

# REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 25-11-2025

**Mødedato**           Tirsdag d. 25. november 2025 kl. 16:15

**Mødested**           Udvalgsværelse 2.1

**Mødedeltagere**    Richard Sandbæk (C), Cecilie Lindahl (B), Michael M. Jørgensen  
(C), Karen Marie Pagh Nielsen (F), Henrik Bang (Ø), Mette Schmidt  
Olsen (C), Martin Vendel (C)

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Status på anlægspuljen for anløbsbroer, bådebroer, spuns og bolværk (Orientering).....	4
Ældre brændeovne og pejseindsatser – forslag om undersøgelse af partikelforurening (Beslutning)..	7
Ironman og store arrangementer - Mindske trafikale konsekvenser (Beslutning).....	11
Indsatsplan for bæredygtighedsindsatsen 2026 (Beslutning)(Genforelæggelse).....	14
Driftsbevilling til Repair Café Lyngby (Beslutning).....	18
Letbanens økonomi herunder de afledte udgifter - Status 2025 (Orientering).....	20
Takster for Vand og Spildevand 2026 - legalitetsgodkendelse (Beslutning).....	24
Gebyrer for virksomheders adgang til genbrugsstationer 2026 (Beslutning).....	27
Affaldsgebyrer 2026 (Beslutning).....	29
Bod ved forsinkede gravearbejder (Beslutning).....	33
Tillæg 10 til spildevandsplanen, Fortunen (Beslutning).....	35
Udlejning af arealer til oplagspladser i forbindelse med fjernvarmeudruling (Beslutning).....	37
Cykelsti på omfartsvejen - Juridisk forundersøgelse (Beslutning).....	41
Handleplan for Tilgængelighed 2025-2035 og Tilgængelighedsforum (Beslutning).....	43
Plantning af træer på Dyrehavegaards Jorder (Beslutning) (Genforelæggelse).....	45
Omlægningsplan for Lokal Trepark Øresund (Beslutning).....	50
Læringsforløb om mad og mobilitet - EU-ansøgning (Beslutning).....	53
Kommende sager.....	55
Meddelelser.....	56
Underskrift protokol.....	62

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

00.22.00-A00-11-21

### **Beslutning**

Godkendt.

## Punkt 2: Status på anlægspuljen for anløbsbroer, bådebroer, spuns og bolværk (Orientering)

05.03.00-A00-2-21

### Resume

Kommunalbestyrelsen gav december 2019 en anlægsbevilling på samlet 13,9 mio. kr. (2026 prisniveau) til renovering af anløbsbroer, bådebroer, spuns og bolværk. I årene 2020-2025 har forvaltningen udført planlagte arbejder og fornødne reparationer på broanlæg for samlet ca. 5,3 mio. kr. Der resterer dermed ca. 8,6 mio. kr. af anlægsbevillingen. Forvaltningen har planlagt at anvende den resterende anlægsbevilling til at renovere anløbsbroen ved Sophienholm i 2026 samt til en renovering af broanlæg mv. i Lyngby Bådehavn. Anlægsbevillingen til Lyngby Bådehavn er afsat i 2028, 2029 og 2030.

### Indstilling

Forvaltningen orienterer om status for det udførte arbejde på anlægsprojektet "Renovering af anløbsbroer, bådebroer, mm.", samt planlagt projekt vedrørende renovering af broanlæg i Lyngby Bådehavn, finansieret af anlægsprojektet.

### Problemstilling

Rådgivningsvirksomheden COWI undersøgte i 2019 tilstanden af de kommunalt ejede anløbsbroer, bådebroer, spuns og bolværk. Resultatet af undersøgelsen blev samlet i en statusrapport.

I december 2019 gav Kommunalbestyrelsen med baggrund i COWIs undersøgelse en anlægsbevilling på 13,9 mio. kr. (2026 prisniveau) til renovering af anløbsbroer, bådebroer, spuns og bolværk. (KMB 19.12.2019, sag 11). Renovering af broerne mm. blev på baggrund af COWIs rapport udvalgt og prioriteret til udførelse i følgende rækkefølge:

1. Udskiftning af Baadfartens anløbsbro ved Nybro Kro
2. Udskiftning af Baadfartens anløbsbro ved Sorgenfrivej inklusiv udskiftning af spunsvæg og adgangstrappe
3. Renovering af anløbsbroer efter faglig vurdering og udvælgelse
4. Udskiftning af to bådebroer inklusiv spunsvæg og rampe i Lyngby Bådehavn og ved Lyngby Roklub
5. Renovering af tre bådebroer i Lyngby Bådehavn og ved Lyngby Roklub
6. Renovering af spunsvæg ved Lyngby Dameroklub og Folkepark
7. Renovering af bolværk og spunsvæg ved Lyngby Roklub

Forvaltningen orienterer om status for anvendelsen af anlægsbevillingen, jf. afsnit om Løsninger.

Broanlægget ved kano- og kajakklubben var ikke omfattet af undersøgelsen fra 2019, da broanlægget tilhører en specifik ejendom og ikke er en bro i offentligt terræn. Der behandles en separat sag af Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen i indeværende udvalgsagsrunde om kano- og kajakklubben (Se meddelelsepunkt). Broanlægget er under opsyn på grund af konstatering af svigt i konstruktionen, og der er behov for udskiftning 1-1 for at undgå afspærring af anlægget.

### Løsninger

Idet tilstanden af broerne mm. kan påvirkes af vejrlig, skader eller andre forhold hen over årene har forvaltningen løbende i samarbejde med ekstern rådgiver fagligt vurderet anlæggenes tilstand. Konstruktionsanlæg i dårligst stand er således blevet renoveret først, og akutte behov for renovering af øvrige broanlæg er prioriteret, jf. punkt 3 på prioriteringslisten.

Konkret har forvaltningen i perioden 2020-2025 udført og igangsat følgende arbejder:

1. Udskiftning af Baadfartens anløbsbro ved Nybro Kro
2. Udskiftning af Baadfartens anløbsbro ved Sorgenfrivej inklusiv udskiftning af spunsvæg og adgangstrappe
3. Renovering af anløbsbroer efter faglig vurdering og udvælgelse
  - o Reparationer af to anløbsbroer ved Frederiksdal
  - o Anløbsbroen ved Sophienholm (færdigrenoveres i 2026)
  - o Reparationer af Taarbæk Jollehavn
  - o Udskiftning af rækværk på den hvide bro ved Kallelev Mose

4. , 5. og 7. Der er ved Lyngby Bådehavn blevet udført fornødne reparationer for at kunne holde anlægget åbent for brugerne og igangsat undersøgelser for istandsættelse af broanlæggene.

Samlet forventes der at være udført renoveringsarbejder på broanlæggende svarende til i alt ca. 5,3 mio. kr. ved udgangen af 2025.

Af den samlede anlægsbevilling på 13,9 mio. kr. resterer der dermed ca. 8,6 mio. kr. Midlerne er disponeret til udestående arbejder vedrørende anløbsbroen ved Sophienholm i 2026 (0,3 mio. kr.) samt nedenstående projekter i Lyngby Bådehavn (8,3 mio. kr.):

- Prioritet 4. Udskiftning af to bådebroer inklusiv spunsvæg og rampe i Lyngby Bådehavn og ved Lyngby Roklub
- Prioritet 5. Renovering af tre bådebroer i Lyngby Bådehavn og ved Lyngby Roklub
- Prioritet 7. Renovering af bolværk og spunsvæg ved Lyngby Roklub

Da midlerne til renoveringen af Lyngby Bådehavn er placeret i 2028, 2029 og 2030 jf. Anlægsprogrammet 2026-2035, vil renoveringen kunne påbegyndes fra 2028.

Projekter fra prioriteringslisten der efterfølgende vil udestå er:

- Prioritet 6. Renovering af spunsvæg ved Lyngby Dameroklub og Folkepark
- Større renovering af de to anløbsbroer ved Frederiksdal

Renoveringen af spunsvæg ved dameroklubben og renovering af anløbsbroerne ved Frederiksdal forventes samlet at koste 3-3,5 mio. kr. og vil blive søgt prioriteret udført inden for driftsmidler afsat til renovering af offentlige broer. I 2027 og frem udgør driftspuljen hertil ca. 3,3 mio. kr. årligt.

## Strategisk ramme

Vedligeholdelse af kommunens infrastruktur og fritidsfaciliteter.

## Videre proces

Renoveringsarbejdet ved anløbsbroen ved Sophienholm færdiggøres i 2026, mens igangsættelsen af renoveringsarbejderne i Lyngby Bådehavn afventer budgetplaceringen i perioden.

## Økonomi

Der blev på kommunalbestyrelsesmøde 19. december 2019, sag 11, givet en anlægsbevilling på 13,9 mio. kr. (2026 p/l niveau) til anlægsprojektet til renovering af broer "Renovering af anløbsbroer, bådebroer, mm."

Samlet forventes der at være udført renoveringsarbejder på broanlæggende svarende til i alt ca. 5,3 mio. kr. ved udgangen af 2025. Af den samlede anlægsbevilling på 13,9 mio. kr. resterer der dermed ca. 8,6 mio. kr. Midlerne er disponeret til udestående arbejder vedrørende anløbsbroen ved Sophienholm i 2026 (0,3 mio. kr.) samt kommende projekter i Lyngby Bådehavn (8,3 mio. kr.)

Nedenfor en oversigt over forbrug vedrørende udførte arbejder og forventet udgift til kommende planlagte arbejder:

<b>Udmøntning af Anlægsbropuljen 1000. kr.</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>I alt</b>
Bådfarten - Nybro Kro	250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>250</b>
Bådfarten - Sorgenfrivej	1.385	513	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>1.898</b>
Anløbsbro - Frederiksdal	0	186	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>186</b>
Anløbsbro - Sophienholm	0	0	0	87	0	450	300	0	0	0	0	<b>837</b>

Reparationer - Taarbæk Jollehavn	0	0	0	0	659	110	0	0	0	0	0	<b>769</b>
Bro - Kollelev Mose	0	0	0	0	0	900	0	0	0	0	0	<b>900</b>
Lyngby Bådehavn	0	0	143	269	0	300	0	329	3.427	3.427	1.142	<b>9.037</b>
<b>I alt</b>	<b>1.635</b>	<b>699</b>	<b>143</b>	<b>356</b>	<b>659</b>	<b>1.760</b>	<b>300</b>	<b>329</b>	<b>3.427</b>	<b>3.427</b>	<b>1.142</b>	<b>13.877</b>

Denne afspejler periodiseringen af den resterende del af anlægsbevillingen i indeværende og de fremtidige år - dog med undtagelse af, at der er et forventet mindreforbrug i 2025 på 629.000 kr. som i tabellen er overført med 300.000 kr. til 2026 vedrørende færdiggørelse af broen ved Sophienholm og 329.000 kr. til evt. igangsættelse af rådgivning vedrørende Lyngby Bådehavn i 2027. Den endelige overførsel vil dog afhænge af regnskabsresultatet for 2025 og den politiske beslutning i den efterfølgende overførselssag:

### **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget orienteres.

Økonomiudvalget orienteres.

### **Beslutning**

Orientering givet.

# Punkt 3: Ældre brændeovne og pejseindsatser – forslag om undersøgelse af partikelforurening (Beslutning)

09.35.00-K08-5-25

## Resume

Brændeovne bidrager væsentligt til partikelforureningen, og kommunerne har siden 2023 haft mulighed for at forbyde brændeovne og pejseindsatser installeret før juni 2008 i områder med kollektiv varmforsyning. Lyngby-Taarbæk Kommune har endnu ingen forskrift og behandler i dag klager individuelt efter miljøbeskyttelseslovens § 42. Antallet af klager er lavt, men der foreligger ingen konkrete målinger af luftkvaliteten. Forvaltningen foreslår, at der afsættes ca. 100.000 kr. til en undersøgelse af partikelforureningen som grundlag for en eventuel fremtidig forskrift.

## Indstilling

Forvaltningen anbefaler at godkende scenarie 1, hvor der omprioriteres 100 t. kr. i 2025 til undersøgelse af partikelforureningen i Lyngby-Taarbæk Kommune, udgiften finansieres indenfor rammen på aktivitetsområde Klima, Natur og Miljø.

## Problemstilling

I forbindelse med borgmesterens årlige møder med grundejerforeningerne, har spørgsmålet om behovet for regulering af brændeovne været drøftet. Brændeovne bidrager i væsentlig grad til partikelforureningen i byområder, og der har siden 2023 været hjemmel for kommuner, til at udarbejde en forskrift, der forbyder brændeovne installeret før juni 2008. Teknikudvalget skal på den baggrund drøfte, om Lyngby-Taarbæk Kommune skal udarbejde en forskrift, der udnytter hjemmelen til at forbyde ældre brændeovne.

1. juli 2023 fik kommunerne mulighed for at kræve brændeovne og pejseindsatse (herfra blot benævnt "brændeovne") fra før juni 2008 nedlagt, hvis boligen ligger i et område med kollektiv varmforsyning. Grunden til, at det er brændeovne fra før juni 2008, der kan forbydes, er, at der i juni 2008 blev indført bindende krav til udledning af partikler fra brændeovne. Muligheden for at forbyde ældre brændeovne er bl.a. blevet udnyttet i København, Aarhus, Frederiksberg og Roskilde kommuner.

Såfremt Kommunalbestyrelsen vælger at vedtage en forskrift, der forbyder ældre brændeovne, skal denne i offentlig høring og annonceres. Herefter vil ejere af ældre brændeovne være pålagt at udskifte eller nedlægge sin ældre brændeovn inden for 12 måneder efter offentliggørelsen af forskrifterne (visse dispensationer ift. tidsfristen er mulige). De konkrete retningslinjer for nedlæggelse, herunder ift. frakobling fra skorsten og evt. syn af nedlæggelsen ved en skorstensfejer vil skulle afklares nærmere ifm. udarbejdelsen af en forskrift.

Der er ifølge BBR-registreret 2062 brændeovne og 1722 pejse registreret i kommunen. Skorstensfejeren i kommunens oplysninger er, at der er ca. 4.700 brændeovne i kommunen, dvs. ca. 1.000 flere end registreret i BBR. Af disse vurderer skorstensfejeren, at ca. 15-20 pct. af disse er installeret før 2008. Med en vis usikkerhed vurderes det således, at der er mellem 700 og 950 ældre brændeovne i kommunen. Det må forventes, at der sker en løbende udskiftning eller nedlæggelse af disse, bl.a. fordi det siden august 2021 har været et krav, at ældre brændeovne (før 2003) ifm. ejerskifte udskifte.

Der findes således i dag ingen kommunal forskrift, der regulerer brændeovne i Lyngby-Taarbæk Kommune. Sager om gener fra brændeovne behandles individuelt ifm. klager i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 42, efter hvilken det vurderes om brændeovne, pejse mv. medfører en væsentlig forurening i omgivelserne. Ved klager over gener fra brændeovne gennemfører forvaltningen ca. 5 tilsyn og træffer derefter en afgørelse. Ifm. tilsynene kan forvaltningen bl.a. pålægge ejerne af en brændeovn et skorstensfejerbesøg, hvor der vejledes i bl.a. korrekt optænding, brændselskvalitet mv. Eventuelle klager over røg og lugt fra brændeovne behandles derfor i dag individuelt og konkret i forhold til den enkelte sag.

Forvaltningen behandler årligt ganske få klager vedr. røg og lugt fra brændeovne. I 2025 har forvaltningen indtil nu behandlet tre klager over røg og lugt fra brændeovne. Siden 2017 har kommunen behandlet ca. 12 klager vedrørende røg og lugt fra brændeovne.

Det blev fremført på borgmesterens møder med grundejerforeningerne, at der kan forekomme rigtig mange gener i de områder, hvor terrænet ligger lavt i forhold til de områder, hvor terrænet ligger højt. Forvaltningen har, med udgangspunkt i klagesagerne tilbage fra 2020, undersøgt dette ved hjælp af højdekort og har fundet frem til, at der ikke kan gives noget

entydigt svar på, om overflade- og terrænhøjder har nogen indvirkning på mængden af klager over røggener fra skorstene. Det bemærkes dog, at der godt kan opleves gener og være en udfordring omkring luftkvaliteten, uden at dette nødvendigvis resulterer i klager til kommunen over generne.

Ifølge Miljøministeriet er brændefyring den største danske kilde til sundhedsskadelig partikelforurening, hvoraf den største del af partikelforureningen stammer fra ældre brændeovne, som udleder op til fem gange så mange partikler som en ny brændeovn. Ifølge ministeriet vurderes det, at cirka 4.000 danskere hvert år dør for tidligt på grund af luftforurening, hvoraf knap 1.000 af disse dødsfald forårsages af luftforurening fra danske kilder, hvoraf brændefyring som nævnt er den største danske kilde til luftforurening. Forvaltningen har, for at vurdere problemets omfang i kommunen, indhentet oplysninger fra Aarhus Universitet Nationalt Center for Miljø og Energi (DCE). Ifølge DCE udgør brændeovne den største kilde til partikeludledning blandt de forskellige boligopvarmningsformer, men der er dog ikke foretaget konkrete målinger af luftforurening i Lyngby-Taarbæk Kommune. Efter forvaltningens oplysninger, er der således ikke konkrete målinger, der nærmere dokumenterer, i hvilket omfang kommunen har en større udfordring med partikelforurening fra brændeovne. Aarhus Universitet har dog oplyst, at universitetet ved hjælp af modelberegninger, ville kunne udtrække informationer om luftkvaliteten specifikt i Lyngby-Taarbæk Kommune. De har også mulighed for at lave specifikke modelberegninger, hvor de kan bestemme bidrag til luftforureningen fra brændeovne i kommunen. Såfremt der måtte være ønske herom, vil prisen for en sådan analyse ligge i størrelsesordenen ca. 100.000 kr.

Forvaltningen har på baggrund af ovenstående ikke mulighed for på nuværende tidspunkt at vurdere, i hvilket omfang kommunen har en udfordring med partikelforurening fra brændeovne. Baseret på de relativt få klager som forvaltningen har modtaget siden 2015, vurderer forvaltningen dog, at problemet opfattes begrænset. Alt andet lige er det dog et faktum at brændeovne, herunder i særlig grad brændeovne af ældre dato, bidrager til partikelforureningen.

## Løsninger

Forvaltningen vurderer, at der er følgende scenarier for regulering af brændeovne fra før 2008.

Scenarie	Praksis	Fordele	Ulemper
1	Forvaltningen budgetterer med ca. 100.000 kr. til undersøgelse af den konkrete partikelforurening i kommunen	Udvalget vil kunne træffe beslutning om en evt. fremtidig forskrift for regulering af brændeovne fra før 1. juni 2008, ud fra et konkret grundlag, der inkluderer en vurdering af partikelforureningen i kommunen	Økonomisk udgift for kommunen.
2	Forvaltningen behandler klagerne som hidtil fra sag til sag	På baggrund af de relativt få klager over gener fra brændeovne vurderes problemet at blive opfattet som begrænset i kommunen.  Som følge af bl.a. ejerskifteordningen og generel løbende renoveringer af boligerne i kommunen vurderes det, at der vil ske en løbende udskiftning og udfasning af brændeovne i kommunen.  I en beredskabssituation kan brændeovne udgøre en alternativ varmekilde og indgå som en del af	Brændeovne bidrager generelt til luftforureningen i danske byer, herunder også i Lyngby-Taarbæk

		kommunens overordnede beredskabsplan, idet det dog bemærkes, at der også ved en forskrift vil være mulighed for at bevare brændeovne, blot de er af nyere dato.	
3	Forvaltningen udarbejder en forskrift som forbyder brændeovne fra før juni 2008	Forvaltningen vurderer, at en kommunal ordning for nedlæggelse af brændeovne og pejseindsatser produceret før juni 2008 vil kunne bidrage til at mindske røggener og forbedre luftkvaliteten i nærområderne. En sådan indsats vil samtidig understøtte en styrkelse af folkesundheden i Lyngby-Taarbæk Kommune.	<p>Borgerne bliver pålagt en økonomisk udgift til udskiftning eller nedlæggelse af ældre brændeovne.</p> <p>Der vil være en øget administrativ og praktisk arbejdsbyrde for kommunen som følge af henvendelser om bl.a. regler, frister og dokumentationskrav. Skorstensfejeren oplyser, at dette har været erfaringen i de kommuner, der har indført en lignende ordning, hvilket Aarhus Kommune har bekræftet over for forvaltningen.</p> <p>Visse ældre typer brændeovne lever allerede op til de miljøkrav, der blev indført i 2008, hvorfor et krav om udskiftning af disse brændeovne ikke vil medføre en miljøgevinst. Denne problemstilling kan evt. håndteres i en forskrift, hvor der indføres krav om en prøvningsattest attesteret af skorstensfejeren som dokumentation for at brændeovnen måtte være miljømæssigt af tilstrækkelig kvalitet.</p>

Forvaltningen anbefaler, at gennemføre scenarie 1, da det kan give bedre viden om problemets omfang.

## Strategisk ramme

Den strategiske ramme findes i bæredygtighedsstrategien 2020-2050 under principper for handling, princip d, vi fremmer handlekraft. Her står der, at det skal sikres igennem helhedsløsninger, at den bæredygtige omstilling bidrager til øget sundhed og trivsel bl.a. via reduceret støj og luftforurening og øget mulighed for samvær og bevægelse. Det indebærer, at kommunen arbejder tværfagligt og helhedsorienteret og søger at løse flere problemer samtidigt. Fx skal det undersøges, hvilke tiltag der kan være med til at begrænse den lokale partikelforurening fra brændeovne og oliefyr i kommunen.

## Videre proces

Såfremt Teknikudvalget beslutter:

1. Scenarie 1: Forvaltningen kontakter Aarhus Universitet for videre undersøgelser om partikelforureningen i Lyngby-Taarbæk Kommune.
2. Scenarie 2: Forvaltningen foretager sig ikke yderligere og forvalter området efter aktuel praksis. Forvaltningen vil give en generel information om, hvordan man tænder korrekt op i brændeovnen.
3. Scenarie 3: Forvaltningen vender tilbage med en sag om udarbejdelse af en forskrift, som forbyder brændeovne fra før juni 2008.

## Økonomi

Forvaltningen vurderer at scenarie 1 vil koste i omegnen af 100.000 kr. Beløbet vil blive finansieret inden for rammen af Klima, Natur og Miljø, da der ved 2. budgetopfølgning 2025 forventes et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. vedr. forskellige projekter på området (naturforvaltningsprojekter, tilsyn, svømmebade mfl.).

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

## Beslutning

SF stillede ændringsforslag om at godkende scenarie 3 ud fra et forsigtighedsprincip, således at en ny forskrift træder i kraft om to år.

Der blev stemt om ændringsforslaget:

For stemte: 2 (1(Ø) og 1(F)).

Imod stemte: 4 (C).

B tog forbehold.

Dermed faldt ændringsforslaget.

Herefter blev, der stemt om den oprindelige indstilling:

For stemte: 4 (C).

Imod stemte: 2 (1(Ø) og 1(F)).

B undlod at stemme.

Herefter blev den oprindelige indstilling godkendt.

SF ønskede herefter sagen indbragt for Kommunalbestyrelsen.

# Punkt 4: Ironman og store arrangementer - Mindske trafikale konsekvenser (Beslutning)

05.00.00-G01-88-25

## Resume

Teknikudvalget bad den 23. september 2025 om, at forvaltningen afdækker, om de trafikale konsekvenser kan mindskes i forbindelse med større arrangementer særligt Ironman. Med sagen lægges forskellige handlemuligheder frem, og der kan tages stilling til en model for det videre arbejde i forhold til afviklingen af Ironman. Forvaltningen vil vende tilbage med en sag, der forholder sig til parkeringsområdet generelt.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår,

1. at modellen for øget information og tilstedeværelse samt brug af P-vagter til vejledning af bilister og naboer i forbindelse med Ironman implementeres.
2. at der opkræves gebyr svarende til de administrative omkostninger af større arrangementer, herunder Ironman.

## Problemstilling

Teknikudvalget har på sit møde den 23. september 2025 bedt forvaltningen om at undersøge mulighederne for at forbedre forholdene for naboer og borgere i forbindelse med større arrangementer, herunder Ironman. Særligt oplever Borgerne i Taarbækområdet store gener i forhold til fremkommeligheden under afholdelsen af Ironman, fordi Strandvejen i området er totalt afspærret. Fremkommeligheden udfordres yderligere af, at arrangørerne har givet forkerte instruktioner til borgerne om rutevejledninger, samt at der sker ruteændringer uden de nødvendige tilladelser.

Teknikudvalget ønskede på den baggrund følgende undersøgt:

- Muligheden for at ændre cykelruten i Taarbæk område, på en måde så området kun bliver lukket i 6 timer,
- Muligheden for, at forvaltningen stiller en myndighedsperson til rådighed under cykelløbet enten til stede i området eller via telefon, som borgerne kan ringe til og bede om at gribe ind over for Ironman marshalls med øjeblikkelig virkning. Dette skal fremgå af uddelte flyers.
- Området er i forvejen presset for p-pladser, hvilket forværres, når en del af Strandvejen lukkes. Der ønskes en vurdering af, om det er klogt at sende p-vagter til området eller det er muligt at finde en anden løsning.

Udvalget ønskede generelt et bredere blik på, hvordan de trafikale konsekvenser af store arrangementer og anlægsprojekter kan mindskes, herunder særligt hvordan en mere pragmatisk tilgang til vejledning og håndtering af parkeringsregler kan forbedre oplevelsen som deltager og nabo.

## Løsninger

Afholdelsen af store arrangementer på offentlige veje, som f.eks. Ironman, sker efter undersøgelse af de trafikale forhold og planlægges efter, at så få som muligt bliver berørt. Det er dog ikke muligt at afholde f.eks. Ironman uden medfølgende gener for de omkringliggende veje og naboer.

Det er kommunen, der giver tilladelse i forhold til de afspærringer, omkørsler mv., som sker på vejarealet i forbindelse med afholdelse af arrangementet. Dette sker som led i "Råden over vejareal", i henhold til vejlovens § 80. Kommunen offentliggør de arrangementer, der berører kommunens veje. Dette omfatter, hvilke veje, der bliver berørt, og hvor der sker vejlukninger. Kommunen skal behandle alle ansøgere ens i retlig henseende. Det følger derfor af de forvaltningsretlige regler, at en ansøgning ikke må afvises med henvisning til en generel beslutning om f.eks. antallet af arrangementer, der ønskes i kommunen.

### Løsningsmodel

Et løsningsforslag til en mere pragmatisk tilgang kan være at udbrede information om større arrangementer, herunder Ironman, hvor der lukkes for beboeres parkeringsmuligheder. Kommunens vejmyndighed giver tilladelse til arrangementerne efter vejlovens regler. I den forbindelse har forvaltningen mulighed for at skærpe kravene til indhold og

omfang af den information, der udsendes til naboerne. I forbindelse med udsendelse af information vil forvaltningen fremover have særligt fokus på, at der vejledes til alternativ parkering i områderne.

Forvaltningen vil ligeledes fremover indskærpe over for arrangørerne af større arrangementer, og at disse informerer bredt ud på hjemmesider, i lokalaviser og lignende om kommende trafikomlægninger og afspærringer i forbindelse med afholdelse af arrangementet, og at oplysningerne skal være koordineret med forvaltningen. Informationerne skal ligeledes indberettes til trafikinfo.dk, hvor andre mobiltjenester henter opdateringer til deres mobile korttjenester, som f.eks. Google Maps.

Særligt for Ironman har der været afholdt evalueringsmøde mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Ironman, hvor der skete en drøftelse af afviklingen af arrangementet.

På mødet blev en række forskellige muligheder for ruteomlægning gennemgået. Det er dog svært at finde en alternativ rute udenom Taarbæk. Repræsentanterne fra Ironman redegjorde i den forbindelse for de overvejelser, som Ironman gør sig i forbindelse med afviklingen af arrangementet, herunder sikkerheden for deltagere, tilskuere og naboer. På strækningen forbi Taarbæk skifter deltagerne vejside, hvilket yderligere besværliggør afviklingen. Ironman organisationen er dog opmærksom på, at der er en række forhold, som skal justeres i forbindelse med de kommende års Ironman.

Dels vil informationsmaterialet som udsendes til naboerne blive opdateret og gjort mere let tilgængeligt. Særligt information til de beboere der bor lige op ad ruten, som bliver berørt direkte af løbet. Af informationsmaterialet vil der fremgå et kontaktnummer, som giver adgang til information på løbsdagen, og hvor eventuelle tvivlsspørgsmål vil kunne afklares, ligesom politi mm. vil kunne udkommanderes.

På baggrund af drøftelserne blev det aftalt, at:

- Der på vejstrækningen forbi Taarbæk vil blive opsat en tydeligere afspærring mellem de to vejbaner, så både naboer og deltagere ved hvor de kan færdes.
- Der opsættes skiltning langs ruten. Skiltningen skal vise ensretningen for de beboere, der kommer ud på strækningen mellem krydsningspunkterne.
- Der udarbejdes særkilt informationsmateriale til de beboere som er lukket ind af løbet, informationsmateriale der hjælper til med proceduren for at kunne komme gennem afspærring og ud i fri trafik.
- Ironman placerer mere personale langs ruten, personale med godt kendskab til ruten og de trafikale forhold, og personale som vil kunne hjælpe beboeren ud på vejen på en tryk og trafiksikker måde.
- Personalet langs ruten har kontaktnummer til en central enhed i Ironman som kan afklare eventuelle tvivlsspørgsmål, som måtte opstå på selve dagen.
- Kommunens parkeringskontrol gennemgår ruten sammen med Ironman organisationen på forhånd så begge parter ved, hvor der kan henvises til for lovlig parkering i nærområdet.
- Forvaltningen vil i øvrigt også kunne kontakte løbsledelsen i tvivlsspørgsmål på selve dagen.

Forvaltningen foreslår, at en generel version ovenstående aftale bredes ud til andre lignende arrangementer i kommunen. Sideløbende hermed prioriterer forvaltningen, at der er administrativt personale på vagt før og under arrangementer, der kræver afspærring af flere veje. Personalet vil kunne kontaktes på telefon ved tvivlsspørgsmål fra borgere og vil kunne fungere som kontakt til politi og løbsarrangører. Telefonnummeret udsendes som en del af informationen til berørte borgere. Forvaltningen foreslår, at arrangørerne opkræves de administrative udgifter, som forvaltningen har i den forbindelse, analogt til opkrævning af gebyrer for opstilling af materiel på kommunens veje.

I forbindelse med større arrangementer som fx Ironman har forvaltningen desuden internt evalueret på den hidtidige indsats og i forbindelse med et par større arrangementer efterfølgende gennemført parkeringskontrol på en lidt anderledes måde end normalt.

Som udgangspunkt er parkeringskontrollen derfor i området inden arrangementets start for at guide og vejlede gæster og besøgende til områder mod parkeringsmuligheder i nærheden. Lokale beboere mv. har også mulighed for at få information om mulighederne for parkering udenfor egen grund. Samtidigt er parkeringskontrollen fokuseret på parkeringer, der er til fare, fx parkering på fortove eller i kryds, hvor der er risiko for gående og cyklendes sikkerhed, når arrangementet er i gang fokuserer vagterne på de alvorligste overtrædelser, det vil sige bilister, der holder trafikfarligt, eller så beredskabet ikke kan komme igennem.

Parkeringsvagten vil således også i et vist omfang kunne agere som myndighedsperson overfor arrangementets personale omkring trafik og parkering.

Der udvikles fortsat på modellen så den bedre kan udbredes til flere af de store arrangementer, som Hubertusjagt, Ironman og lignende. Det kan for eksempel ske ved at indsætte flere p-vagter i forbindelse med arrangementerne eller ved at justere på vagttider, så parkeringskontrollen kan være mere til stede i området før arrangementet.

I forhold til at føre parkeringskontrol kan forvaltningen som udgangspunkt ikke undlade at føre parkeringskontrol, heller ikke i forbindelse med afvikling af Ironman eller andre de store arrangementer. Kommunalbestyrelsen besluttede på sit møde den 20. juni 2024, at parkeringskontrollen i Lyngby-Taarbæk disponeres efter, hvor behovet er størst og, at parkeringskontrollen derfor som udgangspunkt udelukkende foregår i områder med kendte udfordringer med ulovlig parkering. Disse tiltag medfører større mulighed for at øge indsatsen i forbindelse med større arrangementer såsom Hubertusjagt og Ironman, hvor erfaringen er, at der kan opstå store trafikale udfordringer i forbindelse med mange ulovlige parkeringer.

Forvaltningen forventer at vende tilbage til udvalget primo 2026 med en sag om parkeringskontrol i kommunen, herunder en revision af kommunens lokale bekendtgørelse.

## **Strategisk ramme**

Afholdelse af større arrangementer understøtter kommunens strategi ”Byudvikling i balance” ved at bidrage til at videreudvikle og fremme bylivet og kulturen til fordel for borgerne. Arrangementerne fremmer byliv og kultur ved at være med til at skabe endnu mere liv i bydele gennem et spændende og varieret udbud af aktiviteter.

## **Videre proces**

Såfremt Teknikudvalget vedtager sagen, vil forvaltningen i forbindelse med vurdering af arrangementsansøgningen anvende ovenstående retningslinjer. Dette omfatter blandt andet, hvilke tilladelser der gives i forhold til omlægning af trafik, afspærringer mv., som er med til at sikre både trafikanters og deltageres sikkerhed under afvikling af arrangementet.

Desuden vender forvaltningen tilbage primo 2026 med en sag om parkeringskontrol i kommunen, herunder en revision af kommunens lokale bekendtgørelse.

## **Økonomi**

Der er ingen bevillingsmæssige konsekvenser af forslaget, da arrangementer som f.eks. Ironman, typisk planlægges i så god tid, at parkeringskontrollens vagtplan kan tilpasses.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter.

## **Beslutning**

Ad 1) Godkendt, idet udvalget understreger nødvendigheden af, at forvaltningen kan kontaktes på løbsdagen ved tvivlsspørgsmål, og at der fremgår et telefonnummer af infomaterialet med det formål, at berørte borgere kan køre ind og ud fra deres indkørsel.

Desuden at støj fra højtalere i Lyngby-Taarbæk Kommune ikke finder sted før løbet er i gang i det pågældende område.

Ad 2) Godkendt.

# Punkt 5: Indsatsplan for bæredygtighedsindsatsen 2026 (Beslutning) (Genforelæggelse)

00.00.00-A00-184-23

## Resume

I forbindelse med Kommunalbestyrelsens godkendelse af DK2020 Klimaplanen for Lyngby- Taarbæk Kommune den 3. november 2022 blev det besluttet at forvaltningen hvert år i 4. kvartal skal forelægge et forslag til indsatsplan for bæredygtighedsindsatsen det kommende år. På den baggrund forelægges her forslag til Indsatsplan 2026. Tillige forelægges status for indsatsplan 2025. Endelig præsenteres en rapport til monitorering af samlet status for fremdrift på de enkelte mål i DK2020 Klimaplanen.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Indsatsplan 2026 for bæredygtighed godkendes.

Forvaltningen orienterer om status for indsatsplan 2025 samt status for fremdrift for bæredygtighedsindsatser i forhold til mål i 2030.

## Problemstilling

Efter beslutning i Kommunalbestyrelsen den 3. november 2022 om godkendelse af DK2020 Klimaplanen, forelægges hvert år i 4. kvartal en indsatsplan for arbejdet det kommende år. DK 2020 Klimaplanen blev udarbejdet på baggrund af Bæredygtighedsstrategien, der blandt andet indeholder en række fyrtårnsindsatser, der repræsenterer særligt prioriterede områder.

Desuden præsenteres en status på indsatsplanen for 2025.

På baggrund af DK 2020 Klimaplanen skal der regelmæssigt udarbejdes en rapport til monitorering af fremdriften i arbejdet frem mod det overordnede CO<sub>2</sub> reduktionsmål på 90% i 2030 og fuld CO<sub>2</sub> neutralitet i 2050. På den baggrund fremlægges her den første monitoreringsrapport for fremdriften på delmål fastlagt i DK2020 Klimaplanen.

## Løsninger

### *Indsatsplan 2026*

Arbejdet med implementering af Bæredygtighedsstrategien og DK 2020 Klimaplanen er opdelt på temaerne

- Varme og Energi
- Grøn Mobilitet
- Natur og Biodiversitet
- Klimatilpasning og Klimasikring
- Ansvarligt Forbrug
- Organisationsudvikling
- Kommunikation og Aktørinddragelse.

Indsatsplanen rummer de indsatser, der planlægges gennemført i 2026. Indsatsplanen er dynamisk, således at nye indsatser kan komme til i løbet af året.

Der vil i 2026 blive lagt særlig vægt på at udvikle stærke eksterne relationer for at forankre bæredygtighedsindsatsen i kommunen. Med afslutningen af arbejdet i §17 stk. 4. udvalg for Bæredygtighed er der et særligt behov for at fastholde og styrke relationer med henholdsvis grønne organisationer, boligselskaber, uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv.

Bæredygtighedsudvalgets afsluttende rapportering blev fremlagt for Kommunalbestyrelsen den 19. juni 2025. Udvalget præsenterede en række anbefalinger til det videre arbejde som indgår i forslaget til indsatsplan.

Indsatsplanens nye fokusområder er

- Netværk for biodiversitet etableret i regi af bæredygtighedsudvalget videreføres og styrkes
- Netværk for grøn mobilitet etableret i regi af bæredygtighedsudvalget videreføres og styrkes

- Der gøres en særlig indsats for etablering af solcelleanlæg på kommunale tage samt i samarbejde med virksomheder og uddannelsesinstitutioner

Desuden lægges vægt på at færdiggøre og forankre indsatser gennemført i 2025, herunder

- Indkøbspolitik for Lyngby-Taarbæk Kommune
- Mad- og måltidspolitik for Lyngby-Taarbæk Kommune

Efter forudgående intern høring ventes et udkast til mad- og måltidspolitikken forelagt senest medio 2026.

Indsatsen vedrørende krav til byggeri ved salg af kommunale bygninger gennemføres ikke, da der ikke forligger kommunale erfaringer på området, og da, der kan imødeses et muligt provenutab. Det undersøges, om der skal stilles krav til støttede byggerier.

Indsatsen vedrørende krav til private og offentlige arealer, der har igangsat naturvenlig drift justeres. I Bæredygtighedsstrategien var der fastsat et mål om at 90 hektar skulle driftes naturvenligt i 2030. Aktuelt driftes imidlertid allerede 105 hektar naturvenligt og det er således relevant at fastsætte et nyt mere ambitiøst mål. Idet målet for 2050 fastholdes på 180 hektar foreslås et nyt mål om at 130 hektar skal driftes naturvenligt i 2030.

Der planlægges i 2026 gennemført en forstærket borgerrettet kommunikationsindsats, herunder særligt en indsats overfor unge. Samarbejdet med borgere, organisationer m.v. planlægges desuden styrket.

Kommunalbestyrelsen vedtog den 9. oktober 2025 en oprydning og forenkling af politikker, strategier og planer. I forlængelse heraf er det besluttet, at DK 2020 klimaplan forenkles, og at der skal ske en anderledes formidling af den. Det ventes at en ny opdateret klimaplan kan forelægges i 2027. Arbejdet indgår i nærværende indsatsplan 2026. På den baggrund er det sidste gang, at indsatsplanen forelægges i det nuværende format.

#### *Status på indsatsplan 2025*

Der vedlægges en status på de indsatser for 2025 som Teknikudvalget besluttede den 14. januar 2025.

#### *Monitorering af klimaindsatsen*

Den første samlede monitoreringsrapport, der viser fremdriften frem mod de mål og delmål, der blev vedtaget med vedtagelsen af DK2020 Klimahandlingsplanen, er vedhæftet. Rapporten giver en status på, hvor langt arbejdet med realiseringen af delmålene for 2030 mål er kommet. DK2020 Klimaplanen indeholder mål, der skal

- Reducere CO<sub>2</sub> udslippet for Lyngby-Taarbæk Kommune som helhed
- Reducere CO<sub>2</sub> udslippet fra kommunens institutioner, administration m.v.
- Sikre en bæredygtig håndtering af regnvand, beskyttelse ift. skybrud, stormflod m.v.
- Understøtte biodiversiteten
- Understøtte en mere bæredygtig forbrugskultur samt reducere affaldsmængden og øge genanvendelsen

Resultatet af en række af indsatserne har en direkte indflydelse på det mål på 90% CO<sub>2</sub> reduktion, som kommunen har sat for 2030. Andre indsatser er tilsvarende vigtige for den grønne omstilling, men har andre effekter, f.eks. øget biodiversitet. En række indsatser understøtter arbejdet gennem kommunikation, netværksdannelse m.v. Disse kan ikke kvantificeres.

På nogle områder findes der endnu ikke et datamateriale, der kan muliggøre monitorering. I disse tilfælde vil det fremgå af monitoreringsrapporten.

Der planlægges udarbejdet en ny monitoreringsrapport i 2026.

## **Strategisk ramme**

Status og indsatsplan for bæredygtighedsindsatsen understøtter implementeringen af mål og indsatser i Bæredygtighedsstrategien og DK2020 Klimaplanen. En række mål og indsatser, fastlagt i andre planer og strategier, understøtter ligeledes bæredygtighedsindsatsen.

## **Videre proces**

Godkendes sagen implementeres de besluttede indsatser.

## **Økonomi**

t. kr. i 2025 p/l	2026	2027	2028	2029	Varig? ja/nej
DK-2020 CO <sub>2</sub> reduktionsbudget Abonnementer, netværk, energigennemgange (private og erhverv), kommunikation, arrangementer og kampagner overfor borgere og erhverv. Herunder overførte midler (DUT, varmeplanlægning til planlægning og tilsyn)	748.000	739.000	947.500	427.800	Ja
Klima og kystsikringsarbejde (Personaleressourcer samt konsulentydelse)	475.000				Nej
Fjernvarmeudbygning (Advokat, rådgivere omkostninger og personaleressourcer)	1.848.400	1.848.400	1.848.400	1.848.400	Ja
EU-projekt LIFE-ACT (energi, mobilitet, vand, hede m.v.)	550	550	550	550	Nej
EU-projekt Optix (Solcelle screeninger, konsulentydelse, personaleressourcer)	500	550			Nej
EU-projekt ALTHEA Mobilitetsprojekt	500	550	550		Nej
EU-projekt SMART-PEDs positive energidistrikter - bl.a. tilskud til CAE projekter (Afventer endelig kontrakt og indtægtsbevilling)	250	250	250		Nej

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

## Beslutning

Udsat med faldne bemærkninger.

## **Bilag**

Indsatsplan 2026

Indsatsplan 2025 status på målopfyldelse

Monitoreringsrapport 2025

## **Punkt 6: Driftsbevilling til Repair Café Lyngby (Beslutning)**

00.16.00-P20-3-20

### **Resume**

Repair Café Lyngby, hvor frivillige mødes og reparerer borgeres defekte genstande, blev etableret i 2020 med støtte fra kommunens daværende bæredygtighedspulje. Repair Café Lyngby søger nu om et engangsbeløb på 25.000 kr. til fortsat drift af Repair Café Lyngby de næste fem år.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at der bevilges et engangsbeløb på 25.000 kr. til at understøtte drift af Repair Café Lyngby de næste fem år.

### **Problemstilling**

Repair Café Danmark er en non-profit forening med danske Repair Cafeer i hele landet. Alle arbejder 100% frivilligt i de lokale afdelinger. Foreningens formål er at facilitere og motivere frivillige, forbrugere, foreninger og kommuner til afholdelse af og deltagelse i Repair Cafeer og derved reducere affald, ændre forbrugsmønstre og skabe viden om og lyst til grøn omstilling.

Repair café Lyngby kan i år fejre 5 års fødselsdag. Første Repair café blev afholdt 20. september 2020 midt under corona epidemien og har siden afholdt 10 årlige reparations søndage i frivillighuset på Rustenborgvej. Repair Café Lyngby modtog 40.000 kr. den 28. maj 2020 fra kommunens Bæredygtighedspulje i forbindelse med udarbejdelsen af kommunens bæredygtighedsstrategi.

I marts 2022 indsendte Repair Café en evalueringsrapport til Bæredygtighedspuljen, hvor de dokumenterede at de havde sparet genbrugspladsen for ca. 350 kg affald ved at reparere defekte brugsgenstande. Udover de rent fysiske effekter fungerer Repair Café Lyngby også som et succesfuldt socialt projekt, hvor frivillige borgere mødes, nyder samvær og føler sig værdsat.

Repair Café Lyngby har ved flere events arbejdet sammen med DTU-studerende om at reparere ting, og danne bro mellem generationer, og bidrage til de studerendes uddannelse.

Bevillingen fra 2020 har muliggjort indkøb af værktøjsskabe og værktøj og har dækket de løbende udgifter til bank, husleje, domæne site etc. Bevillingen er nu efterhånden ved at være opbrugt og Repair Café har forgæves forsøgt at få dækket de administrative udgifter på 5.000 kr. årligt ved forskellige fonde, men fondene dækker desværre kun 'nagelfaste anskaffelser' og indkøb i butikken.

De har derfor henvendt sig til kommunen om hjælp.

### **Løsninger**

Forvaltningen anbefaler, at der bevilges et engangsbeløb på 25.000 kr. til at understøtte drift af Repair Café Lyngby de næste 5 år, da et veldokumenteret miljømæssigt og socialt projekt ellers risikerer ikke at kunne fortsætte.

### **Strategisk ramme**

Bevillingen understøtter Kommunens DK2020-Klimaplan's indsatsområde Ansvarligt forbrug.

### **Videre proces**

Hvis bevillingen gives, vil forvaltningen bede Repair Café Lyngby give status på antal afholdte åbningsdage, samt anslået reduceret mængde affald, senest ved udgangen af 2026.

### **Økonomi**

Bevillingen på 25.000 kr. afholdes inden for rammen af aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter.

## **Beslutning**

Godkendt.

# Punkt 7: Letbanens økonomi herunder de afledte udgifter - Status 2025 (Orientering)

05.01.02-G00-3-15

## Resume

Med denne sag gives et samlet overblik over udgifterne i forbindelse med letbaneprojektet på både kort og langt sigt. I forhold til økonomistatus, der blev fremlagt den 12. december 2024, er der ikke nye afgørende ændringer til kommunes udgifter forbundet med anlæggelsen af Hovedstadens Letbane. Teknikudvalget blev den 19. august 2025 orienteret omkring den generelle fremdrift for projektet og den opdaterede tidsplan herfor.

## Indstilling

Forvaltningen orienterer om status for udgifter i forbindelse med letbaneprojektet.

## Problemstilling

Denne sag giver et overblik over udgifterne i forbindelse med letbaneprojektet på både kort og langt sigt. En status på letbaneprojektets økonomi blev senest fremlagt for Kommunalbestyrelsen den 12. december 2024.

I 2025 er der på strækningen i Lyngby blevet sat kørestrømsmaster og efterfølgende blevet trukket kørestrøm på størstedelen af strækningen. På den nordlige del blandt andet igennem DTU udestår fortsat ophængning af kørestrømstråden. Der har i 2025 været et stort fokus fra selskabets side på at få den sydlige strækning mellem Ishøj og Rødovre Nord gjort klar til drift. Idriftsættelse af Letbanen på denne strækning skete den 26. oktober 2025. På strækningen i Lyngby udestår der fortsat mindre tilpasninger af det færdige anlæg som forventes at ske primo 2026.

Den nordlige strækning fra Rødovre Nord til Lundtofte forventes åbnet i løbet af sommeren 2026. Teknikudvalget blev den 19. august 2025 orienteret omkring den generelle fremdrift for projektet og den opdaterede tidsplan herfor.

## Løsninger

Letbanens økonomi er tilrettelagt som en samlet helhed, der omfatter både udgifter til anlæg af banen, driftsrelaterede anlægsomkostninger som for eksempel køb af tog og kørestrømsmaster, reinvesteringer, løbende driftsomkostninger samt passagerindtægter. De tal, der fremgår nedenfor, viser derfor kommunens samlede økonomiske forpligtelser i forbindelse med anlæg, drift og reinvesteringer, modregnet de forventede passagerindtægter.

Ejerkommunerne og regionen betaler allerede nu årligt til finansieringen af anlægsomkostningerne. Som planlagt fra projektets begyndelse skal de årlige betalinger forhøjes fra 2026, når letbanen går i drift. Forhøjelsen skal sikre, at betalingerne også dækker de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, reinvesteringer og driftsomkostninger, efter at der er taget højde for passagerindtægterne.

På interessentskabsmødet i Hovedstadens Letbane den 22. juni 2023 blev det godkendt, at anlægsbudgettet forhøjes med 1,1 mia. kr. inklusive reserver (2023-priser). Samtidig blev interessentskabet bedt om at godkende, at ejerkommunernes samlede betalinger til finansiering af anlægget forhøjes fra og med 2025 i henhold til Tillæg 2 af 18. juni 2024 til den oprindelige betalingsaftale. Lyngby-Taarbæk Kommune foreslog dog, at betalingen for det forhøjede anlægsbudget først igangsættes i 2026, og dette forslag blev godkendt.

På Borgmesterforum den 24. august 2023 blev det besluttet, at udgifterne til de driftsrelaterede anlægsinvesteringer ligeledes først skal træde i kraft fra 2026.

I april 2024 godkendte Kommunalbestyrelsen det nye Tillæg 2 til betalingsaftalen. Her fremgår det, at kommunens udgift udgør 17,473 mio. kr. i 2025 og derefter 35,683 mio. kr. årligt fra 2026 til 2049 (2024-priser). Disse udgifter er allerede indarbejdet i budgettet for perioden 2025–2072.

Forvaltningen revurderer løbende de afledte anlægs- og driftsudgifter, herunder fordelingen mellem de enkelte budgetår. Eventuelle justeringer bliver fremlagt til politisk godkendelse i takt med, at der opnås større klarhed over opgaverne i forbindelse med letbanen og de tilknyttede følgeprojekter.

### *Indskud til letbaneprojektet*

Herunder ses det samlede budget til den årlige udgift på Lyngby-Taarbæk Kommunes indskud i letbaneprojektet efter samlingen af budgettet afsat på driften og forhøjelsen af anlægsbudgettet fra 2026.

	2026-2049	2050	2051-2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066-2072
Indskud til letbaneprojektet	23,0	23,0	23,0	22,6	22,6	21,8	19,3	18,6	16,6	15,5	6,3	3,0	-
Driftsrelaterede anlægsudgifter	13,5	13,5	13,5	13,3	13,3	12,9	11,4	11,0	9,8	9,0	3,7	1,8	-
25-års reinvesteringer	-	22,0	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
I alt	36,5	58,5	41,8	41,3	41,3	40,0	36,0	35,0	31,8	29,7	15,4	10,1	5,3

(2025 P/L-niveau, mio. kr.)

I år 2050 er det forventningen at der skal ske en reinvestering i nye togsæt. Derfor er der en stigning i indskud til letbaneprojektet.

Hovedstadens Letbane forventer, at letbanens driftsøkonomi hviler i sig selv. Der vil være et lille underskud i de første år, og senere et lille overskud (bilag). Det er der taget højde for i langtidsbudgettet (og betalingsaftalerne), som løber frem til 2079, hvor der samlet over perioden ventes et mindre overskud fra driften. Dette inkluderer dog ikke udgifterne til de driftsrelaterede anlægsudgifter.

#### *Tilkøbsydelser*

Letbaneprojektet består endvidere af en række tilkøbsydelser. I tabellen nedenfor ses budgettet for tilkøbsydelser. Der er indgået aftaler for tilkøbsydelse med Hovedstadens Letbane, som afregnes årligt indtil 2056.

	2026	2027	2028	2029	2030-2056
Tilkøbsydelse	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2

(2026 P/L-niveau, mio. kr.)

Lyngby-Taarbæk Kommune har indgået otte tilkøbsaftaler, hvoraf to er delfinansieret af DTU med 50 % og to er fuldt finansieret af DTU.

- Rilleskinnespor
- Firskovvej
- P-konstruktion ved Kastanievej
- P-Søgering
- DTU-alternativet (medfinansieret af DTU med 50 %)
- Anker Engelunds Vejs alternativet (medfinansieret af DTU med 50 %)
- Rilleskinnespor i DTU (fuldt finansieret af DTU)
- Vibrationsdæmpning i DTU (fuldt finansieret af DTU)

For alle tilkøbsaftaler gælder, at der ved aftalens indgåelse er afregnet 15 % i et up-front beløb, og derefter betales en årlig afregning af det resterende aftalebeløb indtil 2056. Alle up-front beløb er afregnet med Hovedstadens Letbane, og i de tilfælde hvor DTU finansierer eller medfinansierer, er der ligeledes sket afregning mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og DTU. Fremadrettet er således alene budgetlagt de løbende årlige afregninger som i henhold til indgåede kontrakter fortsat afregnes til og med 2056.

P-konstruktionen ved Kastanievej er ved at blive planlagt og indgår som en del af Udviklingsplanen for Kgs. Lyngby. Lyngby-Taarbæk Kommune har lavet en låneaftale med Hovedstadens letbane på op til 70 mio. kr. i 2013-niveau til etablering af parkeringskonstruktion. Tilkøbet afregnes som de øvrige tilkøb frem til 2056.

#### *Afledte anlægs og driftsudgifter*

I nedenstående skemaer er henholdsvis de afledte anlægs- og driftsudgifter indarbejdet.

Anlæg	Før 2025	2025	2026	2027	2028	i alt
Trafiksignaler og belysning	5,9	-	2,9	-	-	8,7
Stitunnel ved Lehwaldsvej (Med DSB) - Kommunal udgift efter tilskud fra DSB	2,7	-	-	-	-	2,7
Letbane - Omgivelser, cykel og bilparkering	2,4	6,0	4,1	1,0	-	13,6
Letbane - Byrumsforskönnelse Lyngby Hovedgade til Kanalvej	2,0	0,2	1,1	0,2	0,4	3,9
Ekstra kørespor Lundtoftegårdsvej og lukning af Kornagervej	17,5	-	-	-	-	17,5
Projektledelse og myndighedsbehandling Letbane	18,7	2,5	1,3	-	-	22,6
I alt	49,3	8,7	9,4	1,2	0,4	68,9

(2026 P/L-niveau, mio. kr.)

Drift	2025	2026	2027	2028	2029-
Bus (omlægning og passagertab)	-	-	-	-	-
Stationsomgivelser (renhold, snerydning, vedligehold beplantning mm.)	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
I alt	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6

(2025 P/L-niveau, mio. kr.)

Den 4. april 2024 besluttede Kommunalbestyrelsen et nyt busnet med tilhørende økonomisk ramme efter letbanens åbning. Herved frigives 4,6 mio. kr. fra 2026 og frem på kommunens serviceramme. Nærmere detaljer om økonomien for den kollektive busstrafik i kommunen behandles hvert efterår i forbindelse med de årlige trafikbestillinger. Seneste trafikbestilling blev behandlet på Kommunalbestyrelsens møde den 4. september 2025.

### Ledningsomlægninger

Forud for etableringen af Hovedstadens Letbane har Lyngby-Taarbæk Forsyning og øvrige ledningsejere omlagt og flyttet ledninger. Lyngby-Taarbæk Forsyning har i den forbindelse haft omkostninger for ca. 250 mio. kr. til flytning af regn- og spildevandsrør samt rørledninger til brugsvand. Udgifterne forbundet med Lyngby-Taarbæk Forsynings ledningsomlægninger finansieres over taksterne for området.

Øvrige ledningsejere har ikke oplyst, hvilke omkostninger, der har været i forbindelse med omlægning af deres ledninger.

## Strategisk ramme

Budget 2026-2029

### Videre proces

Forvaltningen arbejder fortsat videre mod at letbanens anlægsarbejder i Lyngby er færdige primo 2026. Efterfølgende skal anlægget testes, hvorefter der skal ske simuleret drift inden at anlægget åbnes for almindelig drift med passagerer forventeligt sommeren 2026.

## Økonomi

Nedenfor ses opgørelser over ovenstående tabeller:

	2025	2026	2027	2028	2029- 2049	2050	2051- 2056
Indskud til letbaneprojekt (til 2056)	18,2	36,5	36,5	36,5	36,5	58,5	41,8
Tilkøbsydelse årlig ydelse (til 2056)	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2
Afledte anlægsudgifter	8,7	9,4	1,2	1,2			
Afledte driftsudgifter	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6

(Mio. kr., hvor afledte anlægsudgifter er opgjort i 2026 P/L-niveau og de øvrige udgifter er opgjort i 2025 P/L-niveau)

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget orienteres.

Økonomiudvalget orienteres.

Kommunalbestyrelsen orienteres.

## **Beslutning**

Orientering givet.

## **Bilag**

Tillæg 2 til aftale om betaling af den 18. juni 2014 ("Betalingsaftalen")

Revideret driftsbudget - pr. 6. juni 2023

## Punkt 8: Takster for Vand og Spildevand 2026 - legalitetsgodkendelse (Beslutning)

13.00.00-S29-1-25

### Resume

Kommunalbestyrelsen skal én gang årligt godkende legaliteten af de takster, som Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S fastsætter for vand og spildevand. Lyngby-Taarbæk Forsyning har fremsendt takster for vand og spildevand for 2026 til godkendelse. Forvaltningen vurderer, at taksterne overholder "hvile i sig selv"-princippet, og at forsyningsselskaberne har fremsendt det lovpligtige dokumentationsmateriale.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at takster for vand og spildevand 2026 godkendes.

### Problemstilling

Kommunalbestyrelsen skal én gang årligt træffe afgørelse om at godkende de takster, som Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S fastsætter for vand og spildevand jf. vandforsyningsloven og betalingsloven.

Kommunalbestyrelsen kan alene træffe afgørelse om at godkende eller ikke at godkende taksterne - legalitetskontrol - dvs. kontrol af, at taksterne er fastsat i overensstemmelse med loven og overholder "hvile i sig selv"-princippet (princippet om at samlede indtægter og udgifter skal balancere over en årrække). Vandsektortilsynet ved Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, håndhæver Vandsektorloven, og fastsætter vand- og spildevandsselskabers økonomiske ramme og beregner individuelle effektiviseringskrav.

### Løsninger

Taksterne for 2026 fremgår af nedenstående tabel:

Kr./m <sup>3</sup>	2024	2025	2026
Vandafgift	19,76	23,04	27,54
Statsafgift (grøn afgift)	6,37	6,37	6,37
Drikkevandsbidrag (statslig afgift)	-	-	-
Vandafledningsafgift	45,02	48,56	45,48
Moms	17,79	19,49	19,85
<b>Samlet vandafgift mm. pr. m<sup>3</sup> inkl. moms.</b>	<b>88,94</b>	<b>97,46</b>	<b>99,24</b>

Vandafledningsafgifter for ejendomme, hvorfra der drives erhverv på markedsvilkår er differentieret, således at omkostningerne per udledt kubikmeter husspildevand bliver lavere, jo mere der udledes fra en ejendom (trappemodel-bekendtgørelse). Ca. 90% af vandforbruget i kommunen betales efter den højeste vandafledningsafgift.

	2024	2025	2026
Vandafledningsafgift Spildevand A/S < 500 m <sup>3</sup> ekskl. moms	45,02	48,56	45,48
Vandafledningsafgift Spildevand A/S 501-20.000 m <sup>3</sup> ekskl. moms	36,02	38,85	36,38

Vandafledningsafgift Spildevand A/S >20.000 m <sup>3</sup> ekskl. moms	18,01	19,43	18,19
--	-------	-------	-------

Lyngby-Taarbæk Forsynings revisor EY har redegjort for legalitetskontrol af taksterne. Revisoren vurderer: "At Lyngby-Taarbæk Spildevand A/S, Lyngby-Taarbæk Vand A/S og Mølleåværket A/S fastsættelse af taksterne er i henhold til principperne i de økonomiske rammer, og at taksten er korrekt fastsat."

Kommunen har til sagens behandling modtaget de nødvendige oplysninger, som omfatter følgende:

- Vandsektortilsynets afgørelser om den økonomiske ramme for 2026
- Notat vedrørende legalitetskontrol af taksterne for 2026 fra revisor Ernest & Young for vand, spildevand og Mølleåværket (bilag)
- Udkast til takster for Vand og Spildevand for 2026 (bilag)
- Tilslutningsbidrag for Vand og Spildevand 2026 (bilag)
- Udkast til driftsbudget for 2026
- Anlægsoversigt 2025
- Investeringsplan, 2026-2035 for vand, spildevand og Mølleåværket
- Lyngby-Taarbæk Forsynings årsrapporter 2024

Taksten for Mølleåværket (bilag) er indirekte indeholdt i vandafledningsafgiften.

Ved godkendelse af taksterne foretager kommunen en legalitetskontrol. Kommunen påser ved godkendelsen:

- at der er fremsendt det lovpligtige dokumentationsmateriale
- at hvile i sig selv princippet er overholdt, dvs. krav om udgifters nødvendighed og krav om balance mellem selskabet udgifter og indtægter over en årrække (3-5 år)

Vandsektortilsynet træffer afgørelse om vandselskabets økonomiske ramme, som bl.a. inkluderer årlige effektiviseringskrav. Når vandselskabet afslutter et projekt fastsat af kommunalbestyrelsen i f.eks. vand- eller spildevandsplan, vil de midler, som vandselskabet har lagt ud til projektet, blive indarbejdet i den fremadrettede økonomiske ramme.

Da der i kommunens planlægning er besluttet en række projekter via tillæg til vand- og spildevandsplanerne, forventes det, at selskabernes takster vil stige over de kommende år i takt med, at projekterne afsluttes og dermed kan indarbejdes i den økonomiske ramme og finansieres over taksterne.

Med baggrund i Vandsektortilsynets afgørelse om den økonomiske ramme, fastsætter forsyningsselskaberne taksterne. Selskaberne opkræver op til den økonomiske ramme under hensyntagen til eventuel afvikling af differencesaldo, idet selskaberne ønsker at finansiere planlagte investeringer mest muligt over taksten.

Kommunen betaler årligt et vejafvandingsbidrag til Lyngby-Taarbæk Spildevand. Vejafvandingsbidraget afspejler omkostningerne ved at aflede vand fra vejene til kloakkerne, og er fastsat til at være 3,5 % af Lyngby-Taarbæk Spildevands anlægsomkostninger.

### *Konsekvenser*

Stigningen i taksten på ca. 2% betyder i 2026 for en gennemsnits husstand en merudgift på 135 kr. på et år.

### **Strategisk ramme**

Taksterne for vand og spildevand er relateret til flere planer, regulativer, programmer og strategier, bl.a. Vandforsyningsplan, Spildevandsplan, Fremtidens afløbssystem, Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse, Klimatilpasningsplan, Bæredygtighedsstrategi, DK-2020 Klimaplan, Statslige Vandområdeplaner mv. Tiltag der besluttes i planerne, vil udmønte sig i projekter, der har indflydelse på taksterne.

### **Videre proces**

Når taksten for vand og spildevand er legaliseret af Kommunalbestyrelsen, kan Lyngby-Taarbæk Forsyningen opkræve afgiften hos forbrugerne. Taksterne annonceres på Lyngby-Taarbæk Forsynings hjemmeside.

Afviser Kommunalbestyrelsen at godkende taksterne, skal Lyngby-Taarbæk Forsyning fremsende et nyt takstblad til godkendelse. Kommunalbestyrelsens afgørelse kan påklages til Energiklagenævnet af afgørelses adressat. Kan kommunen ikke godkende taksterne kan Lyngby-Taarbæk Forsyning opkræve et acontobeløb med udgangspunkt i tidligere godkendte takster og efterfølgende foretage en efterregulering, når taksterne er godkendt af kommunen.

## **Økonomi**

Selskaberne er brugerfinansieret gennem vand- og spildevands-taksterne, som opkræves af Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Kommunen forventer et vandforbrug på ca. 85.000 m<sup>3</sup> i 2026, hvilket giver en udgift på omkring 8-9 mio. kr. i 2026. Vandforbruget forventes at falde i kommunen, hvorved en stigning i taksten ikke påvirker budgettet.

Vejafvandingsbidrag kan variere meget og har historisk ligget på mellem 0,5 til 7,5 mio. kr. afhængigt af, hvilke anlægsprojekter Forsyningen afslutter. I Ernest & Young notat for spildevand anslås vejafvandingsbidraget til 1,87 mio. kr. for 2026, hvilket er mere end det dobbelte af hvad der blev betalt for 2024.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## **Beslutning**

Anbefalet.

## **Bilag**

Legalitetskontrol takster 2026 Lyngby-Taarbæk Vand

Legalitetskontrol takster 2026 Lyngby-Taarbæk Spildevand

Legalitetskontrol takster 2026 Mølleåværket

Vand og spildevand takstblad 2026

Tilslutningsbidrag vand og spildevand 2026

Mølleåværket takster 2026

# Punkt 9: Gebyrer for virksomheders adgang til genbrugsstationer 2026 (Beslutning)

07.00.10-S29-1-25

## Resume

Kommunalbestyrelsen skal årligt fastsætte gebyrer for virksomheders adgang til genbrugsstationen. Forvaltningen fremlægger forslag til gebyrer for 2026 fra Vestforbrænding til godkendelse. Forslaget indebærer en stigning i gebyrerne.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at gebyrerne for virksomheders adgang til genbrugsstationer for 2026 følger indstillingen fra Vestforbrænding, dvs.:

- Personbil, per besøg: 144 kr. ekskl. moms (stiger med 16 kr.)
- Kassebil, per besøg: 184 kr. ekskl. moms (stiger med 16 kr.)
- Ladvogn, per besøg: 236 kr. ekskl. moms (stiger med 24 kr.)
- Biler, der ikke er registreret i Motorregisteret, per besøg: 200 kr. ekskl. moms (stiger med 16 kr.)
- Farligt affald: 60 kr. for hver 10 kg. ud over de første 5 kg. (uændret)

## 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.

Der opkræves betaling per besøg på genbrugsstationen, som opkræves af Vestforbrænding via nummerpladeregistrering. Virksomheder, som afleverer erhvervsaffald i en privatbil, kan betale i forbindelse med besøget ved at scanne en QR-kode og betale med kort via en særlig hjemmeside.

Gebyrerne er dannet på baggrund af et fast ensartet bidrag per besøg, som er ens for alle biltyper, og et variabelt bidrag, som afhænger af bilypen. Det faste bidrag dækker omkostninger til mandskab, bygninger, materiel, administration mv. og en del af dette udbetales til kommunerne til dækning af driften af genbrugsstationen. Det variable bidrag dækker behandling og transport af affaldet, og fastsættes på baggrund af brugerundersøgelser, hvor det bl.a. undersøges hvilke typer og mængder af affald, de forskellige biltyper medbringer.

## 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 stiger med 16 kr. (personbil), 16 kr. (kassebil) og 24 kr. (ladbil) per besøg. Dette svarer til prisstigninger på mellem 9% og 11% i forhold til 2025. Prisen for aflevering af farligt affald fastholdes.

Vestforbrænding oplyser, at stigningen i nogle af gebyrerne skyldes den generelle stigning i behandlings- og transportpriser, større krav til bilernes miljøbelastning, øgede omkostninger til containere samt færre erhvervsbesøg at fordele de faste omkostninger på.

De foreslåede gebyrer er bl.a. baseret på fem brugerundersøgelser gennemført i perioden 2018- 2023. Undersøgelserne har kortlagt, hvor meget affald og hvilke fraktioner, som virksomheder i de tre bilkategorier hver især medbringer i gennemsnit. Der er i beregningerne taget udgangspunkt i de forventede behandlings- og transportpriser i 2026.

Vestforbrændings bestyrelse har på møde den 28. maj 2025 godkendt gebyrerne. 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.

## **Økonomi**

Kommunen (i praksis Lyngby-Taarbæk Forsyning) modtager 42 kroner per betalende besøg på genbrugsstationen, mens den resterende del af betalingen indgår i økonomien for Vestforbrændings "Fællesaktivitet Genbrugsstationer", hvor den medvirker til at holde kommunernes og dermed husstandenes affaldsgebyrer nede.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## **Beslutning**

Anbefalet.

# Punkt 10: Affaldsgebyrer 2026 (Beslutning)

07.00.10-S29-1-25

## Resume

Kommunalbestyrelsen skal årligt fastsætte affaldsgebyrer for de kommunale affaldsordninger fastlagt i kommunens regulativer for henholdsvis husholdnings- og erhvervsaffald. Med denne sag fremlægges Lyngby-Taarbæk Forsynings forslag til affaldsgebyrer for 2026 til godkendelse.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at gebyrer for indsamling af restaffald samt for øvrige affaldsordninger fastsættes jævnt før 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 (Forsyningen) 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 affaldsplan, regulativer og konkrete anvisninger af husholdningsaffald, herunder byggeaffald fra private husholdninger.

### *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. Kommunalbestyrelsen skal én gang årligt vedtage et gebyrblad, der angiver størrelsen på de affaldsgebyrer, der skal opkræves for at dække udgifterne forbundet med affaldsordningerne.

### *Producentansvar*

Fra 1. oktober 2025 er der indført producentansvar for emballageaffald. Det betyder konkret, at virksomheder, der er omfattet af producentansvaret, skal dække kommunernes omkostninger til indsamling og håndtering af emballageaffald, ligesom de fysisk skal overtage det indsamlede emballageaffald og stå for den videre behandling (genanvendelse) af det. I praksis varetages opgaverne af de såkaldte kollektivordninger (virksomheder, der på vegne af deres medlemmer varetager de administrative og praktiske opgaver forbundet med producentansvaret), som også dækker kommunernes omkostninger gennem betaling af producentgebyrer.

Reglerne for, hvordan kommunerne skal beregne producentgebyrerne (dvs. opgøre de omkostninger, som kollektivordningerne skal dække) er fastsat i emballagebekendtgørelsen. Ultimo september vedtog Folketinget en ny bekendtgørelse, som indebærer, at kommunerne kun må opkræve 62,5% af de fastsatte producentgebyrer. Det er pt. uklart, hvordan de resterende 37,5% skal dækkes.

## 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. Forsyningen har desuden fremsendt driftsbudget for 2026 (bilag).

I det følgende er alle beløb angivet inklusiv moms.

Affaldsgebyrerne er godkendt af Forsyningens bestyrelse den 22. september 2025.

### *Producentgebyrer*

Producentgebyrerne skal fastsættes årligt inden den 15. oktober. Kommunalbestyrelsen besluttede den 6. maj 2025, at Lyngby-Taarbæk Forsyning kan fastsætte producentgebyrerne for 2026 og fremadrettet. Forsyningen indregner de forventede indtægter i deres budgetter, og indtægterne fra producentgebyrerne bidrager til at nedbringe affaldsgebyrerne.

Forsyningen har opgjort de samlede udgifter til indsamling og håndtering af emballageaffald til ca. 18 mio. kr. (bilag). Som ovenfor nævnt må der kun opkræves 62,5% heraf af de kollektive ordninger, svarende til en indtægt på ca. 11 mio. kr. Da det er uklart, hvordan de resterende udgifter skal dækkes, har Forsyningen indtil videre valgt at fordele udgifterne på gebyrerne for de øvrige affaldsordninger.

Producentgebyrerne er beregnet i henhold til nyeste Emballagebekendtgørelse af den 29. september 2025.

### *Gebyrer for restaffald*

Gebyrer for indsamling af 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.

Gebyrbladet indeholder nye gebyrer for tømning af mobilsugeanlæg, dvs. anlæg som opsamler restaffaldet i tanke, hvorfra det suges op med en specialbil. Med de nye gebyrer bliver betalingen mere gennemskuelig og forudsigelig for boligforeninger med sådanne anlæg, og opkrævningen kræver ikke længere en individuel og manuel arbejdsgang hos Forsyningen.

Priserne for restaffald fra husholdninger sættes ned i 2026, fordi en overdækning fra tidligere år afvikles. Dette opvejer de højere behandlingspriser hos Vestforbrænding, som er opstået efter restaffaldet fra været i udbud som følge af liberalisering af markedet for forbrændingsaffald.

En almindelig husstand (villa/rækkehus) med egne affaldsbeholdere skal i 2026 betale 761 kr. for tømning af en 2-kammerbeholder med mad- og restaffald (standardløsning med en 240 liters beholder med 14-dages tømning og ugetømning i juni-august). Prisen falder med 100 kr. i forhold til 2025.

For en husstand beliggende i en boligforening med fælles affaldsopsamling afhænger prisen af typen, størrelsen og antallet af containere til restaffald, som den pågældende forening benytter.

### *Grundgebyr for husholdninger*

Grundgebyret dækker alle andre affaldsordninger end restaffald, herunder genbrugsstationen, kuber til glas og papir, storskrald, farligt affald, 4-kammerbeholder og beholdere til sortering ved etageboliger.

For villaer og rækkehuse dækker grundgebyret også haveaffaldsordningen. Boligforeninger kan derimod frit vælge at tilmelde sig ordningen, og vil i så fald blive opkrævet et haveaffaldsgebyr pr. husstand som medfører, at den samlede betaling pr. husstand svarer til grundgebyret for villaer og rækkehuse. Haveaffaldsgebyret falder med 30 kr. til 415 kr. pr. husstand som følge af et fald i behandlingsprisen på haveaffald.

Samlet set falder grundgebyret i 2026 fordi producentansvaret fremover skal dække udgifterne til indsamling og håndtering af emballageaffald. Dette modregnes delvist af øgede omkostninger hos Lyngby-Taarbæk Forsyning til bl.a. planlægning af en ny genbrugsstation, samt øgede udgifter til Vestforbrændings fællesaktivitet for genbrugsstationer.

For villaer og rækkehuse falder grundgebyret med 185 kr. til 3.339 kr. pr. husstand. For etageboliger og andre boligforeninger med fælles affaldsopsamling falder grundgebyret med 155 kr. til 2.924 kr. pr. husstand.

### *Henvendelse om differentiering af grundgebyr*

Boligselskabernes Samarbejdsudvalg har fremsendt den 4. november 2025 en henvendelse til Teknikudvalgets medlemmer, hvori de argumenterer for en yderligere differentiering af grundgebyret mellem villa/rækkehuse og etageboliger (bilag).

Til besvarelse af henvendelsen fra Boligselskabernes Samarbejdsudvalg, har Lyngby-Taarbæk Forsyning udarbejdet et notat, der redegør for forskellene mellem de to husstandstypers affaldsordninger og gebyrer (bilag). Forsyningen vurderer,

at omkostningerne pr. husstand er nogenlunde på niveau for de forskellige husstandstyper, og at der derfor for nuværende ikke er behov for en yderligere differentiering af grundgebyret, da dette vil kræve, at yderligere analysegrundlag tilvejebringes.

Samtidig peger Lyngby-Taarbæk Forsyning på, at Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi (aftale indgået i 2022 mellem regeringen og en række partier) indeholder tiltag, som skal ensrette affaldsgebyrerne på tværs af kommuner fx ved indførelse af et prisloft. Forsyningstilsynet og Energistyrelsen arbejder desuden på nye regnskabs- og konteringsprincipper, som skal bidrage til mere ensartede, omkostningsægte og sammenlignelige gebyrer. Forsyningen finder det uhensigtsmæssigt at gennemføre ændringer, før disse tiltag er faldet på plads.

Forvaltningen anbefaler på den baggrund, at der ikke ændres i de foreslåede takster.

### *Gebyrer for erhverv*

Gebyrer for ydelser til erhverv skal i henhold til affaldsbekendtgørelsen fastsættes som markedspriser, således at "hvile-i-sig-selv"-prisen tillægges et overskudstillæg. Lyngby-Taarbæk Forsyning har fastsat overskudstillægget til 10 procent, hvilket er i overensstemmelse med Forsyningstilsynets vejledning på området.

Forsyningstilsynet har oplyst til Forsyningen, at de fører tilsyn med, at overskuddet bliver ført ud af selskabet. Forsyningen har på denne baggrund vurderet, at den korrekte procedure vil være, at overskuddet udloddes til kommunen i forbindelse med de næste ordinære generalforsamlinger i maj 2026.

Udlodningen vil blive indberettet efter stoploven, hvilket vil medføre en modregning af kommunens bloktilskud. Forsyningstilsynet har oplyst til Forsyningen, at de har gjort Energistyrelsen opmærksom på problematikken, samt at de vil opdatere deres vejledning, når de har fået svar herfra.

## **Strategisk ramme**

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

## **Videre proces**

Lyngby-Taarbæk Forsyning opkræver affaldsgebyrerne fordelt på to rater, som opkræves henholdsvis vinter og sommer.

Kommunalbestyrelsen har beslutningskompetencen til enten at godkende eller forkaste forslaget til gebyrer på affaldsområdet. Hvis forslaget forkastes, skal Forsyningen beregne nye gebyrer, som skal godkendes af Kommunalbestyrelsen.

Hvis forslaget godkendes vil taksterne blive indarbejdet i takstoversigten gældende for Budget 2026.

## **Økonomi**

Ordningerne er udgiftsneutrale for kommunen, da de er brugerfinansierede. Et eventuelt over- eller underskud for de enkelte affaldsordninger udlignes over en periode i forbindelse med den årlige gebyrberegning.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## **Beslutning**

Anbefalet, idet udvalget mener, at grundtaksten afspejler de reelle omkostninger for de forskellige boligtyper.

## **Bilag**

Affaldstakstoversigt 2026

Notat vedr legalitetskontrol af affaldstakster fra Ernst Young

Producentgebyr 2026

Driftsbudget for LTF Affald 2026

Henvendelse til Teknikudvalget angående differentiering af affaldsgebyrer

Notat fra Lyngby-Taarbæk Forsyning vedrørende yderligere differentiering af affaldsgebyrer

# Punkt 11: Bod ved forsinkede gravearbejder (Beslutning)

05.02.15-G01-13-25

## Resume

I 2024 blev ca. 500 gravearbejder ud af i alt ca. 1500 tilladelser på veje i Lyngby-Taarbæk Kommune forsinkede. Det betyder dels nedsat fremkommelighed og unødige gener for naboerne til gravearbejderne, dels gør de mange forsinkelser det svært at koordinere og samordne de mange gravearbejder, der foregår på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje. Forvaltningen foreslår derfor, at der indføres en bod ved forsinkelser i forbindelse med gravearbejder på de offentlige og private fællesveje i kommunen.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at :

1. Der indføres bod for forsinkede gravetilladelser efter følgende model:
  - Primære og sekundære trafikveje på 1 kr. pr. døgn pr. trafikant, efter årsdøgnstrafikken.
  - Alle andre veje på 1.000 kr. pr. påbegyndt uge.
2. Der gives en indtægts- og udgiftsbevilling på aktivitetsområdet "Trafik" til indtægterne fra brugerbetaling jf. økonomiafsnittet.

## Problemstilling

En stor del af alle gravearbejder på offentlig vej, og privat fællesvej bliver forsinket, data fra 2024 og 2025 viser, at ca. en tredjedel af alle gravetilladelser forsinkes i Lyngby-Taarbæk Kommune. De mange forsinkelser er til gene for fremkommeligheden og koordinering mellem forskellige vejarbejder i byen. På den baggrund har blandt andet Københavns og Odense Kommuner indført bodsbestemmelser i forbindelse med udstedelse af gravetilladelser.

I 2024 og 2025 er der sket en stigning i antallet af gravetilladelser. Således blev der i 2024 givet ca. 1.500 gravetilladelser og i 2025 er der indtil september givet ca. 1.200 tilladelser. Det forøgede antal gravetilladelser skyldes hovedsageligt udrulning af fibernet og ikke mindst fjernvarmeudrulning. Forvaltningen forventer et fortsat højt antal gravetilladelser over de næste år i takt med, at der skal ske separat kloakering, fornyes vandledninger osv.

Når et gravearbejde forsinkes, bliver der typisk udstedt en forlængelse af den eksisterende gravetilladelse, hvilket kan være til gene for fremkommeligheden og for koordineringen af vejarbejde i byen.

En byretsdom fra 2022 vedrørende Odense Kommune skabte tvivl om lovligheden af flere kommuners eksisterende ordninger for bod ved forlængelse af gravearbejder. Det er dog forvaltningens opfattelse, at det med dommen er slået fast, at kommunen har hjemmel til at fastsætte en bod, såfremt boden er fastsat ud fra rimelige krav og begrundet i hensynet til fremkommelighed eller trafiksikkerhed.

## Løsninger

Forvaltningen foreslår, at der indføres en bod for forlængelse af gravetilladelser på alle offentlige- og private fællesveje. Bodden foreslås indført for at minimere de gener som gravearbejderne giver for trafikanter og naboer i form af reduceret fremkommelighed og trafiksikkerhed, og for at øge muligheden for at koordinere gravearbejder på tværs af områder i kommunen.

Forvaltningen foreslår, at bodsbestemmelserne differentieres således, at der på de primære og sekundære trafikveje indføres en bod hvis størrelse af hænger af den trafik der kører på den specifikke vej, mens der på kommunens øvrige veje og på de private fællesveje indføres en fast bod uafhængigt af den konkrete trafikmængde.

En differentieret bod vil betyde, at incitamentet for graveentreprenører til at færdiggøre arbejdet på primære og sekundære trafikveje er større end for kommunens øvrige veje, uden at boden dog bliver ligegyldig for mindre veje. Det vil efter forvaltningens vurdering være indenfor rammerne af den nuværende lovgivning.

I forarbejderne til vejloven fremgår det, at boden som udgangspunkt kan fastsættes til årsdøgntrafikken x 1 kr. per påbegyndt uge og dermed afstemmes efter, hvor befærdet en strækning er. Forvaltningen bemærker, at rammerne for fastsættelse af bod endnu ikke er prøvet ved domstolene, hvorfor der kan blive behov for på et senere tidspunkt at revurdere modellen for bodsudregning.

Det er forvaltningens vurdering, at en bodsstørrelse på 1 kr. pr. uge ganget med årsdøgnstrafikken i langt de fleste tilfælde ikke vil have en reel effekt på antallet af forlængelser. Således vil en uges forlængelse på Kongevejen medføre en bod på ca. 8.000 kr., og en bod på en mindre befærdet vej vil være på få hundrede kroner pr. uge. Ved at tage udgangspunkt i årsdøgntrafikken beregnes boden ud fra biltrafik, men det bemærkes, at anvendelsen af bod har til formål at mindske generne for alle typer trafikanter.

Forvaltningen foreslår på den baggrund, at der fastsættes en bod på 1 kr. pr. døgn ganget med årsdøgnstrafikken for kommunens primære og sekundære trafikveje, mens der for alle øvrige offentlige og private fællesveje fastsættes en bod på 1.000 kr. pr. påbegyndt uge gravetilladelsen forlænges.

Forvaltningen foreslår desuden at opkrævning af bod, som udgangspunkt, kun kan fraviges ved force majeure eller ved uforudsete arkæologiske undersøgelser. Mandskabs- eller materialemangel samt ekstraordinære vejrligsdage er ikke gyldige grunde til at opkrævning af bod kan fraviges.

Indførelse af bod kan medføre, at graveaktørerne begynder at søge om tilladelse til en længere graveperiode, første gang de ansøger om en gravetilladelse, for at mindske risikoen for at overskride tidsfristen og dermed blive pålagt bod. Dette forhold kan isoleret set øge antallet af genedage, da graveperioderne bliver længere i førstegangsansøgningerne. Forvaltningen vil have ekstra opmærksomhed på denne udfordring og forsøge at begrænse problemet ved at vurdere behovet ud fra eksisterende erfaringer med lignende arbejder. Samlet set forventer forvaltningen dermed, at det samlede antal genedage bliver reduceret, så fremkommeligheden bliver bedre.

## Strategisk ramme

Indførelse af bod på forsinkede gravetilladelser vil medvirke til at sikre fremkommeligheden på kommunens veje, idet boden vil skabe et incitament til at færdiggøre arbejder til tiden.

## Videre proces

Hvis Kommunalbestyrelsen beslutter at indføre bod ved forsinkelser på gravearbejder vil forvaltningen udsende informationsbrev til relevante graveaktører for at informere om beslutningen. Forvaltningen vil herefter opkræve bod for forlængelse på alle gravetilladelser udstedt efter den 1. januar 2026.

## Økonomi

Forvaltningen forventer, at antallet af overskridelser af gravetilladelser vil falde som følge af bodsbestemmelserne, der må dog forventes en mindre merindtægt. Merindtægten forventes at ligge på maksimalt 50.000 kr. pr. år.

t. kr. i 2025 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	2029	Varig? ja/nej
Indtægtsbevilling	TEK / Trafik	0	-50	-50	-50	-50	ja
Udgiftsbevilling	TEK / Trafik	0	50	50	50	50	ja
<b>I alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>nej</b>

Indtægten indgår som en del af en analyse af indtægterne på området. Hvis det viser sig at der et samlet overskud, indarbejdes midlerne som en besparelse i budget 2027.

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## Beslutning

Anbefalet.

## **Punkt 12: Tillæg 10 til spildevandsplanen, Fortunen (Beslutning)**

06.00.05-P15-1-25

### **Resume**

Forslag til tillæg 10 til Spildevandsplan 2014-2018 forelægges hermed i endelig udgave til beslutning. Forslaget har været i offentlig høring fra 8. september 2025 til 3. november 2025. Tillægget omfatter ny pavillion med tilhørende toiletbygning ved Fortunindgangen til Dyrehaven. I høringsperioden er der ikke indkommet høringssvar.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår at forslag til tillæg 10 til spildevandsplan 2014 - 2018 godkendes.

### **Problemstilling**

Naturstyrelsen planlægger at opføre en ny pavillion og toiletbygning ved Fortunen indgangen til Dyrehaven i starten af 2026. Området er i dag P-plads. Det pågældende område (opland) er i dag ikke omfattet af en spildevandsplanlægning.

Kommunalbestyrelsen godkendte den 4. september 2025 (sag nr. 20), Forslag til tillæg 10 til spildevandsplanen - Fortunen.

Forslaget har efterfølgende været sendt i offentlig høring i perioden fra den 8. september til den 3. november 2025. Samtidigt blev afgørelse efter miljøvurderingsloven af forslaget offentliggjort (med klagevejledning), om at forslaget til tillæg 10 ikke skulle miljøvurderes.

Ved forelæggelsen af forslaget oplyste forvaltningen, at der ville blive forelagt en sammenfattende redegørelse efter miljøvurderingsloven sammen med forelæggelse af det endelige forslag til tillæg 10.

### **Løsninger**

Den nødvendige spildevandsplanlægning udmøntes i Tillæg 10 til spildevandsplanen.

Forslaget til spildevandsplantillæg forelægges hermed, med henblik på endelig vedtagelse. Der er ikke indkommet nogen høringssvar (Bilag).

Forvaltningen har vurderet, at der ikke behov for at udarbejde en sammenfattende redegørelse efter miljøvurderingsloven. Der er ikke indgivet klage over afgørelsen om, at der ikke skulle gennemføres en miljøvurdering af planen.

Hvis tillægget vedtages, vil det passe med Naturstyrelsens planlægning med påbegyndelse af byggeriet af toilet- og info-bygning i starten af 2026. Det forudsætter at de nødvendige myndighedstilladelser er meddelt.

Hvis tillægget ikke vedtages, skal kloakering af området, og dermed Naturstyrelsen, afvente et opdateret plangrundlag.

### **Strategisk ramme**

Lyngby-Taarbæk Kommunes spildevandsplan 2014-2018.

### **Videre proces**

Det endelig vedtagne tillæg 10 til spildevandsplanen annonceres på kommunens hjemmeside.

Planen kan ikke påklages til anden administrativ myndighed jf. miljøbeskyttelseslovens § 32, stk. 3.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## **Beslutning**

Anbefalet.

## **Bilag**

Forslag til Tillæg 10 til spildevandsplanen 2014-2018

# Punkt 13: Udlejning af arealer til oplagspladser i forbindelse med fjernvarmeudrulning (Beslutning)

13.03.00-G01-1-25

## Resume

Fjernvarmentreprenøren M.J. Eriksson har indgået en aftale om at leje en del af Frederiksdals Slots landbrugsjorde til brug som oplagsplads. Arealet vil tidligst kunne tages i brug i maj 2026, hvor der forventes en endelig afgørelse fra Miljø- og Fødevarerklagenævnet omkring dispensation fra den landskabsfredning, som jordene er omfattet af. M. J. Eriksson har udtrykt ønske om få alternative arealer stillet til rådighed i Virum-Sorgenfri indtil da. Derudover ønsker de at leje et nyt areal ved Lundtoftegårdsvej, hvor de i forvejen har en oplagsplads.

Der kan med denne sag tages stilling til om et eller flere kommunale arealer i Virum-Sorgenfri skal udlejes/stilles til rådighed som alternativ til Frederiksdals Jorde, indtil der foreligger en afgørelse fra Miljø- og Fødevarerklagenævnet. Der kan også tages stilling til udlejning af et nyt areal ved Lundtoftegårdsvej.

Udlejning af arealer i Virum-Sorgenfri vil have en trafik-reducerende effekt, men det samlede antal af tværgående kørsler forventes at stige.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at en græsplæne ved Furesøvej/Furesø Parkvej, en del af pendlerparkeringspladsen ved Sorgenfri St. og et areal ved Lundtoftegårdsvej udlejes/stilles til rådighed for M.J. Eriksson til opbevaring af materiel.

## Problemstilling

M. J. Erikssons behov for nye arealer til oplagspladser er opstået af tre grunde:

- For øjeblikket opbevares der opgravet jord i containere langs villaveje i Virum-Sorgenfri, inden det enten køres væk eller genindbygges.
- For øjeblikket udrulles der kun fjernvarme i Virum-Sorgenfri, og der er således mange tunge transportere med materiel og lignende på tværs af kommunen mellem Virum-Sorgenfri og M.J. Erikssons nuværende oplagsplads ved Lundtoftegårdsvej. Især Fuglevadsvej er belastet.
- M.J. Eriksson har vundet udbuddet for udrulningen af Etape 2 i Lyngby-Taarbæk Kommune, og har allerede nu hjemkøbt materiel, som der mangles opbevaringsplads til.

Frederiksdals Slots landbrugsjorde vil både kunne bruges til at opbevare opgravet jord og materiel, der skal bruges til fjernvarmeudrulningen i Virum-Sorgenfri, og kan således løse flere af de problemer der lige nu opleves med containere langs villaveje og tunge transportere på tværs af kommunen. Indtil der kommer en afklaring af, om arealet kan tages i brug, kan der dog stilles alternative arealer til rådighed i Virum-Sorgenfri. De vil potentielt skulle være i brug frem til 2030, hvis ikke Frederiksdals Slots landbrugsjorde kan tages i brug.

M.J. Eriksson også brug for et nyt areal i den vestlige del af kommunen, som skal bruges til at opbevare nyt materiel indkøbt til Etape 2. M.J. Eriksson har selv peget på et areal, som ligger ved Lundtoftegårdsvej, lidt nord for deres nuværende oplagsplads. Udlejningen af dette areal forventes ikke at skabe øget trafik på tværs af kommunen, idet der er meget store Etape 2 områder i nærheden af arealet som skal udrulles, (Hjortekær og Fortunen). M.J. Eriksson arbejder kun i et eller to Etape 1 energidistrikter af gangen på nuværende tidspunkt, men ser muligvis ind i, at skulle arbejde i otte Etape 1 og Etape 2 distrikter samtidigt. Derfor er det en generel forudsætning for den fortsatte fjernvarmeudrulning, at de får mere oplagsplads.

Vedhæftet denne sag findes en screening af arealer i Virum-Sorgenfri. Screeningen indeholder kun kommunale arealer, da forvaltningen ikke vurderer at der findes egnede private arealer. Vedhæftet denne sag findes også en screening af mulige arealer i den østlige del af kommunen, som indeholder det areal, som M.J. Eriksson har peget på.

## Løsninger

### Alternativ oplagsplads til opbevaring af jord i Virum-Sorgenfri:

På nuværende tidspunkt er der opstillet et stort antal containere langs de villaveje i Virum-Sorgenfri hvor der graves. Dette har ført til store trafiksikkerhedsmæssige udfordringer og mange klager, og på længere sigt vil det ikke være fysisk

muligt at opstille det nødvendige antal containere, når der skal graves på meget smalle veje. For at få fjernet containerne fra villavejene kan den opgravede jord i stedet opbevares på en oplagsplads. M.J. Eriksson har stillet som krav, at et areal til opbevaring af jord skal være mindst 3.500 kvm. På arealet vil man skulle kunne etablere midlertidige båse af betonelementer, så der kan holdes styr på, hvor jorden kommer fra. Da der ville blive megen kørsel på et sådant areal, vurderes det ikke, at træer inde på arealet ville kunne beskyttes. Baseret på ønsket til arealets størrelse, hensynet til kommunens træer, og hensynet til skolebørn på vej til skole, vurderes det ikke, at der kan findes et areal i Virum-Sorgenfri, (bortset fra Frederiksdals landsbrugsjorde), som er egnet.

For at løse udfordringen med pladsmangel på vejene til opbevaring af containere med jord, har forvaltningen aftalt med M.J. Eriksson, at opgravet jord - indtil videre - skal køres til Lundtoftegårdsvej i de tilfælde hvor det er nødvendigt pga. trafikikkerhed og pladsbehov. Her kan det opbevares, inden det køres tilbage til Virum-Sorgenfri og bliver genindbygget. Dette løser problemet med containere på villaveje, men betyder til gengæld, at kørslerne på tværs af kommunen forventes at stige i antal, også selvom der kan peges på arealer i Virum-Sorgenfri, hvor M. J. Eriksson vil kunne opbevare materiel og lignende. Hvis en oplagsplads på Frederiksdals landsbrugsjorde kan tages i brug i maj, bliver den øgede trafikbelastning dog midlertidig.

### **Alternativ oplagsplads til opbevaring af materiel og lignende i Virum-Sorgenfri:**

Hvis kommunen udlejer/stiller et areal til rådighed til opbevaring af materiel, vil der helt konkret være tale om oplag af grus, rør, arbejdsmaskiner og containere til værktøj m.m.

Af de 13 beskrevne arealer i screeningen har forvaltningen valgt at foretage en mere indgående undersøgelse af to arealer, som vurderes egnede. Arealerne beskrives nedenfor:.

#### *Område 3: Grønt areal ved Furesøvej/Furesø Parkvej.*

Denne græsplæne er formelt en del af Furesøparken, men er ikke en beskyttet naturtype, sådan som resten af parken er. Forvaltningen kender ikke til, at spejdergruppen Virumgruppen, som holder til i det tilstødende spejderhus, har en særlig brugsret til arealet. Der er dog en stor permanent bålplads nederst på græsplænen nær spejderhuset, som forvaltningen vurderer, at spejdergruppen stadigvæk bør kunne bruge, og som derfor ville skulle friholdes. Derudover vurderer forvaltningen, at andre aktiviteter kan flyttes til den resterende del af parken. Gruppen er blevet kontaktet, men er ikke vendt tilbage.

Det er et opmærksomhedspunkt at Furesøvej/Furesø parkvej bruges af skolebørn. Det vurderes, at der ville skulle betales leje for brug af området.

#### *Område 8: Pendlerparkeringsplads ved Sorgenfri St.*

Cirka 1000 kvm af parkeringspladsen bruges allerede i dag som oplagsplads af entreprenøren Arkil. Den seneste udmelding fra Vestforbrænding er, at Arkil vil være færdige med deres entreprise og derfor - må man formode - brugen af arealet, i starten af 2026. Der er dog en stor usikkerhed forbundet med dette. Efter Arkil er væk vil M.J. Eriksson kunne overtage arealet, og bruge det til opbevaring af materiel og lignende.

Forvaltningen anbefaler ikke at anvende hele pendlerparkeringspladsen. Det vurderes, at der ikke ville skulle betales leje for brug af området.

### **Oplagsplads til opbevaring af materiel og lignende ved Lundtoftegårdsvej:**

M. J. Eriksson har henvendt sig og spurgt, om det vil være muligt at leje et areal ved Lundtoftegårdsvej, som ligger nord for deres nuværende oplagsplads. Arealet blev screenet i 2023 i forbindelse med udlejning af deres nuværende oplagsplads. Arealet benævnes i screeningen "1.b - Areal i traceet nord".

Arealet er i Tillæg 4 til spildevandsplanen reserveret til regnvandsbassin. Lyngby-Taarbæk Forsyning har dog stadigvæk ikke meldt ud, hvornår regnvandsbassinet bliver etableret. Forvaltningen vurderer, at det tidligst bliver i slutningen af 2026, og at arealet derfor kan udlejes i minimum et år.

Arealet vurderes at være egnet til udlejning, på den betingelse, at udlejningen ophører lige så snart Lyngby-Taarbæk Forsyning får brug for at etablere regnvandsbassinet. Lyngby-Taarbæk Forsyning er indforståede med dette.

Som det oplyses ovenfor, forventes udlejning af dette areal ikke at bidrage til den tværgående trafik, fordi det primært forventes at skulle understøtte Etape 2 udrulningen i den østlige del af kommunen.

## **Samlet vurdering**

Da det fremover kan forventes, at der skal udrulles fjernvarme i op til 8 distrikter samtidigt, er det en generel forudsætning for udrulningen at der findes mere oplagsplads i kommunen. For Virum-Sorgenfri specifikt skal det bemærkes at forvaltningen fortsat anser oplag på Frederiksdals Slots landbrugsjorde som den mest optimale løsning, og at de i denne sag behandlede forslag kun er i betragtning pga. Dansk Naturfredningsforenings landsorganisations anke af Fredningsnævnets afgørelse til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

For de fleste af de screenede arealer i Virum-Sorgenfri gælder det, at de ligger meget tæt på boliger, og at der derfor kan være gener for de omkringboende i dagtimerne. Med brug af græsplænen ved Furesøvej/Furesø Parkvej mindsker man genen fra tung trafik for nogle beboere i kommunen, men påfører den for andre. Dertil kommer brugen af pendlerparkeringspladsen ved Sorgenfri St., som ikke vurderes at være forbundet med gener for beboere, men som har en usikker tidshorison, og som ikke kan dække behovet alene med mindre hele parkeringspladsen tages brug.

Ibrugtagningen af ovennævnte arealer betyder, at der bliver færre tværgående kørsler, end hvis de ikke tages i brug. Som nævnt tidligere i denne sag forventer forvaltningen dog ikke, at der i den nærmeste fremtid vil komme færre tværgående kørsler samlet set, fordi der vil være væsentligt flere kørsler forbundet med flytning af jord end der har været med flytning af materiel. Hvis en oplagsplads på Frederiksdals landsbrugsjorde kan tages i brug i maj, bliver den øgede trafikbelastning dog midlertidig.

Alternativet til ikke at følge forvaltningens indstilling omkring udlejning/rådighedsstillen af Furesøvej/Furesø Parkvej og en del af pendlerparkeringspladsen ved Sorgenfri St., er at vente indtil der forventeligt kommer en afgørelse fra Miljø- og Fødevareklagenævnet i maj 2026 omkring brug af Frederiksdals Slots Landbrugsjorde som oplagsplads. Det skal dog bemærkes, at Miljø- og Fødevareklagenævnet kan udsætte tidspunktet for, hvornår afgørelsen kommer.

Forvaltningen er i løbende dialog med entreprenøren om alternative ruter herunder muligheden for at anvise en rute mellem Virum-Sorgenfri og den nuværende oplagsplads ved Lundtoftegårdsvej jf. politiker spørgsmål af 26. september 2025. Ruten går af Skodsborgvej og delvist gennem Rudersdal Kommune, og kræver derfor en dialog med Rudersdal Kommune.

Alternativet til ikke at følge forvaltningens indstilling omkring udlejning af et nyt areal ved Lundtoftegårdsvej er, at der så skal peges på et andet areal, da det vurderes at være en forudsætning for, at Etape 2 udrulningen kan igangsættes. Under alle omstændigheder kan det blive nødvendigt at pege på et nyt areal på et senere tidspunkt, hvis Lyngby-Taarbæk Forsyning får brug for at etablere et regnvandsbassin på arealet inden for den nærmeste årrække.

## **Strategisk ramme**

Fjernvarmeudrulningen i Lyngby-Taarbæk Kommune sker i tråd med Varmeplan 2022-2030, som er en del af Strategisk Energiplan. Udbredelse af fjernvarme er vigtigt for at nå målene i kommunens DK2020 klimaplan.

## **Videre proces**

Hvis forvaltningens indstilling om brug af græsplænen ved Furesøvej/Furesø Parkvej følges, vil forvaltningen følge op med spejdergruppen Virumgruppen.

Forvaltningen vil forberede at der kan indgås lejekontrakter om brug af græsplænen ved Furesøvej/Furesø Parkvej, og arealet ved Lundtoftegårdsvej.

## **Økonomi**

Hvis der skal opkræves leje for de anbefalede arealer, vil det blive på markedsvilkår, og indtægten vil indgå i udlejningsområdet. Der vil blive indarbejdet en indtægtsbevilling svarende til indtægten af det udlejede areal ved førstkommende aktuelle budgetopfølgning på aktivitetsområdet Ejendomme.

M.J. Eriksson vil skulle afholde alle udgifter forbundet med reetablering af træer og græsplæne etc.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler.

Byplanudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget beslutter.

## **Beslutning**

Anbefalet, idet udvalget stadig foretrækker en oplagsplads ved Frederiksdals jorde, men afventer Ankenævnets beslutning jf. klage fra Danmarks Naturfredningsforenings hovedkontor.

Desuden opfordres forvaltningen til at undersøge muligheden for at begrænse tung trafik omkring skolernes mødetid samt henstiller til, at trafikken fordeles på forskellige ruter.

## **Bilag**

Screening af alternative arealer i Virum-Sorgenfri

Screening af arealer ved Lundtoftegårdsvej m.fl.

# Punkt 14: Cykelsti på omfartsvejen - Juridisk forundersøgelse (Beslutning)

05.00.00-G01-132-21

## Resume

Teknikudvalget har den 1. september 2025 bedt forvaltningen om at undersøge, hvad et eventuelt anlæg af en cykelsti på omfartsvejen vil kræve. På baggrund af den foreløbige juridisk undersøgelse, vurderer forvaltningen, at det vil være svært at anlægge en cykelsti på omfartsvejen, da vejen skal ombygges fra motorvej til motortrafikvej. Med denne sag kan der tages stilling til, om der skal arbejdes videre med at undersøge mulighederne for at etablere cykelsti på omfartsvejen.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der på grundlag af den juridiske forundersøgelse ikke arbejdes videre med et projekt omhandlende cykelsti på omfartsvejen.

## Problemstilling

Baggrunden for anmodningen er et ønske om at afklare, om den nedsatte hastighedsgrænse på 70 km/t skaber nye muligheder for at anvende vejarealet anderledes. Formålet er at belyse, om nødsporet kan omdannes til cykelsti, så flere trafikanter kan komme hurtigt, sikkert og klimavenligt frem — og samtidig undgå at skulle benytte Lyngby Hovedgade, der ikke, i dens nuværende udformning, er egnet som supercykelsti.

Med denne sag vil forvaltningen vurdere de centrale spørgsmål i sagen. En mere fyldestgørende analyse vil kræve eksternt bistand.

Lyngby Omfartsvej er en kommunevej med status som motorvej og med en lokal hastighedsbegrænsning på 70 km/t. Vejen gennemskærer det centrale Kongens Lyngby. Vejens samlede nuværende profil er 21,75 meter og indeholder autoværn, to kørebaner i hver retning, samt en vejmidte med autoværn hvor der er opsat belysningsmaster. Med vejens nuværende dimensionering og hastighedsbegrænsning vurderer forvaltningen det ikke muligt at finde plads til at anlægge en cykelsti på vejen inden for vejreglerne som beskriver dimensionering af kørebanespor relativt til gældende hastighedsbegrænsninger, og det vil under alle omstændigheder være nødvendigt at nedklassificere vejen fra motorvej til motortrafikvej. Vejreglerne foreskriver at køresporenes vejledende minimumsbredde skal være 3,50 meter ved 70 km/t imens man kan nøjes med 3,25 meter ved 60 km/t. Der findes i dag en række ældre veje, som er smallere end end de vejledende minimumsbredder. Ved anlæg af nye veje vil man i dag følge vejreglernes anvisninger af hensyn til trafikikkerhed, fremkommelighed og ud fra at biler i dag er væsentlig større end fra år tilbage.

Det er forvaltnings vurdering, at det vil være nødvendigt at sænke den lokale hastighedsbegrænsning til 60 km/t for at finde plads til at anlægge en cykelsti på vejen inden for den nuværende vejgeometri.

For at den lokale hastighedsbegrænsning kan sænkes til 60 km/t vil det kræve, at omfartsvejen nedklassificeres til motortrafikvej.

Forvaltningen har i 2022 været i dialog med politiet og Vejdirektoratet om hastighedsnedsættelse fra 90 km/t til 70 km/t på omfartsvejen samt nedklassificering fra motorvej til motortrafikvej. Teknikudvalget besluttede den 14. marts 2022 at bemyndige forvaltningen at ansøge Nordsjællands Politi om nedsættelse af hastigheden til 70 km/t på Lyngby Omfartsvej. Den 30. juni 2022 modtog Lyngby-Taarbæk kommune samtykke fra politiet til at nedsætte hastigheden på Lyngby Omfartsvej til 70 km/t. Lyngby Omfartsvej fik ved denne lejlighed ikke ændret status fra motorvej til motortrafikvej.

Omfartsvejen er en rutenummeret vej, der har forbindelse med en statsvej. Inden kommunen træffer en beslutning om vejens status eller konstruktion, der kan få betydning for vejens kapacitet eller fremkommelighed, skal Vejdirektoratet og de kommunalbestyrelser, som vejen løber mellem have lejlighed for at udtale sig.

Hvis der sker anlægsmæssige ændringer i forbindelse med en nedklassificering, skal kommunen endvidere have politiets samtykke til dette. Hvis der opstår uenighed mellem politiet og kommunen, f.eks. fordi politiet ikke vil give samtykke til en ombygning, kan sagen indbringes for transportministeren.

I forhold til en yderligere hastighedsnedsættelse på omfartsvejen er det i henhold til færdselslovens bestemmelser politiet, der træffer afgørelser om dette.

Inden omfartsvejen kan ombygges skal nabokommuner og Vejdirektoratet have mulighed for at udtale sig, bygger på, at der er et samarbejde med ligestillede vejmyndigheder, og at der sker en dialog med henblik på at koordinere de trafikale

og trafikmiljømæssige hensyn. Bestemmelsen er til for at sikre, at der ikke opstår konflikter mellem vejmyndighederne, da samarbejdet om koordineringen af vejnettet er nødvendig for at sikre hensynet til trafikken og færdselssikkerheden på de overordnede veje. Forvaltningen vurderer, at en ombygning af omfartsvejen til motortrafikvej på nuværende tidspunkt er vanskelig at komme igennem med på grund af vejens betydning som bindeled til og fra København.

## Løsninger

Forvaltningen vurderer, at det ikke er muligt at etablere en cykelsti på omfartsvejen med den nuværende hastighedsgrænse på 70 km/t, da kravene til kørebanebredde ved denne hastighed ikke levner plads inden for vejens eksisterende dimensioner.

Det vurderes derfor nødvendigt at sænke hastigheden til 60 km/t, før det bliver teknisk muligt at anlægge en ensrettet cykelsti i hver side af vejen (jf. bilag). Dette kræver, at vejen bliver nedklassificeret til motortrafikvej og ombygget, så der er plads til cykelsti og kørebaneareal. Inden der kan træffe en afgørelse om at foretage anlægsmæssige ændringer, kræver det politiets samtykke. Endvidere skal nabokommuner og Vejdirektoratet have mulighed for at udtale sig med henblik på at koordinere de trafikale og trafikmiljømæssige hensyn.

En cykelsti vurderes mest hensigtsmæssig på strækningen fra ramperne ved Lyngby Hovedgade til ramperne ved Skovbrynet i Sorgenfri, ca. 2,4 km. Denne løsning vurderes som den mest trafiksikre og tilgængelige for cyklister.

Forvaltningen vurderer dog, at projektet vil være meget omkostningstungt, og at de økonomiske midler vil kunne anvendes mere effektivt på andre projekter i den kommunale cykelhandlingsplan.

## Strategisk ramme

Projektet indgår ikke i kommunens nuværende cykelhandlingsplan, men understøtter visionen i kommunens cykelstrategi om at fremme sikker og grøn mobilitet.

## Videre proces

Hvis Teknikudvalget beslutter at der skal arbejdes videre med projektet, vil forvaltningen gå i dialog med Nordsjællands politi, de tilstødende kommuner og Vejdirektoratet om projektet.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser på nuværende tidspunkt.

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

## Beslutning

Sagen udsat med faldne bemærkninger.

## Bilag

cykelsti på omfartsvejen profil

# Punkt 15: Handleplan for Tilgængelighed 2025-2035 og Tilgængelighedsforum (Beslutning)

05.00.00-G01-61-25

## Resume

Kommunalbestyrelsen vedtog i 2023 en tværgående strategi for tilgængelighed med visionen "Lige adgang for alle". Som opfølgning er der nu udarbejdet en handleplan (Handleplan for tilgængelighed 2025–2035), der omsætter strategiens målsætninger til konkrete initiativer. Handleplanen bygger på input fra et temamøde om tilgængelighed samt på dialoger med Danske Handicaporganisationer. Med sagen kan der tages stilling til handleplanen og til at nedsætte et tilgængelighedsforum der skal arbejde videre med handlingsplanens indhold og sikre kontinuitet i indsatsen.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Handleplan for tilgængelighed 2025-2035 godkendes.
2. Forvaltningen arbejder videre med at forberede nedsættelsen af et tilgængelighedsforum, som skal sikre kontinuitet i handleplanens indsatser.

## Problemstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 23. november 2023 en strategi for tilgængelighed med visionen Lige adgang for alle. Strategien fastlægger kommunens ambition om, at alle borgere skal kunne færdes og deltage på lige fod i kommunens offentlige rum, bygninger og digitale services. Dette gælder både fysiske tilgængelighedsforhold, som eksempelvis veje, stier, fortove, kantsten, ramper, offentlige bygninger og rekreative områder, samt digitale platforme, hvor borgere forventer adgang til information og selvbetjeningsløsninger. Strategien understøtter samtidig kommunens overordnede politiske mål om sociale lighed, inklusion, bæredygtighed og et levende bymiljø, hvor alle borgere kan deltage aktivt.

Som led i implementeringen af strategien afholdt kommunen den 26. juni 2025 et temamøde om tilgængelighed. Her deltog medlemmer af Kommunalbestyrelsen, Handicaprådet, Seniorrådet, Trafiksikkerhedsrådet samt eksterne interessenter fra handicapområdet. På mødet blev der drøftet konkrete udfordringer i kommunen, herunder barrierer i offentlige bygninger, udearealer, digitale løsninger og transportadgang. På mødet var Gentofte Kommune inviteret til at holde oplæg om hvordan de arbejder med tilgængelighed i deres kommune, herunder en præsentation af deres tilgængelighedsforum. Derudover var der også oplæg fra God Adgang som hjælper kommuner med at vurdere og synliggøre tilgængeligheden af bygninger og offentlige steder for personer med handicap. De kan hjælpe med at kortlægge barrierer, komme med anbefalinger til forbedringer og sikre, at kommunale bygninger lever op til tilgængelighedsstandarder. Dette hjælper borgere med forskellige behov at planlægge besøg og få lige adgang til kommunens tilbud. Mødet gav værdifuld viden om borgernes oplevelser, behov og ønsker, som har været afgørende input til udarbejdelsen af handlingsplanen.

Ud fra temamødet og efterfølgende dialoger med relevante aktører, herunder repræsentanter fra Danske Handicaporganisationer er det foreslået, at der ikke alene er brug for at præsentere konkrete projekter i en handlingsplan, men også at nedsætte et tilgængelighedsforum som kan understøtte implementeringen og komme med input til kommunale projekter, hvor tilgængelighed bør indtænkes. Udfordringen ligger både i at identificere eksisterende barrierer, eksempelvis manglende ledelinjer i det offentlige rum, prioritere indsatsen og sikre, at nye projekter og investeringer fra start indtænker tilgængelighed.

## Løsninger

### *Handleplan for tilgængelighed 2025-2035*

Handlingsplanen for tilgængelighed 2025–2035 er udarbejdet som et konkret redskab til at omsætte kommunens strategi til handling. Planen bygger på input fra temamødet i juni 2025, løbende møder med repræsentanter fra Danske Handicaporganisationer og input fra forskellige relevante centre i forvaltningen, som har bidraget med faglig viden, erfaringer fra praksis og forslag til indsatser. Danske Handicaporganisationers notat om ønsker til handlingsplanen er vedlagt (bilag).

Handlingsplanen indeholder 21 konkrete projekter som dækker centrale områder som organisering, digital service, veje, stier, adgang til offentlig transport, planlægning, byggesager og kommunale bygninger.

## *Nedsættelse af et tilgængelighedsforum*

Et centralt element i planen er forslaget om at nedsætte et tilgængelighedsforum, som skal arbejde videre med handlingsplanens indhold og sikre kontinuitet i indsatsen. Forummet vil fungere som et rådgivende organ i forhold til konkrete projekter særligt indenfor vej-, bygnings- og det digitale område. Forummet følger implementeringen af eksisterende projekter, vurderer nye tiltag og sikrer involvering af relevante aktører, både internt i forvaltningen og eksternt. Dette forum skal skabe en platform for dialog, vidensdeling, kvalificering af projekter og prioritering af tilgængelighedsindsatser på tværs af kommunen. Forummet vil kunne komme med deres rådgivning omkring konkret prioritering af projekter på tilgængelighedsområdet. Forummet kan også anvendes til fælles dialog, som i nogle tilfælde kan træde i stedet for en række høringer. Kommissorium for Gentofte Kommunes tilgængelighedsforum er vedlagt som inspiration (bilag).

Nedsættelsen af et forum vil medføre et øget ressourceforbrug for forvaltningen i form af sekretariatsbetjening, koordinering og forberedelse af møder samt opfølgning på forummets anbefalinger.

## **Strategisk ramme**

Handlingsplanen bygger på Lyngby-Taarbæk Kommunes strategi for tilgængelighed, som fastlægger kommunens overordnede vision, mål og principper for lige adgang til kommunens offentlige rum, bygninger og digitale services.

## **Videre proces**

Såfremt udvalget beslutter Handlingsplan for tilgængelighed 2025-2035, herunder etableringen af et tilgængelighedsforum, vil forvaltningen i starten af 2026 forelægge en ny sag til politisk behandling, hvor forummets kommissorium beslutes, herunder formål, sammensætning og ansvarsområder samt de økonomiske konsekvenser.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. I nye bygge- og anlægsprojekter vil tilgængelighedshensyn blive indarbejdet som en del af projektets økonomi.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler.

Skoleudvalget anbefaler.

Dagtilbudsudvalget anbefaler.

Kultur- og Fritidsudvalget anbefaler.

Byplanudvalget anbefaler.

Ældre- og Omsorgsudvalget anbefaler.

Forebyggelses- og Socialudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## **Beslutning**

Anbefalet, idet udvalget foreslår en pulje for tilgængelighedsinitiativer i forbindelse med budgetforhandlinger for 2027.

## **Bilag**

Handlingsplan for tilgængelighed 2025-2035

Tilgængelighed notat 24. okt. 2025 - Danske Handicaporganisationer

Kommissorium for tilgængelighedsforum Gentofte Kommune

Seniorrådets høringssvar vedr. Handleplan for Tilgængelighed 2025-2035

# Punkt 16: Plantning af træer på Dyrehavegaards Jorder (Beslutning) (Genforelæggelse)

01.00.00-G10-1-23

## Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede i december 2024, at endelig beslutning om rejsning af skov på Dyrehavegaards Jorder skulle afvente afklaring vedr. retsgrundlaget om reduktion af skovbyggelinjer. Folketinget har i maj 2025 behandlet lovforslaget vedr. ændring af Naturbeskyttelsesloven m.fl. Sagen præsenterer forslag til placering af skov med et tilhørende lysåbent areal samt scenarie for placering af mindre grupper af træer (lunde). Der kan tages beslutning om rejsning af skov og plantning af mindre grupper af træer.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

- der, i lyset af de ændrede forudsætninger vedrørende muligheden for reduktion af skovbyggelinjen, ikke foretages skovrejsning på Dyrehavegaards Jorder,
- forvaltningen, som en del af udbygningsaftalen med Novonesis, bemyndiges til at indgå aftale med Novonesis om finansiering af plantning af mindre grupper af træer (lunde) på Dyrehavegaards Jorder inkl. finansiering af etableringspleje på min. 3. år under de i økonomiafsnittet nævnte forudsætninger.

## Problemstilling

### Baggrund og tidligere beslutninger

Naturstyrelsen rettede i efteråret 2023 henvendelse til kommunen med tilbud om rejsning af statsskov. Kommunalbestyrelsen besluttede i maj 2024 (sag nr. 17), at arbejde med en skov på 3-5 ha på Dyrehavegårds Jorder, bl.a. under forudsætning af, at skovbyggelinjen omkring den nye skov reduceres således, at byggeri på naboejendommene ikke besværliggøres. På baggrund af dialogen med Naturstyrelsen var det forventningen, at skovbyggelinjen kunne reduceres rundt om hele skoven. Det fremgik af den politiske sag, at forvaltningen ville kontakte Miljøstyrelsen (nu Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø) med henblik på at få en bekræftelse vedr. reduktion af skovbyggelinjen.

I december 2024 blev 2 scenarier for placering af skov (sag nr. 15) fremlagt. Kommunalbestyrelsen besluttede at afvente Folketingets behandling af lovforslaget om ændring af Naturbeskyttelsesloven. Lovforslaget blev behandlet i maj 2025, og det er fortsat – under visse forudsætninger – muligt at søge om reduktion af skovbyggelinjen.

Kommunalbestyrelsen tilkendegav samtidig, at en skovplacering øst for Novonesis/LIFE (principforslag B) var at foretrække, og ønskede desuden et scenarie med mikroskov og mindre grupper af træer i området nord for Trongårdsskolen og U/Nord (område umiddelbart nord for Trongårdsskolen og U/Nord).

### Status vedr. mulighed for reduktion af skovbyggelinjen

Forvaltningen har været i dialog med Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) ift. reduktion af skovbyggelinjen. Skovbyggelinjen kan ikke reduceres på arealer uden lokalplan med byggeretsgivende bestemmelser. Skovbyggelinjen kan, efter ansøgning til og konkret sagsbehandling i SGAV, ikke forventes reduceret til mindre end 30 meter. Beslutning om reduktion kan først træffes, når skoven er plantet.

I bilaget ”Skovbyggelinjens udstrækning” er vist en illustration af skovbyggelinjen omkring en potentiel ny skov, herunder hvor skovbyggelinjen efter ansøgning eventuelt kan og ikke kan forventes reduceres.

## Løsninger

### Bearbejdning af forslag til placering af skov

I bilaget "Placering af skov" ses en bearbejdning af principforslaget til placering af skov umiddelbart øst for Novonesis/LIFE. Skovens udstrækning er primært styret af en række administrative linjer samt sigtelinjer hen over

foldene, bl.a. mod og fra LIFE. Skoven består af 2 skovpartier på i alt 3 ha. Hertil kommer et lysåbent areal på ca. 1,1 ha, som forbinder de to skovpartier.

- Skoven vil blive fredskov (skov til evig tid).
- De træbevoksede dele af skoven vil afkaste en 300 meter skovbyggelinje.
- Skovens placering og udformning skaber bl.a. rum/lysning ved den eksisterende legeplads. Kælkebakken friholdes for beplantning.
- Skovens placering skærmer for indblik til Novonesis' eksisterende samt potentielt fremtidige byggeri, som kan opføres jf. lokalplan 264.

#### **Udfaldsrum vedr. skovrejsning**

Forvaltningen ser 3 udfaldsrum vedr. rejsning af skov på Dyrehavegaards Jorder:

1. Rejsning af statsskov - frasalg af kommunale arealer til Naturstyrelsen
2. Rejsning af skov for fx kommunale midler, støttemidler - kommunen beholder ejerskabet af skoven
3. Ingen skovrejsning - men i stedet placering af mindre grupper af træer (lunde)

I bilaget "Udfaldsrum vedr. skovrejsning på Dyrehavegaards Jorder" fremgår forvaltningens vurdering af 3 ovenstående udfaldsrum, herunder forhold vedr. fredskov, skovbyggelinje mv.

Forvaltningen anbefaler udfaldsrum 3, hvor der etableres mindre grupper af træer (lunde) i stedet for egentlig skovrejsning. Dette udfaldsrum bevarer det kommunale ejerskab og der sikres størst mulig fleksibilitet i forhold til en eventuel fremtidig udvikling af området. Lundene har desuden en størrelse, så de ikke bliver til fredskov og ikke afkaster skovbyggelinje.

Hvis skovrejsningen ønskes, anbefales det i så fald gennemført med kommunale midler – eventuelt med støtte – da det vil give bedre muligheder for at tilpasse anvendelsen af de omkringliggende arealer over tid. En kommunalt ejet skov vil fx kunne sælges til en privat grundejer, hvilket betyder, at skoven ikke længere udløser en 300 meter skovbyggelinje, selvom den fortsat vil være fredskov.

#### **Scenarie for mindre grupper af træer**

Forvaltningen har udarbejdet et scenarie med plantning af mindre grupper af træer, se bilag "Mindre grupper af træer - lunde". I scenariet suppleres de eksisterende lunde med yderligere 3 lunde:

- De nye og eksisterende lunde ligger som et bånd gennem landskabet og skaber en grøn forbindelse fra Rævehøjvej i Nord til Trongårdsskolen i syd.
- De nye og eksisterende lunde vil skabe et varieret indkig til Novonesis/LIFE og udsyn fra Novonesis/LIFE.
- Lundene afkaster ikke en skovbyggelinje.
- Lundene bliver ikke til fredskov.

#### **Status for udbygningsaftalen med Novonesis**

I forbindelse med salg af areal til Novonesis (tidl. Novozymes) i 2016 blev der indgået en frivillig udbygningsaftale, hvorefter Novonesis over en årrække forpligter sig til at foretage en række investeringer i området. Senest har Novonesis i 2025 etableret en sti mellem naturstien (ml. Rævehøjvej og Trongårdsstien) og Hjortekærvej. Efter anlæg af stien til Hjortekærvej forventes der at være et restbudget på ca. 5-6 mio. kr.

Forvaltningen foreslår, at der indgås dialog med Novonesis om finansiering af plantning af mindre grupper af træer (lunde) inkl. etableringspleje på min. 3 år. Der lægges samtidig op til, at forvaltningen bemyndiges til at indgå en aftale såfremt de økonomiske forudsætninger jf. økonomiafsnittet er opfyldt.

#### **Lokalplanligt**

Forvaltningen vurderer, at plantning af mindre grupper af træer, som indstillet, ikke er lokalplanligt. Se bilaget "Planmæssige forhold".

#### **Strategisk ramme**

Bæredygtighedsstrategi, fokusområde "Natur og klimatilpasning".

## Videre proces

Den videre proces vil afhænge af de politiske beslutninger.

## Økonomi

Forvaltningen vurderer, at etablering af 3 nye lunde i alt koster ca. 300-450.000 kr. Ved ovenstående overslag forventes plantet i alt ca. 1.100-1.500 træer og buske (ca. 30-60 cm højde).

Det forventes, at driften de første 1-3 år vil være ca. 80.000 kr. årligt, i år 4-7 falder driftsudgiften til ca. 50.000 kr. årligt og fra år 8 til ca. 25.000 kr. årligt. Faldet i driftsudgiften forudsætter, at træerne er i god vækst og der har været foretaget en god etableringspleje.

Hvis der kan indgås en aftale med Novonesis, som betyder, at de finansierer etableringsudgifter og driftsudgiften i de første 1-3 år, vil kommunen skulle afholde driftsudgifterne herefter. Der lægges i den forbindelse op til, at disse finansieres inden for rammen af driftsbudgettet til Arealdrift under aktivitetsområdet Vej og Park. Hvis forvaltningen bemyndiges til at kunne indgå en sådan aftale, vil dette forudsætte, at økonomien overholder denne ramme. Alternativt vil forvaltningen vende tilbage med en politisk sag herom.

Såfremt der indgås en aftale med Novonesis, hvor kommunen afholder driftsudgifterne i de første 1-3 år, men får dækket disse udgifter af Novonesis, vil de bevillingsmæssige konsekvenser blive indarbejdet ved førstkommande aktuelle budgetopfølgning.

Naturstyrelsen har tilbudt 220.000 kr. / ha svarende til prisen for landbrugsjord under forudsætning af min. 2 ha skov. Der har ikke været dialog med styrelsen om udgift til fx flytning af foldhegn, vejadgang mv. Sælges skov og lysåbent areal (mellem skovpartierne) til Naturstyrelsen, vil kommunen ikke have en driftsudgift på disse arealer. Driften af den nye grussti til Hjortekærvej, vil formentlig fortsat skulle afholdes af kommunen.

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget, Byplanudvalget og Økonomiudvalget anbefaler pkt. 1 og 2.

Kommunalbestyrelsen beslutter pkt. 1 og 2.

## Beslutningsforløb

### Beslutning fra Teknikudvalget , den 19. august 2025, punkt 4:

Ad. 1-2) Konservative (C) fremsatte følgende ændringsforslag:

Udvalget anbefaler kommunalbestyrelsen at udsætte sagen, idet der ønskes politisk dialog med ministeren for Grøn Trepert om en ændring af Naturbeskyttelsesloven ift. skovbyggelinjer fra bynære skovrejsninger.

Afstemning om ændringsforslaget:

For stemte: 6 (4 (C), 1 (F) og 1 (Ø)).

Imod stemte: 1 (B), idet det ønskes at følge forvaltningens indstilling om mindre grupper af træer.

Herefter blev ændringsforslaget vedtaget, og forvaltningens indstillinger 1-2 faldt.

### Beslutning fra Byplanudvalget, den 20. august 2025, punkt 9:

Ad. 1-2) Konservative (C) fremsatte følgende ændringsforslag:

Udvalget anbefaler kommunalbestyrelsen at udsætte sagen, idet der ønskes politisk dialog med ministeren for Grøn Trepert om en ændring af Naturbeskyttelsesloven ift. skovbyggelinjer fra bynære skovrejsninger.

Afstemning om ændringsforslaget:

For stemte: 4 (3 (C) og Claus Bøgh-Svenningsen (UP))

Imod stemte: 1 (B), idet det ønskes at følge forvaltningens indstilling om mindre grupper af træer, men at man gerne ser en generel dialog med ministeren for Grøn Trepert om ændringer af skovbyggelinjer fra bynær skovrejsninger.

Bodil Kornbek (A) og Anne Grete Bülow (UP) undlod at stemme.

Herefter blev ændringsforslaget vedtaget, og forvaltningens indstillinger 1-2 faldt.

### **Beslutning fra Økonomiudvalget, den 28. august 2025, punkt 19:**

Afstemning om fagudvalgets anbefaling:

For stemte: 6 (3(C), 1(F), 1(Ø), og Claus Bøgh Svenningsen (UP))

Imod stemte: 2 (1(V), 1(B))

Radikale (B) stemmer imod, idet det ønskes at følge forvaltningens indstilling om mindre grupper af træer, men at man gerne ser en generel dialog med ministeren for Grøn Trepert om ændringer af skovbyggelinjer fra bynær skovrejsninger.

Venstre (V) stemmer imod, idet vi ønsker området brugt til andre formål.

Socialdemokratiet (A) undlader at stemme.

Anbefalet i overensstemmelse med fagudvalgets anbefaling.

Casper Strunge (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C).

### **Beslutning fra Kommunalbestyrelsen, den 4. september 2025, punkt 12:**

Afstemning om indstillingerne 1-2)

For stemte 17: (11(C), 2(F), 1(Ø), 2(A) og Claus Bøgh Svenningsen (UP))

Imod stemte 4: (2 (B), 1(V), 1(Å))

Venstre stemmer imod, idet Venstre ønsker at området går til andre formål.

Radikale Venstre (B) og Alternativet (Å) stemmer imod, idet partierne ønsker at følge forvaltningens indstilling om mindre grupper af træer, men at man gerne ser en generel dialog med ministeren for Grøn Trepert om ændringer af skovbyggelinjer fra bynær skovrejsninger.

Hermed blev fagudvalgenes indstillinger godkendt.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende. I stedet deltog Susanne Hjernøe (B).

### **Supplerende sagsfremstilling**

Borgmesteren har den 30. september 2025 fremsendt brev til ministeren for Grøn Trepert bl.a. med forslag til initiativer, som kan løse udfordringen med skovbyggelinjen for bynære skove (bilag). Ministeren har den 10. oktober 2025 svaret, at skovbyggelinjen indgår på ministeriets liste over barrierer for rejsning af 250.000 ha ny skov frem mod 2045, som kræver opmærksomhed. Ministeren har bedt ministeriet om at skærpe opmærksomheden omkring udfordringer med skovbyggelinjen (bilag).

Forvaltningen har i meddelelssesag til BY og TEK i oktober 2025 orienteret om ovenstående samt anført, at forvaltningen ikke foretager sig yderligere udover at orientere KL om dialogen med ministeren og understøtte dem, hvis de har brug for yderligere argumentation til deres dialog med ministeriet om skovbyggelinjeproblematikken.

Forvaltningen har i oktober 2025 været i dialog med Naturstyrelsen, som har oplyst, at midlerne til skovrejsning forventelig er til stede, hvis kommunen ultimo 2025 eller i første halvår af 2026 vender tilbage med beslutning om at gå videre med salg til rejsning af statsskov. I så tilfælde forventes plantning i 2027. Naturstyrelsen bemærkede dog, at de har fået flere projekter ind, som giver mulighed for større sammenhængende skovområder. De større sammenhængende skovområder er som udgangspunkt styrelsens førsteprioritet frem for mindre spredte skovområder. Naturstyrelsen har ikke pt. lavet en endelig opgørelse over de resterende puljemidler.

Skovdyrkerforeningen har i 2024 vurderet, at kommunen forventelig vil kunne opnå støtte fra Klimaskovfonden på op til ca. 64.000 kr./ha til etablering af mindre skov på Dyrehavegaards Jorder, se sag til Kommunalbestyrelsen den 12.12.2024 (sag nr. 15).

Trods velvilje hos ministeren for Grøn Trepert, må det lægges til grund, at etablering af statsskov på nuværende tidspunkt vil ske på det nuværende regelgrundlag fsva. mulighed for reduktion af skovbyggelinjer.

Sagen genforelægges med den oprindelige indstilling.

## **Beslutning**

Ad 1)

Konservative stiller følgende ændringsforslag:

Ikke anbefalet, idet udvalget ønsker, at der fortsat arbejdes på etablering af 3-5 ha privat skov med offentlig adgang. Desuden anbefaler udvalget, at Kommunen afviser Naturstyrelsens tilbud om at rejse statsskov. Udvalget ser gerne, at forvaltningen undersøger muligheden for, at Novonesis vil bidrage til plantningen af træer.

Afstemning:

For stemte: 4 (C).

Imod stemte: 1 (B), idet vi ønsker den oprindelige indstilling.

SF og Enhedslisten undlod at stemme.

Hermed blev ændringsforslaget godkendt.

Ad 2) Ikke anbefalet.

## **Bilag**

Oversigtskort november

Oversigtskort

Skovbyggelinjens udstrækning

Placering af skov

Mindre grupper af træer - lunde

Udfaldsrum vedr. skovrejsning

Planmæssige forhold

Brev til ministeren for Grøn Trepert

Svar fra ministeren for Grøn Trepert

# Punkt 17: Omlægningsplan for Lokal Trepert Øresund (Beslutning)

00.01.10-A00-2-25

## Resume

Denne sag vedrører Lyngby-Taarbæk Kommunes bidrag til omlægningsplanen under Lokal Trepert Øresund, der er del af den nationale indsats for at fremme natur, biodiversitet og arealomlægning. Med sagen kan konkret tages stilling til at principgodkende et kommunalt skiteseprojekt i Ermelunden, som udgangspunkt for at kommunen arbejder videre med denne omlægningsindsats.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at skiteseprojektet i Ermelunden, som indgår i omlægningsplanen for Lokal Trepert Øresund, principgodkendes.

## Problemstilling

Med Aftale om et Grønt Danmark og Aftale om Implementering af et Grønt Danmark har kommunerne ansvaret for den lokale organisering af 23 lokale trepater, der skal koordinere den lokale planlægning og implementering af omlægningsindsatsen.

Lyngby-Taarbæk Kommune er medlem af Lokal Trepert Øresund, hvor Fredensborg Kommune har formandskabet og står for sekretariatsbetjeningen. Lokal Trepert Øresund består af 24 kommuner.

Den lokale trepart er et samarbejdsorgan, som skal drøfte, koordinere og tænke i helheder på tværs, og ikke en myndighed. Den lokale trepart er forpligtet til løbende at opdatere omlægningsplanen, så den anviser en realiserbar vej til indfrielse af målene.

Lokal Trepert Øresund har udarbejdet et kommissorium, der er anvendt som grundlag for udarbejdelsen af omlægningsplanen (bilag).

I Lyngby-Taarbæk Kommune har Richard Sandbæk (formand) og Gitte Kjær-Westermann (suppleant for Richard Sandbæk) været udpeget i den politiske styregruppe.

### *Omlægningsplanen*

Omlægningsplanen skal vise vejen til målfrielse af kvælstof og lavbundsindsatsen, og kommunen skal i omlægningsplanen arbejde for så vidt muligt at identificere arealer, som har potentiale for at bidrage til beskyttet natur og hvor muligt også til strengt beskyttet natur. Dertil kommer potentielle områder til skovrejsning.

Omlægningsindsatsen omfatter udtagning af kulstofrige lavbundsjord, vådområder, minivådområder, skovrejsning, ekstensivering og andre arealbaserede omlægningsindsatser, herunder at bidrage til bedre vilkår for natur og biodiversitet.

Omlægningsplanen er udarbejdet i IT-plattformen MARS og består af projekter, som kan være på forskellige stadier – fra skitser til projekter, der har opnået tilsagn om tilskud til gennemførelse. MARS indeholder det samlede overblik over projekternes kvælstofeffekt, arealet af udtagne lavbundsjord og skovrejsning, samt omlægningsplanernes bidrag til mere natur.

I 2025 har der været fokus på at indtegne skitsetegninger (også benævnt skiteseprojekter). Skitsetegningerne er ikke bindende for lodsejere. De er heller ikke myndighedsbehandlet i henhold til gældende lovgivning. Dette sker først senere, efterhånden som projekterne konkretiseres og realiseres. Skitsetegningerne er ikke offentligt tilgængelige i MARS.

Omlægningsplanen gælder for hele Lokal Trepert Øresund og består af tabeller over indtegnede skitser i MARS (bilag). Omlægningsplanen suppleres af et følgebrev og Bemærkninger om Aftaler og bemærkninger til omlægningsplan for Den Lokale Trepert Øresund (bilag). Heri uddybes omlægningsplanen ift. konkrete hensigter og drøftelser. Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune skal kun principvedtage den del af omlægningsplanen, som gælder for Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er vedlagt et særskilt udtræk fra MARS, som kun gælder for Lyngby-Taarbæk Kommune (bilag). Derudover er vedlagt kortbilag, som viser de indtegnede skitser (bilag). Desuden er vedlagt en læsevejledning til omlægningsplanen (bilag).

## Løsninger

### *Kvælstofområder i omlægningsplanen*

Lokal Trepert Øresund er en del af 2 kystvandgrupper: Nordlige Øresund og Kattegat Nordsjælland. Kystvandgrupperne skal samlet set reducere 960 tons kvælstof, heraf skal Lokal Trepert Øresund levere en indsats på mindst 48 tons kvælstof. Den verificerede plan for Lokal Trepert Øresund leverer en kvælstofreduktion på 82 tons. Samlet set opfylder omlægningsplanen for Lokal Trepert Øresund de fastsatte mål for kvælstofreduktion.

Lyngby-Taarbæk Kommune har kun et meget lille potentiale for en kvælstofindsats, og det er ikke på nuværende tidspunkt realistisk at gennemføre en kvælstofindsats i kommunen. Kommunen har derfor ikke udpeget en kvælstofindsats i omlægningsplanen.

### *Lavbundsindsatser i omlægningsplanen*

Der er fastsat et nationalt mål om at udtage 140.000 hektar kulstofrige lavbundslande inkl. randarealer på landsplan frem mod 2030. Der er ikke fastsat et lokalt mål for de enkelte lokale treparter.

Lyngby-Taarbæk Kommune har ifølge Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø potentielt 399 hektar lavbundsarealer ud af et samlet potentiale i Lokal Trepert Øresund på 5.887 hektar. Potentialet er i praksis væsentligt lavere, da tallet også omfatter lavbundsarealer, hvor der er placeret bygninger, vejanlæg og søer mv.

Lokal Trepert Øresunds udregninger viser i stedet et potentiale på 1.718 hektar for potentielle lavbundslande i omlægningsplanen, heraf 252 hektar i Lyngby-Taarbæk Kommune. Igen ligger en betydelig del af lavbundsarealer i søerne blandt andet i Furesøen og Lyngby Sø. Også et projekt omkring Mølleåen har været undersøgt, men det vurderes ikke at være muligt i første omgang at lave en indsats her, da udbyttet ikke vil være stort nok, da mange af arealerne allerede er våde.

Dette betyder, at hovedparten af de udpegede potentielle lavbundslande i Lyngby-Taarbæk Kommune i forvejen er våde og derfor ikke er mulige at inddrage til et lavbundsprojekt.

### *Skovrejsning i omlægningsplanen*

Der er fastsat et nationalt mål om at rejse 250.000 hektar skov frem mod 2045. Heraf skal 100.000 hektar være urørt skov. Der er ikke fastlagt et krav om indtegning af potentielle områder til skovrejsning i omlægningsplanen i 2025. Der er heller ikke fastsat et lokalt mål for de enkelte lokale treparter. Lokal Trepert Øresund har udpeget 318 hektar skov. Lyngby-Taarbæk Kommune har ikke indtegnet areal til skovrejsning blandt andet på grund af de beskyttelseslinjer, som skoven vil give.

### *Naturpotentialer i omlægningsplanen*

Der er fastsat et nationalt mål om, at ca. 20 % af Danmarks areal skal være beskyttet eller strengt beskyttet natur. Der er ikke fastlagt et krav om indtegning af potentielle naturområder i omlægningsplanen i år. Der er heller ikke fastsat et lokalt mål for de enkelte lokale treparter.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2025 indtegnet 27 hektar som naturpotentiale, nemlig skitseprojektet i Ermelunden (bilag). Skitseprojektet i Lyngby-Taarbæk Kommune er indtænkt i et større naturområde med Jægersborg Dyrehave og et skitseprojekt i Gentofte Kommune, hvorfor der bør ske en tæt koordinering mellem de to projekter for at sikre en vellykket gennemførelse.

Skitseprojektet kan ikke for nuværende tilskudsfinansieres gennem statens tilskudsordninger og skal derfor realiseres via finansiering fra fonde mm. Lyngby-Taarbæk Kommune forventer at kunne indgå i dialog med fonde blandt andet Novo Nordisk Fonden for afklaring af finansiering/partnerskab i det potentielle projekt.

### *Arealinteresser*

Skitseprojektet er alene indtegnet på kommunens egne arealer, hvorfor der ikke har været en lodsejerinvolvering. En del af arealet forpagtes i dag ud til hestehold på en 5-årig lejekontrakt jf. Kommunalbestyrelsens beslutning den 3. oktober 2024, hvorfor arealinteresserne i skitseprojektet skal inddrages. Med denne sag beslutes der ikke en indskrænkning af den 5-årige lejekontrakt.

Dertil bemærkes, at der i skitesetegningen er taget højde for en mulig kommende supercykelsti langs Helsingørmotorvejen.

### *Landbrug & Fødevarer og Danmarks Naturfredningsforening*

Organisationerne har været inddraget i processen og er kommet med bidrag til omlægningsplanen.

Landbrug & Fødevarer blev præsenteret for kommunens projekter og har ikke haft yderligere kommentarer til kommunen.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i april 2025 holdt møde med den lokale Danmarks Naturfredningsforening (DN). Der er opbakning til projektet Ermelunden, og DN har også tidligere udtrykt et ønske om at gøre Tordals Mose, som ligger i Ermelunden, vådere.

## **Strategisk ramme**

Den overordnede strategiske ramme er de politiske aftaler om Den Grønne Trepert fra 2024. Projektet taler også ind i kommunens Handleplan for Biodiversitet, hvor nogle af de prioriterede indsatsområder fokuserer på at øget biodiversiteten samt at beskytte de biologiske spredningskorridorer.

Projektet kan få betydning for muligheden for at opretholde hestefolde i området, hvilket kan betyde en begrænsning af udfoldelse af hestesporten.

## **Videre proces**

Når omlægningsplanen er principvedtaget af alle kommunalbestyrelser i den lokale trepart, publicerer sekretariatskommunen omlægningsplanen i MARS, så omlægningsplanen bliver offentligt tilgængelig. Principvedtagelsen er ikke bindende for de enkelte skitsetegninger, men markerer, at kommunen arbejder videre med omlægningsindsatsen i de pågældende områder. Der arbejdes videre med udformning af projektet i Ermelunden, og der forelægges på et senere tidspunkt et endeligt oplæg til projektudformning. Der vil i det videre arbejde med projektudformningen skulle ske en hensyntagen til de nuværende forpagtningsaftaler.

Kommunerne skal i samarbejde med de lokale treparter efter principvedtagelsen i 2025 og frem mod 2030 sikre en løbende opdatering af omlægningsplanen.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

En del af Lyngby-Taarbæk Kommunes areal bliver i dag forpagtet til hestehold, hvorfor der vil være en tabt fortjeneste ved at inddrage arealer til natur. Den samlede økonomi herunder finansiering af en eventuel tabt fortjeneste håndteres i en senere sag.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## **Beslutning**

Anbefalet.

Idet udvalget bemærker, at der er tale om en ikke-bindende principbeslutning og beder forvaltningen arbejde videre med at bevare hestefoldene.

## **Bilag**

Lokal trepart Øresunds kommissorium

Omlægningsplanen for Lokal Trepert Øresund (rapport fra MARS)

Følgrebrev og aftaledokument til omlægningsplanen

Omlægningsplanen for Lyngby-Taarbæk Kommune (rapport fra MARS)

Læsevejledning til rapporter i MARS

# Punkt 18: Læringsforløb om mad og mobilitet - EU-ansøgning (Beslutning)

05.00.00-G01-92-25

## Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune har i samarbejde med Bergamo Kommune ansøgt om støtte fra EU's City-to-City Exchange-program under European Urban Initiative (EUI) til et fælles læringsforløb om mad og mobilitet. Formålet er at hente inspiration til, hvordan byer kan fremme bæredygtige hverdagsvaner gennem integreret planlægning og strategisk samarbejde. EUI har godkendt ansøgningen og indvilger i at dække udgifterne til udvekslingen, hvor fire repræsentanter fra forvaltningen planlægger et tre dages besøg i Bergamo i januar 2026.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kommunens deltagelse i en city-to-city udveksling med Bergamo Kommune godkendes, herunder at indtægts- og udgiftsbevilling på 42.000 kr. indarbejdes i 2026 på aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur.

## Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune er i øjeblikket i gang med at udarbejde en madpolitik. Formålet med madpolitikken er, at vi i kommunen skal servere det gode måltid i trygge rammer - samtidig med, at vi tager hensyn til sundhed, ernæring, dyrevelfærd, klima og miljø. Derudover arbejder forvaltningen på at implementere grønne transportvaner og cykelstrategi.

Som en del af dette arbejde er forvaltningen i løbende kontakt med Copenhagen EU Office, som tidligere har ydet assistance med at finde relevante EU-projekter, som kan yde støtte til projekter på bæredygtighedsområdet. Under et møde med Copenhagen EU Office i juni blev EU's city-to-city Exchange Programme præsenteret for forvaltningen. Formålet med EU's City-to-City Exchange-program under European Urban Initiative (EUI) er at give europæiske byer mulighed for at udveksle erfaringer og løsninger på fælles byudviklingsudfordringer. Programmet skal styrke byernes kapacitet og kompetencer gennem praksisnær læring og gensidig sparring. Derudover skal det fremme videndeling og samarbejde på tværs af Europa for at understøtte en mere bæredygtig, grøn og inkluderende byudvikling.

Efter dette møde har forvaltningen identificeret Bergamo Kommune i Italien som en mulig partner ift. de opgaver og udfordringer Lyngby-Taarbæk Kommune står overfor med hensyn til implementering af grønne transportvaner og cykelstrategi, samt arbejdet med udarbejdelse og implementering af den kommunale madpolitik.

Bergamo Kommune har udviklet en ambitiøs madpolitik, der kobler bæredygtig kost, folkesundhed og klimahensyn på tværs af kommunale indsatser. Samtidig arbejder byen målrettet med at fremme bæredygtige transportformer gennem planlægning, infrastruktur og samarbejde med lokale aktører. Kombinationen af strategisk arbejde med bæredygtige hverdagsvaner – både i forhold til mad og transport – gør Bergamo til en relevant samarbejdspartner for Lyngby-Taarbæk Kommune.

## Løsninger

Kommunen har afholdt møder med Bergamo Kommune, som allerede har erfaringer med EU's city-to-city programme og er positivt indstillet på at erfaringsudveksle med Lyngby-Taarbæk Kommune. På den baggrund har forvaltningen i Lyngby-Taarbæk Kommune og forvaltningen i Bergamo Kommune udarbejdet en ansøgning til EUI.

Formålet med udvekslingen er at hente inspiration og viden om, hvordan byer kan arbejde mere integreret med mad- og mobilitetspolitikker som en del af den grønne omstilling. Udvekslingen skal styrke kommunens kompetencer og netværk inden for bæredygtig mobilitet, adfærdændring og helhedsorienteret planlægning. Samtidig skal samarbejdet bidrage til at udvikle nye idéer og metoder, der kan understøtte kommunens egne initiativer for at fremme grønnere transportvaner og sundere hverdagsvalg blandt borgere og ansatte.

EUI har den 23. oktober 2025 godkendt denne ansøgning og indvilger i at dække udgifterne forbundet med udvekslingen, herunder rejse- og opholdsomkostninger. Fra Lyngby-Taarbæk Kommune planlægges det, at fire repræsentanter fra forvaltningen deltager i et tre dages besøg i Bergamo i januar 2026 som led i det fælles læringsforløb. Besøget vil omfatte workshops, faglige møder og byobservationer med fokus på, hvordan Bergamo arbejder strategisk med bæredygtig mobilitet og madpolitik.

## Strategisk ramme

En city-to-city udveksling understøtter kommunens arbejde med udarbejdelse og implementering af den kommunale madpolitik, samt implementering af den grønne transportvaner og cykelstrategien.

## Videre proces

Forvaltningen planlægger at afholde udvekslingen med Bergamo Kommune i januar 2026.

## Økonomi

Der gives en indtægtsbevilling og udgiftsbevilling i 2026 til støtte fra EU's City-to-City Exchange-program under European Urban Initiative (EUI) til et fælles læringsforløb om mad og mobilitet.

t. kr. i 2025 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	2029	Varig? ja/nej
Indtægtsbevilling	TEK / Klima, Miljø og Natur	0	-42	0	0	0	nej
Udgiftsbevilling	TEK / Klima, Miljø og Natur	0	+42	0	0	0	nej
<b>I alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>nej</b>

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## Beslutning

Anbefalet.

## **Punkt 19: Kommende sager**

00.22.00-A00-11-21

### **Sagsfremstilling**

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

Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Fremtidig sammensætning af affaldsbeholdere ved villaer og rækkehuse
- Fremtidig storskraldsordning
- Generel introduktion til fagområdet (dette vil være fokus på det første ordinære udvalgmøde i ny periode)

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

### **Beslutningsforløb**

Feltet er under udvikling og skal ikke udfyldes.

### **Beslutning**

Orientering givet.

## Punkt 20: Meddelelser

00.22.00-A00-11-21

### Sagsfremstilling

#### 1. Kunstgræsbaner

Forvaltningen har den 6. november 2025 afholdt orienteringsmøde for fodboldklubberne og FIL vedrørende etablering af kunstgræsbaner henholdsvis i Idrætsbyen og Virumgårds Jorde i 2026.

##### *Idrætsbyen*

Der er afholdt et separat møde med Lyngby Boldklub A/S den 4. november 2025, hvor klubben er blevet orienteret om den videre proces. Anlægsarbejdet forventes påbegyndt i april 2026, og kunstgræsbanen forventes at være klar til vintersæsonen 2026 (uge 43).

For at de tre kunstgræsbaner i Idrætsbyen kan stå klar til vintersæsonen 2026 (uge 43), har forvaltningen udarbejdet nedenstående tidsplan. Afvigelser fra tidsplanen kan betyde, at kunstgræsbanerne ikke bliver klar i 2026, og forvaltningen følger derfor løbende op på processen.

##### *Tidsplan:*

- December 2025: Ny miljøansøgning indsendes.
- Februar 2026: Udbud af entrepris gennemføres.
- Start marts 2026: Endelige myndighedsgodkendelser forventes modtaget.
- Maj 2026: Anlægsarbejdet påbegyndes.
- Start oktober 2026: Arbejdet forventes afsluttet.

##### *Virumgårds Jorde*

Forvaltningen er i dialog med Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S vedrørende vilkår i nedsivnings- og tilslutningstilladelsen. Når projektet har modtaget nedsivnings- og tilslutningstilladelsen, igangsættes udbudsprocessen, hvilket forvaltningen forventer vil ske inden udgangen af 2025. Anlægsarbejdet forventes påbegyndt i april 2026, hvorefter kunstgræsbanen forventes at være klar til vintersæsonen 2026 (uge 43).

#### 2. Status for drift af belysningsanlæg

På Teknikudvalgets møde den 18. marts 2025 fik udvalget en redegørelse om driften af belysningsanlæggene i Lyngby-Taarbæk Kommune. Udvalget bad i den forbindelse om en kvartalsvis status for at have et kontinuerligt fokus på gadebelysning og belysning i tunneller. Der har således i forbindelse med de omfattende gravearbejder til henholdsvis letbane og fjernvarme været mange kabelbrud, tekniske fejl samt nedtagning af lysmaster på et par strækninger.

Forvaltningen har udarbejdet et overblik med status for belysning på udvalgte lokationer, hvor der har været flest udfordringer med ustabil eller manglende belysning (bilag). Bilaget er opdateret siden Teknikudvalgets møde den 23. september 2025, hvor udvalget senest fik en status. For så vidt angår to af de nævnte lokationer i bilaget kan oplyses:

1. På Anker Engelundsvej er belysningen i både nord- og sydsiden nu færdig og i drift, og arbejdet på de to kombimaster i krydset Anker Engelundsvej og Lundtoftevej forventes at blive udført i december 2025. En kombimast er en blanding af et trafiksignal og en lysmast.
2. På Klampenborgvej (Magasin) er der siden sidste status afholdt møde med Hovedstadens Letbane og Andel Lumen vedrørende genopsætning af belysningsanlæg, og der er fundet en løsning i forhold til brandvejen. Andel Lumen afventer, at Hovedstadens Letbane færdiggør ophæng af køreledninger, hvorefter opsætning af belysning påbegyndes. Arbejdet forventes opstartet i december 2025.

Som supplement til den kvartalsmæssige status på drift af belysningsanlæg har Andel Lumen udarbejdet en driftsrapport for hele kommunen for perioden oktober 2024 til og med september 2025 (bilag). Overblikket viser antallet af indmeldte og afsluttede fejl, åbne igangværende fejl og fejlårsag. I perioden oktober 2024 til og med september 2025 er der i alt indmeldt 1.447 fejl og udbedret 1.474 fejl på belysningen. Da rapporten blev udarbejdet den 30. september 2025, var der 45 igangværende sager.

#### 3. Opfølgning på udvalgsag om tilstandsvurdering af veje, stier og fortøve

Forvaltningen orienterede i en mødesag den 19. august 2025 Teknikudvalget om status for tilstanden af de offentlige veje, stier og fortove i kommunen samt tilstanden for vejafvanding på de tidligere private fællesveje. Status viste, at kommunens veje, fortove og stier generelt er i tilfredsstillende stand, men at der er brug for at tilføre ekstra ressourcer for at fastholde standen. Efter overtagelsen af de private fællesveje er der gennemført inspektion af vejafvanding, som viser, at den generelle tilstand af stikledninger er ringe.

Forvaltningen har i forlængelse af Teknikudvalgsmødet undersøgt muligheden for at finde finansiering inden for egen ramme, herunder om der er uforbrugte drifts- og anlægsmidler. Det er ikke muligt indenfor det nuværende budget uden at sænke serviceniveauet på andre områder.

#### **4. Vejbelysning på private fællesveje**

Kommunalbestyrelsen besluttede på sit møde den 12.12.2024 at tilbagekøbe kommunens vejbelysningsanlæg. På nogle private fællesveje er opsat et privat vejbelysningsanlæg finansieret af tilstødende grundejere, mens andre private fællesveje er koblet på det kommunale vejbelysningsnetværk, og dermed dækker kommunen omkostningerne til belysningen. Der er 193 private fællesveje, hvor kommunen dækker omkostningerne og 17 hvor grundejerne selv betaler.

Ifølge privatvejslovens § 59, stk. 1, er det som udgangspunkt de tilgrænsende grundejere, der skal betale for vejbelysning på private fællesveje, uanset om belysningen er etableret efter grundejeres eller kommunens ønske. Kommunalbestyrelsen har dog efter § 59, stk. 6, mulighed for at beslutte, at kommunen afholder udgiften, hvis der foreligger almene offentlige hensyn.

I en kommende sag skal det besluttes, om udgiften til el, drift og vedligehold af vejbelysning på de private fællesveje fortsat skal dækkes af kommunen, eller overgå til grundejerne. Forinden vil myndighed afdække om der foreligger almene offentlige hensyn indenfor rammen af §59 stk. 6 på de resterende 17 private fællesveje, hvorefter forvaltningen vil forelægge en sag med forslag til den videre proces.

Hvis vejbelysningsanlægget skal overgå til grundejere på de 193 PFV skal der foretages en elektrisk separation af anlægget. Dette indebærer at den berørte del af vejbelysningsnettet fysisk skal adskilles fra kommunens anlæg. Dette sker ved at opsætte nyt tændskab, omlægning af ledninger og installation af elmåler med eget aftagenummer. Det nye anlæg vil efterfølgende være fuldstændigt uafhængigt af nogen kommunal infrastruktur. Ligesådan skal der foretages elektrisk separation hvis kommunen skal overtage vejbelysningsnettet på de resterende 17 PFV. Kommunen må kun overtage den del af anlægget der belyser vejene, klassificeret som privat fællesveje.

#### **5. Håndtering af sager om dybe jordvarmeboringer afgjort ved Miljø- og Fødevareklagenævnet**

Miljø- og Fødevareklagenævnet traf i august 2025 en række afgørelser i klagesager – både klager i Lyngby-Taarbæk Kommune og en række andre kommuner - hvor nævnet fastslog, at afstandskravene i jordvarmebekendtgørelsen omfattede vandforsyningsanlæg, som disse er defineret i forarbejderne til vandforsyningsloven – dvs. som ”Ved vandforsyningsanlæg forstås indvindingsanlæg med tilhørende hoved-, forsynings- og stikledninger samt tilhørende pumper.” Dette betød i praksis, at eksisterende dybe jordvarmeboringer herefter var ulovlige, da afstandskravene efter klagenævnets afgørelser gjaldt til alle ovennævnte former vandforsyningsanlæg og ikke blot vandforsyningsboringer og -brønde, som har været forvaltningens opfattelse hidtil. Det ville dermed heller ikke være muligt at udstede tilladelse til nye boringer fremover.

Den 17. oktober udstedte miljøministeren imidlertid en ændringsbekendtgørelse, som præciserer, at kravene kun gælder for vandforsyningsboringer og -brønde tilhørende en almen eller ikke-almene vandforsyning.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har ophævet 5 af kommunens oprindelige tilladelser med den konsekvens, at de ikke længere har retsvirkning. Disse grundejere har derfor aktuelt enten etableret en jordvarmeboring, der med klagenævnets afgørelse er ulovlig, eller har en tilladelse fra kommunen til at påbegynde arbejdet på en ny boring, der ikke kan udnyttes.

Med den opdaterede bekendtgørelse af 17. oktober 2025 følger det, at kommunen har pligt til at lovliggøre disse sager. Forvaltningen har kontaktet de pågældende grundejere mhp. at træffe en ny afgørelse efter den nye bekendtgørelse. I den forbindelse oplyser kommunen sagerne på ny og træffer en ny afgørelse.

Den opdaterede bekendtgørelse bringer retsstillingen tilbage til den retstilstand, hvorpå forvaltningen oprindeligt traf afgørelse. Forvaltningen forventer derfor at kunne lovliggøre de omtalte sager ved udstedelse af en ny tilladelse efter den nye bekendtgørelse. Håndteringen af de nye afgørelser vil følge kommunens hidtidige praksis for dybe jordvarmeboringer, herunder med ny mulighed for at klage over afgørelserne.

klagenævnet har afgjort en enkelt sag, hvor kommunen har givet afslag på tilladelse til jordvarmeboring. Denne afgørelse er ligeledes afgjort med henvisning til afstandskrav til vandforsyningsanlæg, hvilket ikke var årsagen til kommunens afslag på ansøgningen. Idet forvaltningen ikke er bekendt med ændrede forhold i sagen, er kommunens oprindelige afslag på tilladelse til boring fortsat gældende.

## **6. Hjemvisning af kommunens påbud om brugstider for to kunstgræsbaner i Lundtofte**

Forvaltningen har den 17. oktober 2025 modtaget en afgørelse fra Miljø- og Fødevareklagenævnet, som ophæver og hjemviser kommunens påbud om brugstider for to kunstgræsbaner i Lundtofte. Forvaltningen har ved en fejl ikke fået notifikation om at nævnet havde truffet en afgørelse, og derfor får I først informationen nu.

Teknikudvalget behandlede den 14. marts 2023 en sag om regulering af støjgenerne fra kunstgræsbanerne i Lundtofte. Sagen var udløst af at forvaltningen havde modtaget gentagne klager over støj fra kunstgræsbanerne i Lundtofte Idrætsanlæg. På den baggrund blev der udarbejdet støjberegninger, der viser, at støjbelastningen hos naboerne er op til 59 dB. Da Miljøstyrelsen ikke har fastsat specifikke grænseværdier for støj fra idrætsanlæg, var det op til kommunen at vurdere og fastsætte vilkår for brugen af kunstgræsbanerne. Det blev besluttet alene at stille krav til spilletiderne på banerne. Der fremgik følgende af sagen:

”Hvis udvalget beslutter, at der ikke skal ske en nedbringelse af støjen og accepterer støjbelastninger op til 59dB ved boliger, er der risiko for, at kommunen ikke får medhold i klagenævnet ved en eventuel klage. Det skyldes, at klagenævnet i deres afgørelser henviser til Kløvermarksrapporten, hvor det fremgår, at støjgener fra boldbaner på 50-55dB kan være acceptable også om aftenen og i weekenden. Forvaltningen har ikke kendskab til afgørelse fra klagenævnet over kunstgræsbaner, hvor støjbelastningen er over 55dB.”

Miljø- og Fødevareklagenævnet har i deres afgørelse bl.a. anført:

”Miljø- og Fødevareklagenævnet er på den baggrund enig med klager i, at de påbudte driftstider kun i mindre grad medfører indskrænkninger af brugen af banerne i de perioder, hvor der er konstateret væsentlige støjulemper, hvorfor effekten af de påbudte vilkår må antages at være begrænset. Det er derfor Miljø- og Fødevareklagenævnets vurdering, at der også med de påbudte driftstider vil være væsentlige støjulemper for omgivelserne fra aktiviteterne på banen.

Miljø- og Fødevareklagenævnet finder på den baggrund, at Lyngby-Taarbæk Kommune efter miljøbeskyttelseslovens § 42 er forpligtet til at give et påbud, hvorved der reelt sker en reduktion af de væsentlige støjulemper.”

Forvaltningen vil foretage en fornyet vurdering af sagen. Den fornyede vurdering forventes at kunne ske på baggrund af en ny vejledning om støj fra idrætsanlæg, som er i høring frem til 20. november 2025. Den nye vejledning præciserer, hvordan kommuner skal håndtere støj fra idrætsanlæg. Den nye vejledning gør det klart, at støj fra idræt ikke skal sidestilles med industristøj. Med den nye vejledning skal vurderingen af, om støjen er væsentlig, og der derfor er grundlag for at reducere støjen, ske på baggrund af et kommunalt skøn. Kommunen skal således skønne, om idrætsanlægget medfører væsentlige støjgener, som dermed ikke skønnes at være acceptable for naboerne, og at der dermed skal overvejes udarbejdet støjreducerende foranstaltninger.

## **7. Miljø- og Fødevareklagenævnet har meddelt fredningsdispensation til KALC-projektet**

Miljø- og Fødevareklagenævnet (MFKN) har den 27. oktober 2025 truffet afgørelse om at ændre Fredningsnævnets afgørelse af 10. juli 2023 om afslag på Lyngby-Taarbæk Forsynings fredningsdispensationsansøgning til Klimatilpasningsprojektet af det centrale Lyngby (KALC) til en dispensation. (Bilag)

Fredningsnævnets afslag blev påklaget af både Lyngby-Taarbæk Forsyning og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Miljø- og Fødevareklagenævnets begrundelse (uddrag):

”...Klagenævnet har lagt vægt på, at projektet skal afhjælpe nuværende og kommende udfordringer med øgede vandmængder i området.

Klagenævnet har videre lagt vægt på, at fredningsbestemmelsernes § 4 indeholder en lempelig adgang til udvidelse af anden infrastruktur konkret i form af motorveje og jernbaner.

Herudover har klagenævnet lagt vægt på, at projektet, herunder de ansøgte betonkonstruktioner ved Kanalstien, Kanalparken og Cirkuspladsen, er indpasset i omgivelserne, og at der er taget hensyn til bevarelsen af den grønne landskabskile og til den fortsatte mulighed for rekreativ udnyttelse af fredningsområdet.

*Endeligt har klagenævnet lagt vægt på, at projektets udformning, herunder særligt bassinerne med åbent vandspejl, er med til at formidle fortællingen om Fæstningskanalen...”*

Miljø- og Fødevareklagenævnets fredningsdispensation er gældende til det ansøgte KALC-projekt i tre år.

Forvaltningen vurderer at Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse giver Forsyningen nogle brugbare rammer for, hvad de kan forvente at få fredningsdispensation til, hvis de i deres fremtidige klimatilpasningsløsninger ønsker en placering inden for Ermelundskilefredningen.

## **8. Status for fjernvarmeudrulningen i Taarbæk**

Etape 2 udbuddet for udrulning af fjernvarme i Lyngby-Taarbæk Kommune blev afsluttet i september, og blev vundet af entreprenørvirksomheden M.J. Eriksson, som også står for udrulningen af Etape 1. Vestforbrænding har oplyst forvaltningen om, at Taarbæk undervejs blev taget ud af udbuddet, fordi der endnu ikke er indgået en aftale med Gentofte-Gladsaxe Fjernvarme om køb af varme, der kan forsyne området. Taarbæk er stadigvæk en del af Etape 2, men der er på nuværende tidspunkt, således ikke fundet en entreprenør til udrulningen. Der forventes en afklaring i første kvartal af 2026.

## **9. Misinformation om udrulningen af fjernvarme**

Varmepumpevirksomheden Daikin udsendte i starten af uge 44 et brev til borgere i Lyngby.-Taarbæk Kommune, hvor der stod at fjernvarmeudrulningen i deres område var aflyst. De henvendelser som forvaltningen efterfølgende fik, var udelukkende fra borgere i Etape 2 områder. Forvaltningen udsendte et par dage senere en pressemeddelelse, som dementerede de urigtige oplysninger. Derudover sendte Daikin efterfølgende et brev til samtlige af de borgere som modtog deres første brev, som ligeledes dementerede de urigtige oplysninger. Vestforbrænding har meddelt forvaltningen, at de ikke agter at forfølge sagen yderligere.

## **10. Nyhedsbrev fra Vestforbrænding**

Vestforbrændings bestyrelse modtager nyhedsbreve om små og store historier fra Vestforbrændings drift, som udsendes i perioderne mellem bestyrelsesmøderne. I det seneste nyhedsbrev, som er vedhæftet som bilag, fortælles der bl.a. om indvielse af en boosterstation, der skal være med til at sikre fjernvarme til kunder i Virum. Derudover fortælles det, at der er underskrevet kontrakter med entreprenører i 5 ud af 6 Etape 2 områder i kommunerne. De første uforpligtende tilbud er sendt afsted til Etape 2 kunder.

## **11. Resultatet af kommunernes skoletrafiktest**

Lyngby-Taarbæk Kommune har endnu engang forbedret sin placering i kommunernes skoletrafiktest, som Rådet for Sikker Trafik gennemfører hvert år. I 2025 har kommunen opnået en samlet 14. plads på landsplan, hvilket er en fremgang på to pladser i forhold til 2024. Kommunen har scoret 837 point ud af 1000 mulige, mod 799 point sidste år. Resultatet afspejler en positiv udvikling i kommunens arbejde med trafikikkerhed og skolernes arbejde med den obligatoriske trafikundervisning på skolerne.

Forbedringen skyldes blandt andet at alle folkeskoler har besvaret undersøgelsen.

Kommunernes skoletrafiktest er en årlig måling af, hvordan det går med grundskolernes obligatoriske trafikundervisning. Formålet med testen er at styrke trafikundervisningen ved at have et vedvarende fokus på trafikikker adfærd for børn og unge.

Skoletrafiktesten undersøger blandt andet, om alle folkeskoler gennemfører den obligatoriske trafikundervisning i henhold til Børne- og Undervisningsministeriets Fælles Mål for Færdselslære, og om fri- og privatskoler tilbyder undervisning, der lever op til folkeskolens niveau. Testen registrerer, om skolerne har en trafikpolitik, som beskriver færdselsundervisningen på de forskellige klassetrin, samt om der er udpeget færdselskontaktlærere og etableret skolepatrulje.

Derudover ser testen på den kommunale forankring af trafikundervisningen, herunder graden af samarbejde og koordinering mellem forvaltninger, skoler og politiet. Testen undersøger også, om kommunen deltager i trafikikkerhedskampanjer rettet mod skoler, og om der er udarbejdet en trafikikkerhedsplan med konkrete mål for trafikundervisningen. Undersøgelsen udfyldes af både folkeskoler, privat- og friskoler samt relevante forvaltninger.

Kommunen har fået tilsendt anbefalinger (bilag) om, hvor kommunen bør sætte fokus for at styrke trafikundervisningen.

Det er anbefalet, at kommunen bør sætte fokus på:

- At motivere alle skoler til at undervise alle elever i indskolingen, på mellemtrinnet og i udskolingen i den obligatoriske trafikundervisning
- At motivere skolerne til at udarbejde en trafikpolitik, der sikrer trafikundervisning på alle trin.

Forvaltningen arbejder videre med anbefalingerne i 2026 i samarbejde med skolerne.

## 12. Lyngby kanoklub - status på broanlæg

Der lægges i indeværende udvalgsagsrunde en sag op til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen vedrørende forslag om anlægsbevilling til udskiftning af bådebroen tilhørende kano- og kajakklubben på Rustenborgvej. Broen er under opsyn på grund af konstatering af svigt i konstruktionen, og der er behov for udskiftning 1-1, for at undgå afspærring af anlægget.

Forvaltningen har fået udarbejdet undersøgelser der konstaterer forværret svigt i konstruktionen, og forvaltningen anbefaler derfor at udskifte broanlægget. Det er nødvendigt at etablere midlertidige løsninger mens anlægget udskiftes.

I sagen "Anlægsprogram 2026-35", der blev behandlet af Kommunalbestyrelsen 19. juni 2025 (sag 9), fremgik udskiftning af bådebroen som et "behov, der ikke direkte er nødvendigt, men som forvaltningen vurderer har karakter af behov, som bør prioriteres tilfælde af, at der skulle opstå et eventuelt øget råderum i budgetperioden". Sidenhen er situationen blevet forværret, hvilket har foranlediget ovenstående.

## 13. Idriftsætning af Nyt Ringnet - informationskampagne

Busnettet tilpasset letbanen den 14. december 2025. For at orientere borgerne om de kommende ændringer har Movia i samarbejde med berørte kommuner planlagt en informationskampagne, der går på tværs af kommunerne fra den 20. november 2025 til den 14. december 2025. Her anvendes bl.a. følgende kanaler:

- Plakater og video på skærmene i busserne
- Annoncering på Facebook og Instagram (Movias og kommunens)
- Annonce i lokalaviserne
- Informationsplakater og flyers som uddeles til biblioteker, skoler, institutioner, sportshaller, uddannelsessteder og større virksomheder i kommunen. På plakaterne er der bl.a. QR-kode med link til mere information
- Information om det nye busnet på kommunens hjemmeside
- Stoppestedsværter ved udvalgte knudepunkter (bl.a. Lyngby st.) vil i dagene før og efter indsættelse af det nye busnet hjælpe buspassagererne med at finde ud af det nye busnet

Informationskampagnen målrettes pendlere, fritidsrejsende og studerende. Der anvendes en generisk plakat til busserne for at ramme bredt. Alt materiale linker ind til nytringnet.dk, hvor passagerne kan læse om bustilpasningerne og på forhånd søge deres nye rejse frem.

Movia har i juni 2025 afholdt fællesmøde med borgmestre og udvalgsformænd om kommunikationsplanen og rollefordelingen.

## Beslutning

Orientering givet.

## Bilag

Resultater - Kommunernes Skoletrafiktest 2025

Anbefalinger - Kommunernes Skoletrafiktest 2025

Afgørelse fra Miljø- og Fødevareklagenævnet

Driftsrapport for belysning i Lyngby-Taarbæk Kommune for perioden oktober 2025 til og med september 2025

Status på belysning november 2025

Nyhedsbrev til Vestforbrændings bestyrelse

## **Punkt 21: Underskrift protokol**

00.22.00-A00-11-21

### **Beslutning**

Godkendt.