeringspladser, som Lyngby-Taarbæk Kommunen stod til at overtage ved optagelse, ikke med sikkerhed kan siges at ligge på vejareal, men derimod privat grund. Dermed kan man ikke optage vejen med hjemmel i vejlovgivningen men skal anvende de almindelige regler for ekspropriation. Dette var ikke indeholdt i afgørelsen og da kommunen med den nuværende afgørelse alene kunne optage 6-7 af i alt 18-19 parkeringspladser, er det forvaltningens vurdering af de trafikale forudsætningerne for optagelse er ændret betydeligt og vejen derfor ikke bør optages.

6. Danmarks havstrategi

Regeringen har sendt indsatsprogram for ”Danmarks Havstrategi II” i høring frem til 20. december 2023. Forvaltningen drøfter i regi af Øresundsvandssamarbejdet evt. at indsende et høringssvar. Forvaltningen forventer ikke at indsende et selvstændigt høringssvar som kommune, da søterritoriet ikke er kommunens ansvarsområde.

Havstrategiens indsatsprogram omfatter ”Udpegning af marine nationalparker i Øresund og Lillebælt” og ”Genetablering af stenrev ved Taarbæk”. Desuden udpeges to områder i Øresund som strengt beskyttet, hvoraf et areal på 3 km² omkring Taarbæk rev er det ene. Resten af Øresund udlægges som almindeligt beskyttet havstrategiområde. Strengt beskyttet område ved Taarbæk Rev betyder, at al aktivitet er forbudt dog med nogle undtagelser herunder:

- sejlads og sejladsafmærkninger
- naturgenopretning og forskning
- vedligeholdelse og anlæg af kabler mv.
- lystfiskeri - Max 2 fiskestænger pr. mand dog maksimalt 4 fiskestænger pr. båd
- badning og ankring, undervandsjagt

Forvaltningen vurderer, at beskyttelsen ikke vil have betydning for fx kystsikring, da Taarbæk rev er placeret så langt fra kysten, at revet ikke kan have en kystbeskyttende effekt.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Orientering givet.

Punkt 18: Lukket: Lukkede meddelelser

00.22.00-A00-11-21

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Orientering givet.

Punkt 19: Kommende sager

00.22.00-A00-11-21

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:

- 3. budgetopfølgning
- Budgetaftalen 2023-26 - 3. status for implementeringen
- Forskønnelse af adgange til Dyrehaven
- Cykelstrategi endelig vedtagelse
- Boelvej 8 - Etablere seks nye lysmaster
- Langs Hegnet 30 - Nyt enfamiliehus delvis indenfor skovbyggelinje
- Parkeringsstrategi - Vision og indsatser
- Evaluering af Flextur
- Letbanens økonomi herunder de afledte udgifter - Status 2023
- Proces for udmøntning af budgetaftalen 2024-27
- Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen
- Restaurering af søer i Kollelev Mose
- Ændringer af vandstanden i Lyngby Sø?
- Tunnel ved Gl. Bagsværdvej - Øget tryghed
- Status og indsatsplan, Bæredygtighedsstrategien og DK2020 Klimaplanen
- Takster for Vand og Spildevand 2024
- Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024 - Anlægsbevilling
- Placering af ny kunstgræsbane i Virum-Sorgenfri
- Analyse af kirkegårde

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Orientering givet.

Punkt 20: Underskrift af protokol

00.01.00-A00-10-22

Sagsfremstilling

Dette er det digitale underskriftsark.

Med godkendelse af denne sag godkendes protokollen for mødet.

Beslutning

Teknikudvalget, den 07. november 2023

Godkendt.