

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2026-2029 d. 03-02-2026

Mødedato Tirsdag d. 03. februar 2026 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1.1

Mødedeltagere Richard Sandbæk (C), Cecilie Lindahl (B), Niels Haxthausen
(F), Magnus Von Dreier (C), John Tefke (C), Christian Bardram
(C), Henrik Bang (Ø)

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Introduktion til arbejdet med kollektiv bustrafik (Beslutning).....	4
Budget 2027-30 - Budgetproces (Orientering).....	9
Rammer for udvalgets strategiarbejde i 2026 (Beslutning).....	13
Parkeringskontrol, status og justering af indsatsen (Beslutning).....	16
Letbane - Planlægning af åbning (Beslutning).....	22
Lukket: Ejendomssag (Beslutning).....	25
EU-midler til projekt "WattReserve" om batterier i bygninger til lagring af el fra solceller og nettet	26
Lundtofteparken 45 - dagligvarebutik (Orientering).....	28
Meddelelser.....	31
Kommende sager.....	32
Underskrift af protokol.....	33

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.01.00-A30-7-25

Beslutning

Godkendt.

Pkt. 3 og 6 behandles før pkt. 2.

Henrik Bang (Ø) var fraværende under pkt. 1 og 3.

Punkt 2: Introduktion til arbejdet med kollektiv bustrafik (Beslutning)

13.05.00-G01-7-25

Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune skal hvert år i oktober afgive en bestilling af bustrafikken i kommunen for det efterfølgende år. Trafikbestillingen afgives til Mobilitetsselskabet Movia.

Med denne sag gives en generel introduktion til arbejdet med kollektiv bustrafik samtidig med at der informeres om igangværende arbejde med Trafikbestilling 2027.

Desuden skal der tages stilling til den økonomiske ramme for den kommende busbestilling, jf. Kommunalbestyrelsens beslutning af 4. september 2025, hvor det forudsættes at midlerne anvendes til øget busdrift og Økonomiudvalgets beslutning den 22. januar 2026 om budgetudfordringer på de specialiserede områder i 2026. Det nuværende busnet er tilpasset letbanen, men konkrete erfaringer med samspillet mellem busnet og letbane afventer letbanens idriftsættelse i sommeren 2026.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen orienterer om processen for bestilling af kollektiv trafik.
2. det besluttes hvilket scenarie forvaltningen skal arbejde videre med frem mod trafikbestilling 2027.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune skal bestille bustrafik for 2027 hos Movia inden den 31. oktober 2026. Forvaltningen er derfor i gang med forarbejderne til afgivelse af denne trafikbestilling.

Overblik over de seneste års arbejde med den kollektive bustrafik i Lyngby-Taarbæk - herunder tilpasningen til letbanen er vedlagt (bilag).

Generel introduktion til bestilling af kommunal kollektiv bustrafik

Den kollektive bustrafik i Danmark bestilles og betales af landets kommuner og regioner. Kommunerne og regionerne fastlægger, hvilke ruter der skal køres og deres serviceniveau. Regionale buslinjer er busruter, der har til formål at forbinde større byer og kommuner og sikre sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af kommunegrænser, hvorimod de kommunale buslinjer har til formål at dække de mere lokale behov. Kommunerne og regionerne bestiller den kollektive trafik hvert efterår hos et trafiksselskab - på Sjælland er det hos Mobilitetsselskabet Movia. Trafiksselskabet planlægger, administrerer og udbyder kørslen til busoperatørerne. Operatørerne står for den daglige drift i henhold til kontrakterne med Movia og de stiller busser og chauffører til rådighed.

Busbetjeningen i Lyngby-Taarbæk Kommune består af både regionale og kommunale buslinjer. De regionale buslinjer i Lyngby-Taarbæk er 150S, 15E, 400S, 40E og 300S. Disse buslinjer står regionen for at beslutte serviceniveau på og finansiere - kommunen har således ingen beslutningskompetence over disse linjer. Buslinje 300S vil medio 2026 blive afløst af letbanen.

De kommunale busser står Lyngby-Taarbæk kommune til gengæld for at finansiere og beslutte serviceniveauet for i samarbejde med de kommuner, som buslinjerne kører i. Kommuner der deler buslinjer skal altid opnå enighed om en ændring (rute og frekvens) på en buslinje. Efter idriftsættelsen af Nyt Ringnet er alle kommunale buslinjer i Lyngby-Taarbæk tværkommunale - dvs. de deles med nabokommuner.

Trafikbestilling er en årlig proces, hvor kommunerne og regionerne beslutter, hvordan den kollektive trafik skal tilrettelægges og finansieres i deres område det efterfølgende år.

I forbindelse med den årlige trafikbestilling har kommunerne mulighed for at ændre på eksisterende busnet. Ligeledes vil ønsker om ændringer fra nabokommuner også indgå i trafikbestillingen.

Trafikbestillingsprocessen varer typisk ca. 1½ år og følger den kommunale budget- og planlægningscyklus. Trafikbestillingen skal afgives til Movia ultimo oktober og eventuelle ændringer kan træde i kraft ved næste

køreplansskifte normalt i juni det følgende år.

Bustilpasningen til letbane:

Med etableringen af letbanen har det været nødvendigt at gentænke og justere busnettet for fremadrettet at sikre en god sammenhæng mellem de forskellige kollektive trafiktilbud. Samtidig blev det besluttet at finde besparelser på busdriften i Lyngby-Taarbæk Kommune for at finde en delvis finansiering af letbanen. Kommunalbestyrelsen besluttede det nye busnet den 4. april 2024 til en samlet pris på 27,9 - 28,6 mio. kr., hvilket medførte en besparelse i busdriften på omkring 9 mio. kr. En del af besparelsen (ca. 4 mio. kr.) skyldes nedlæggelse af de såkaldte DTU-busser, som bliver afløst af letbanen.

Busnettet er den 14. december 2025 blevet omlagt i alle letbanekommunerne og nogle nabokommuner så busnettet er tilpasset letbanen - tilpasningen omtales som Nyt Ringnet.

Trafikselskabet Movia og forvaltningen har gennem flere år arbejdet på at få sammensat det bedst mulige busnet indenfor den givne økonomiske ramme. Processen har bl.a. budt på borgerhøring og 2 informationsmøder for borgerne, for at sikre borgernes input til busnettet.

Forvaltningen vurderer, at det indenfor de givne rammer, er lykkedes at skabe et godt og dækkende nyt busnet. Forvaltningen er klar over at der er strækninger, hvor busdriften desværre ikke har kunne opretholdes - men det er vurderet at gangafstande til nærmeste busstoppesteder er acceptable.

Under tilblivelsen af busnettet var der en del borgerhenvendelser om forskellige forhold i det kommende busnet og nogen kritik af den begrænsede borgerinvolvering under høringen af busnettet.

Høringsprocessen blev besluttet i Kommunalbestyrelsen 24. juni 2021. Her blev mulige scenarier for høring af det fremtidige busnet i Lyngby-Taarbæk lagt frem og Kommunalbestyrelsen besluttede, at der skulle arbejdes videre med en traditionel høring via kommunens hjemmeside – og at der ikke skulle bruges personalemæssige og økonomiske ressourcer på borgermøder, følgegrupper, mobility management mv. .

Kritikken af høringsprocessen medførte, at der efterfølgende, i september 2024 og februar 2025, blev afholdt informationsmøder om busnettet. På og efter informationsmøderne fremkom forslag til busnettet som efterfølgende har medført justeringer.

Efter idriftsættelsen af busnettet kan der vises sig et behov for yderligere ændringer i busnettet som følge af Letbanens drift. Det er forvaltningen og Movias anbefaling, at større ændringer først foretages når letbanen har været i drift i et års tid, så passagererne har haft mulighed for at vænne sig til den ændrede kollektive trafikstruktur.

Busøkonomi og udbud af buslinjer:

Movia udbyder på vegne af kommuner og regioner løbende busdriften og indgår kontrakter med de enkelte busoperatører. I forbindelse med udbuddet definerer Movia i samarbejde med de kommuner, som buslinjerne betjener, en række funktionskrav. Seneste udbud (A24) for 5 buslinjer i kommunen medførte forventede besparelser på busdriften i Lyngby-Taarbæk på omkring 5,1 mio. kr. fra december 2026. Denne besparelse bør ikke forveksles med den tidligere omtalte besparelse på de 9 mio. kr. som blev besluttet i forbindelse med tilpasningen til letbanen.

De seneste 5 år har de fleste af kommunens buslinjer været genudbudt. I den forbindelse har der været fokus på grøn kollektiv transport og de sidste buslinjer i kommunen overgår således til el-drift i slutningen af 2026. I forbindelse med udbuddene har det flere gange vist sig, at overgangen til eldrift har haft en positiv økonomisk betydning - således har de fleste kommuner kunnet opnå en besparelse i forbindelse med udbuddene. De kommende år vil der ikke være nye udbud på busserne i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Som det fremgår af økonomiafsnittet har Movia i december 2025 offentliggjort deres forventninger til økonomien for 2027. Denne stemmer godt overens med den forventede besparelse fra A24 udbuddet.

Flextur:

Det kan oplyses, at Lyngby-Taarbæk Kommune også tilbyder at borgerne kan benytte flextur. Flextur er et supplement til den kollektive trafik og kan benyttes af alle efter bestilling. Med Flextur kan man blive kørt fra adresse til adresse efter eget valg i de kommuner, der er tilmeldt ordningen. Brugere betaler en fast takst for de første 10 km og derefter en takst for øvrige kilometer derudover. Kørslen udføres af Movia. Flextur anvendes af mange forskellige brugere - dog med en lille overvægt af ældre. I Lyngby-Taarbæk Kommune er gennemsnitsalderen for brugerne af flextur 62 år, 54 % af brugerne er over 69 år, og 25 % har et ganghjälpemiddel med på turen.

Prisen for en Flextur afhænger af, hvor og hvor langt brugeren kører. Kommunerne fastsætter selv taksten for de første 10 km., der kan være enten 31, 47, 62 eller 78 kr. (2025 priser).

I december 2023 blev det besluttet at hæve flexturutaksten i Lyngby-Taarbæk fra næsthøjeste takst til højeste takst (78 kr.), for at sikre budgetstabilitet.

Løsninger

Det nye busnet og arbejdet med trafikbestilling 2027

Forvaltningen har i samarbejde med Movia og nabokommuner påbegyndt arbejdet med Trafikbestilling 2027 som afgives i oktober 2026.

I forbindelse med arbejdet med trafikbestilling 2027 blev fremført følgende forhold:

- I forbindelse med informationsmøderne om Nyt Ringnet og efter godkendelsen af Nyt Ringnet modtog forvaltningen kommentarer fra borgere om de udfordringer de så i det nye busnet. Forholdene drejede sig bl.a. om manglende busbetjening på Bredevej, ønske om at bevare bus 184 på Kongevejen og bekymring om at Bøgeparken mister busbetjening på dele af Lundtoftevej og derfor får længere gangafstand til busbetjening. På baggrund af henvendelserne blev det derfor i løbet af 2025 besluttet at sikre busbetjening på Bredevej, at bevare 184 på Kongevejen og at etablere et nyt stoppested på Lundtoftevej ved Anker Engelunds Vej for bus 193 nær Bøgeparken. Forvaltningen vurderer således, at der er taget godt hånd om de fremførte udfordringer.
- Efter busnettet er idriftsat har forvaltningen modtaget enkelte henvendelser fra borgere i Bøgeparken, som er kede af, at der ikke mere kører bus på en del af Lundtoftevej (strækningen mellem Anker Engelunds Vej og Nøjsomhedsvej). Nogle borgere synes, at de 130-400 meter fra Bøgeparken til det nye stoppested ved krydset Lundtoftevej/Gyrithe Lemches Vej er langt. Der er dog umiddelbart ingen buslinjer i området der vil kunne omlægges til den omtalte del af Lundtoftevej uden af busbetjeningen fjernes på en anden vej eller der oprettes en helt ny ekstra linje, hvilket der umiddelbart ikke vurderes højt nok passagergrundlag til. Forvaltningen har ikke modtaget henvendelser om nedlæggelsen af buslinjen fra resten af strækningen - kun nogle borgere i Bøgeparken har henvendt sig. Forvaltningen følger fortsat sagen og efterspørgslen i området og vil frem mod trafikbestilling 2027 endnu engang drøfte sagen og behovet for eventuelle justeringer med Movia.

Generelt har både forvaltningen og Movia kun modtaget ganske få borgerhenvendelser om det nye busnet efter idriftsættelsen. Forvaltningen er naturligvis klar over, at dette ikke direkte siger noget om kvaliteten af busnettet - men vælger alligevel at tolke det som tegn på, at busnettet tilfredsstillende de fleste rejsendes behov. Forvaltningen vil dog fortsat ud fra borgerhenvendelser til både kommunen, Movia og buschaufførerne løbende vurdere brugen og tilfredsheden med det nye busnet. Movia forventer også at gennemføre en evaluering af nettet når det har været i drift i minimum et år.

Skulle der i løbet af foråret vise sig behov for mindre justeringer vil disse blive drøftet med Movia. Forvaltningen vil derefter (efter sommeren) fremlægge en ny sag om Trafikbestilling 2027, hvor der politisk skal tages stilling til, om busnettet skal genbestilles som nuværende eller om der skal ske mindre justeringer. Eventuelle forslag til justeringer med tilhørende økonomi vil blive beskrevet i den kommende sag.

Mulig anvendelse af opnåede besparelser

Seneste udbud (A24) for 5 buslinjer i kommunen medførte forventede besparelser på busdriften i Lyngby-Taarbæk på omkring 5,1 mio. kr. fra december 2026 (4,0 - 6,5 mio. kr. jf. økonomiafsnittet). Idet kommunerne først modtager 1. behandlingen af budgettet for 2027 fra Movia i sommeren 2026, er der fortsat en usikkerhed forbundet med størrelsen på besparelsen - hvilket også er årsagen til at beløbet ikke indgik i beslutningerne i efteråret 2025 om busnettet..

På Kommunalbestyrelsen den 4. september 2025 blev det godkendt at disponeringen af de eventuelt overskydende midler fra udbud af buslinjer på 5,1 mio. kr. afventer endeligt budget i 2026, men forudsættes anvendt til øget busdrift. Størrelsen på besparelsen fortsat er usikker. (Se også økonomiafsnittet).

På Økonomiudvalgets møde den 22. januar 2026 blev overskuddet fra udbud på buslinjer drøftet i forbindelse med sag om budgetudfordringer på det specialiserede område. Her blev der lagt op til, at budgetudfordringerne bl.a. finansieres af tekniske budgettilpasninger på en række områder på tværs af organisationen (bl.a. overskuddet fra busudbud). Det blev på Kommunalbestyrelsens møde den 28. januar besluttet, at de 5 mio. kr. på busdrift drøftes på Teknik- og Miljøudvalget, der evt. kan komme med alternative forslag svarende til de 5 mio. kr. Forvaltningen læser dette sådan, at hvis Teknik- og Miljøudvalget ikke vælger at anvende denne besparelse fra busserne skal en tilsvarende besparelse findes et andet sted indenfor deres budget.

Forvaltningen ser følgende 4 økonomiske scenarier:

- 1. Busnettet bevares uændret og den estimerede besparelse fra busudbuddet på ca. 5 mio. kr. medgår til at finansiere kommunens merudgifter fra 2027 og frem.** Dvs. den gældende praksis på området fastholdes, hvor både mer- og mindreforbrug vedr. busområdet finansieres af / tilføres kassen. Forvaltningen vurderer på nuværende tidspunkt, at busnettet fungerer tilfredsstillende og at der derfor ikke umiddelbart lægges op til ændringer af det.
- 2. Der fastholdes ca. 1 mio. kr. ekstra til busser fra 2027 og de resterende midler på ca. 3,5-4 mio. kr. tilføres kassen.** Fastholdelse af 1-1,5 mio. kr. til forbedringer på busområdet allerede i forbindelse med trafikbestilling 2027 (dvs. økonomisk effekt fra medio 2027), som vil kunne anvendes til uforudsete behov der viser sig i løbet af den kommende tid samt behov for frekvensøgninger på udvalgte buslinjer
- 3. Der fastholdes ca. 1 mio. kr. ekstra til busser fra 2028 og de resterende midler på ca. 3,5-4 mio. kr. tilføres kassen.** Fastholdelse af 1-1,5 mio. kr. til forbedringer på busområdet i forbindelse med trafikbestilling 2028 (dvs. økonomisk effekt fra medio 2028). I dette scenarie vil erfaringer med brugen af busnettet efter letbanen er idriftsat kunne medtages og det vil kunne vurderes om der er uhensigtsmæssigheder i busnettet, som medfører behov for ændringer. Til trafikbestilling 2028 vil Movia også have kendskab til rejsedata, som vil kunne give et bedre billede af brugen af busserne i det nye busnet.
- 4. Den fulde opnåede besparelse på 5,1 mio. kr. fastholdes til øget busdrift** og kommunen går i dialog med Movia om nabokommuner om mulige forbedringer til busnettet frem mod trafikbestilling 2027. Fastholdes den fulde opnåede besparelse på 5,1 mio. kr. til busområdet vil der i de kommende år kunne arbejdes med følgende tiltag:
 - - Frekvensøgninger (linjer vurderes i samarbejde med Movia)
 - Uforudsete behov for nye ruteføringer (vurderes ud fra borgerhenvendelser til kommunen og Movia samt bruges af busserne)
 - Nedsættelse af flexhurtaksten eksempelvis til næsthøjeste niveau (forventet udgift på 0,17 mio. kr. pr. år)
 - Mulig fremtidig overtagelse af driften på den nye buslinje 171 på 0,9 mio. kr.: Gentofte Kommune har valgt at idriftsætte en ny buslinje 171 fra december 2026 - som Gentofte ind til videre betaler Lyngby-Taarbæk Kommunes andel på 0,9 mio. kr. Forslaget fra Gentofte om ny buslinje 171 blev fremført i forbindelse med sag om bestilling af kollektiv bustrafik på Kommunalbestyrelsen den 4. september 2025. Forslaget blev af økonomiske årsager ikke tilvalgt i Lyngby-Taarbæk. Buslinjen kører ad Firskovvej til Lyngby-station i Lyngby-Taarbæk Kommune. Hvis Gentofte Kommune på et senere tidspunkt ikke ønsker at fortsætte med at betale for Lyngby-Taarbæk Kommunes andel skal der enten findes finansiering til dette på 0,9 mio. kr. eller det skal overvejes om buslinjen skal nedlægges i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Forvaltningen anbefaler, at der træffes beslutning om hvilket scenarie, der lægges til grund for trafikbestillingen 2027.

Strategisk ramme

Arbejdet med attraktiv offentlig transport (som godt alternativ til privatbilisme) understøtter kommunens bæredygtighedsstrategi. Arbejdet med Nyt Ringnet og Trafikbestilling 2027 understøtter desuden arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2024.

Videre proces

Forvaltningen arbejder videre med trafikbestilling 2027 i samarbejde med nabokommuner og Movia. Movia udarbejder arbejdsprogram i første kvartal 2026. Forvaltningen forventer derefter at lægge en sag på udvalget om trafikbestilling 2027 i 3. kvartal. I denne sag medtages eventuelle forslag fra nabokommuner, eventuelle ønsker til ændringer af busnettet.

Efter politisk stillingtagen i efteråret 2026 afsendes endelig bestilling til Movia inden 31. oktober 2026.

Økonomi

Movia har i december 2025 offentliggjort 2. behandlingen af budgettet for 2026. I forhold til 1. behandlingen af busnettet for 2026 ser det således ud:

1. behandling 2026: 29,2 mio. kr. (inkl. fællesudgifter)
2. behandling 2026: 30,2 mio. kr. (inkl. fællesudgifter)

Forskellen på den ene mio. fra 1. til 2. behandlingen skyldes, at Lyngby-Taarbæk Kommune i efteråret 2025 ekstraordinært valgte at tilkøbe yderligere betjening af Bredevej (bus 194) allerede fra december 2025. Til dette tilkøb blev der netop blev afsat 1 mio. kr.

Movia har ligeledes offentliggjort budgetoverslaget for 2027. Budgetoverslagsår 2027 er en fremskrivning af økonomien til 2027, og den kan danne grundlag for kommunernes og regionernes fremadrettede bestilling af bustrafikken.

Overslaget for 2027 for Lyngby-Taarbæk lyder på 23,7-26,2 mio. kr. (busdriftudgifter inkl. fællesudgifter). I kommunens budget er afsat 30,5 mio. kr. til busdrift i fra 2027 og frem.

Fællesudgifterne i Movia dækker bl.a. over arbejdet med trafikbestilling, planlægning, billetkontrol, marketing, trafikdrift og kundeservice samt HR, IT og økonomi. Tallene for 2027 viser tydeligt resultatet af de forventede besparelser på A24 udbuddet, som har helårseffekt fra 2027. De forventede besparelser på A24 blev i sommeren 2025 udmeldt til at ligge omkring 5,1 mio. kr.

Ses på forskellen i budgetoverslaget 2027 og 2. behandlingen af 2026 er der forventede besparelser på 4,0-6,5 mio. kr. – hvilket stemmer godt overens med den forventede besparelse på ca. 5 mio. kr.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om indstillingspunkt 1 og anbefaler indstillingspunkt 2

Økonomiudvalget anbefaler indstillingspunkt 2

Kommunalbestyrelsen beslutter indstillingspunkt 2

Beslutning

Ad 1) Orientering givet.

Ad 2) Udvalget ønsker at få forelagt en sag med muligheder for justeringer af busnettet baseret på forvaltningens drøftelse med Movia samt diverse input.

Bilag

Milepæle for arbejdet med kollektiv trafik 2024 og 2025

Kort over Nyt Ringnet pr. 14. dec. 2025

Punkt 3: Budget 2027-30 - Budgetproces (Orientering)

00.30.00-S55-3-25

Resume

Processen for budgetlægningen skal imødekomme såvel lovkrav som kommunens eget styringsbehov. Økonomiudvalget har den 22. januar 2026 besluttet budgetprocessen 2027-30. Med denne sag orienteres fagudvalgene om budgetprocessen 2027-30, herunder om arbejdet med råderumsforslag til budget 2027-30.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om budgetprocessen 2027-30.

Problemstilling

Økonomiudvalget har den 22. januar 2026 behandlet en sag om budgetprocessen 2027-30 (sag nr. 6). I sagen er der en beskrivelse af den økonomiske situation med udgangspunkt i budget 2026-29 og et opdateret skøn for udviklingen i kommunes likviditet. Det fremgår heraf, at der er en væsentlig strukturel ubalance i budgettet, og at kommunen fra 2030 heller ikke længere forventes at kunne opfylde målsætningerne om likviditeten, hvis ikke driftsoverskuddet øges.

Der er flere forhold, der udfordrer kommunen ift. at opnå strukturel balance i budgetperiodens sidste år:

- Udgifterne til de specialiserede områder er steget, og der forventes en betydelig udfordring i 2026 og frem. Økonomiudvalget har behandlet en særskilt sag om det den 22. januar 2026. Udviklingen giver samtidig udfordringer i forhold til at overholde servicerammen.
- Anlægsbehov og -udgifter vil forventeligt fortsat være høje – henset til bygningsmassens tilstand og til de ønsker og behov, der indgår som hensigtserklæringer i budgettet, men som der ikke er afsat budget til.
- Selskabsskatterne er vigende, og der er stigende udligning som følge af, at kommunen ligger relativt bedre end andre kommuner på det socioøkonomiske indeks.
- Flere ældre og nye plejehjemspladser vil øge driftsudgifterne på længere sigt. Driftsbudgettet er øget i 2029 ved at samle puljen til plejehjemspladser fra tidligere år – men der skal skaffes yderligere finansiering fra 2030.
- Usikkerhed om kommunens finansiering i overslagsårene som følge af en ny selskabsskatteordning fra 2027 og en ny udligningsreform fra 2029.

Udfordringen skal desuden ses i lyset af, at der i budget 2026-29 er indarbejdet en besparelsepulje på 13 mio. kr. årligt fra 2028, jf. budgetaftalen 2025-28, som endnu ikke er udmøntet.

Løsninger

På denne baggrund har Økonomiudvalget besluttet følgende om budgetprocessen 2027-30:

- Tids- og procesplanen for budgetprocessen 2027-2030 fastlægges som angivet i bilag 1.
- Rammen for arbejdet med forslag til udmøntning af besparelser på driften frem mod 2030 er 183 mio.kr. som vist i bilag 2.
- I 2027 udgør besparelsesrammen 54 mio. kr., hvoraf 5 mio. kr. forudsættes opnået via tværgående råderumsspor og de resterende 48 mio. kr. som lokale besparelser jf. bilag 3.
- Den lokale besparelse i 2027 udmøntes ved en rammebesparelse på 20 mio. kr. på tværs af alle områder, mens de resterende 28 mio. kr. fordeles på baggrund af konkrete forslag, som forvaltningen vurderer hensigtsmæssige.
- Der reserveres en investeringspulje på 5 mio. kr. årligt på driften i 2027 og 2028 samt en anlægspulje på i alt 50 mio. kr. i årene 2027-2029 til at realisere større effektiviseringsforslag.

Økonomiudvalget bemærker desuden, at ovenstående danner grundlag forvaltningens administrative budgetforslag, som der først tages stilling til ifm. budgetlægningen.

Beslutningen om budgetprocessen er uddybet nedenfor, idet der i øvrigt henvises til sag nr. 6 på Økonomiudvalgets dagsorden den 22. januar 2026.

Besparelsesramme med henblik på langsigtet strukturel balance

For at opnå strukturel balance skal der arbejdes med en samlet besparelsesramme på driften på 183 mio. kr. frem mod 2030. Besparelserne indfases over en 4-årig periode med 54 mio. kr. i 2027, stigende til 105 mio. kr. i 2028, 144 mio. kr. i 2029 og 183 mio. kr. i 2030 som vist i bilag 2. Besparelsesrammen svarer til scenarie 2 i sagen til Økonomiudvalget.

Besparelsen på serviceudgifterne i 2027 svarer til 1,5 pct. stigende til i alt 5,3 pct. i 2030.

Besparelser som opnås i indfasningen frem mod 2030 vil – alt andet lige – midlertidigt forbedre likviditeten og være ekstra råderum til politiske prioriteringer. En del af det ekstra råderum i indfasningsperioden reserveres til en investeringspulje til at realisere større effektiviseringsforslag, der skal medgå til at skabe strukturel balance. Konkret reserveres 5 mio. kr. i 2027 og 5 mio. kr. 2028 på driften samt en anlægspulje på i alt 50 mio. kr. fordelt ligeligt i årene 2027-2029.

Tværgående råderumsspor

I lyset af udfordringens størrelse er det besluttet at nytænke både de politiske og de administrative processer omkring råderumsarbejdet – herunder for at sikre et øget fokus på at finde større tværgående effektiviseringspotentialer.

Derfor igangsættes en mere langsigtet proces med henblik på at genoprette den langsigtede strukturelle balance i kommunens økonomi. Råderumsarbejdet omorganiseres og nytænkes ved at etablere fire "råderumsspor", som har fokus på større omstillinger og nytænkning af service, der skal skabe økonomisk råderum på længere sigt, og som involverer indsatser på tværs af fagområder.

Råderumsarbejdet forankres i Økonomiudvalget og følges af en politisk styregruppe bestående af gruppeformandskredsen. Der vil på fagudvalgenes møder i juni være en drøftelse af udvalgenes input til råderumsforslag.

Udmøntning af besparelsesrammerne

Det forudsættes foreløbigt, at der indenfor *råderumssporene* kan findes besparelser og effektiviseringer svarende til halvdelen af besparelsesrammen over en 4-årig periode. For en del af råderumssporene vil der være et længere aftræk ift. at opnå besparelser og effektiviseringer. Derfor kan en del projekter først levere tværgående besparelser eller effektiviseringer ind i budget 2028 eller 2029. Den resterende del skal derfor fordeles som *lokale besparelser* på serviceområderne. Udfordringen er så stor, at der er behov for besparelser ned i alle områder, ligesom besparelser der vedrører ikke-service kan komme i spil.

I 2027 udgør besparelsesrammen 54 mio. kr. hvoraf 5 mio. kr. som nævnt forudsættes opnået via råderumsspor og de resterende 48 mio. kr. som lokale besparelser.

Den lokale besparelse i 2027 udmøntes dels som en rammebesparelse på i alt 20 mio. kr. fordelt på alle områder såvel centralt som decentralt for at understøtte og ansvarliggøre den enkelte leder i råderumsarbejdet. Rammebesparelsen svarer til 0,6 pct. af serviceudgifterne. Der vil i den forbindelse blive tilrettelagt en proces med henblik på tilbagemelding på, hvordan rammebesparelsen er udmøntet på de respektive områder.

Den resterende del af den lokale besparelse på 28 mio. kr. fordeles på baggrund af konkrete forslag, som forvaltningen vurderer hensigtsmæssig.

Der er i bilag 3 vist en fordeling af besparelsen på henholdsvis råderumsspor og lokale besparelser på serviceområderne i budgetperioden. Derudover er der i bilag 4 en oversigt, der viser eksempler på rammebesparelsen for en typisk daginstitution, skole og plejehjem.

Øvrige elementer i budgetprocessen

Opdateret anlægsprogram

Kommunens 10-årige anlægsprogram skal opdateres forud for budget 2027-30, baseret på det nuværende anlægsprogram og de besluttede forudsætninger om niveauet af anlægsudgifter i planperioden. Eventuelle nødvendige budgetbehov vedrørende anlæg vil indgå i forslag til opdateret anlægsprogram, idet det bemærkes, at prioriteringen af nye anlægsprojekter eller anlægsbehov forudsætter en annullering af andre projekter i programmet. På Økonomiudvalgets møde i april 2026 vil der være en indledende drøftelse af anlægsprogrammet med henblik på endelig behandling af det opdaterede anlægsprogram i juni 2026.

Ændringer i driftsbudgetterne forud for budget 2027

De senere år har der ligeledes været en proces, hvor forvaltningen har fremlagt nødvendige driftsbehov forud for budgetforslaget. Denne proces justeres – også i lyset af budgetudfordringen. Forvaltningen vil før sommerferien fremlægge forslag til eventuelle nødvendige omprioriteringer, som skal indarbejdes i budgetforslaget. De nødvendige omprioriteringer vil omfatte budgettilpasninger som følge af uomgængelige udgifter, der knytter sig til overholdelsen af lovgivningen eller helt akutte problemstillinger. Der vil samtidig blive fremlagt forslag til modgående finansiering inden for samme budgetområde. Eventuelle nødvendige omprioriteringer på driften behandles af fagudvalgene og økonomiudvalget i juni 2026.

Forvaltningen vil ligeledes før sommerferien fremlægge ændringer som følge af demografien, ligesom der grundet den særlige situation på det specialiserede socialområde vil ske en revurdering af aktivitetsændringer og dermed budgetterne på området. I forbindelse med selve budgetforslaget laver forvaltningen også tekniske ændringsforslag, der knytter sig til fx lov- og cirkulæreprogram, ændret aktivitet på forsørgelsesområderne og tjenestemandspensioner samt evt. fejlretninger.

Budgetseminar

Der afholdes et budgetseminar for Kommunalbestyrelsen for budget 2027-30 i maj måned. Forvaltningen vender tilbage med nærmere tidspunkt og program for seminaret.

Høring og borgerinddragelse

Der vil ske en høring af både besparelsesforslag samt det administrative budgetforslag hos de sædvanlige høringsparter (skole- og dagtilbudsbestyrelser, handicap- og seniorråd samt folkeoplysningsudvalget). Der vil i forbindelse med høringerne blive iværksat særskilte budgetorienteringsmøder af høringsparterne, så der sker en bredere formidling af baggrund og rationale bag de fremlagte forslag.

For så vidt angår borgerinddragelse, vil besparelsesforslag samt det administrative budgetforslag blive lagt offentligt tilgængeligt på kommunens hjemmeside i forbindelse med høringsprocessen. I høringsperioden vil der desuden blive afholdt et åbent dialogmøde, hvor borgere får mulighed for at drøftet omprioriteringsforslag og det kommende budget med medlemmer fra de politiske udvalg.

Derudover vil MED-systemet løbende blive orienteret om budgetprocessen og inddraget i sager med personalemæssige konsekvenser.

Samlet tidsplan for budget 2027-30

I bilag 1 er den detaljerede tidsplan for budgetprocessen for budget 2027-30 beskrevet.

Strategisk ramme

Budgetprocessen for 2027-30 er udarbejdet med udgangspunkt i Styrelsesloven, Styrelsesvedtægten, Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune - herunder den økonomiske politik.

Videre proces

Det politiske arbejde med budget 2027-30 vil følge den i sagen viste tids- og procesplan. Der oprettes en særskilt mappe i FirstAgenda, hvor materiale vedrørende budget 2027 kan findes.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Ældre- og Sundhedsudvalget orienteres.

Teknik- og Miljøudvalget orienteres.

Børne- og Uddannelsesudvalget orienteres.

Byplanudvalget orienteres.

Kultur- og Fritidsudvalget orienteres.

Beskæftigelses- og Socialudvalget orienteres.

Beslutningsforløb

Beslutning fra Ældre- og Sundhedsudvalget 2026-2029, den 3. februar 2026, punkt 2:

Orientering givet.

Beslutning

Orientering givet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Bilag 1 - Samlet tidsplan for budget 2027-30

Bilag 2 - Besparelsesramme indfaset over 4 år

Bilag 3 - Besparelsesramme fordel på råderumsspor og lokale besparelser

Bilag 4 - Rammebesparelse - eksempler på fordeling på institutioner

Punkt 4: Rammer for udvalgets strategiarbejde i 2026 (Beslutning)

00.01.00-A00-26-25

Resume

I 2026 igangsætter Kommunalbestyrelsen udarbejdelse af vision, tværgående temaer og strategiske pejlemærker for Lyngby-Taarbæk Kommune. Kommunalbestyrelsen udarbejder udkast til udfordringsbillede, vision og tværgående temaer, hvorefter fagudvalgene fra maj til oktober udarbejder tre til fem strategiske pejlemærker, som danner rammen for det strategiske arbejde i udvalgene i resten af kommunalbestyrelsesperioden. Med denne sag foreslår forvaltningen, at fagudvalgene beslutter rammerne for deres strategiarbejde i 2026 med henblik på at forberede processen i udvalget fra maj til oktober.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at fagudvalget beslutter proces for inddragelse samt udvælgelse af aktører i udarbejdelsen af fagudvalgets strategiske pejlemærker.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har i det seneste år arbejdet med forenkling af strategiarbejdet i kommunen. Forenklingsarbejdet har til formål at reducere kompleksiteten i kommunens strategiarbejde samt sikre tydeligere politisk styring og retning.

På baggrund af flere drøftelser i Kommunalbestyrelsen samt anbefalinger fra en politisk nedsat arbejdsgruppe, besluttede Kommunalbestyrelsen i august 2024 en ny model for strategiarbejde, der træder i kraft 1. januar 2027. Modellen har til formål at forenkle og styrke kommunens strategiarbejde (bilag 1).

Udfordringsbillede: Strategiarbejdet tager udgangspunkt i et ”udfordringsbillede”, som udarbejdes med udgangspunkt i større samfundsmæssige tendenser, relevant undersøgelse og forskning. Udfordringsbilledet udarbejdes i et samarbejde mellem politikere, forvaltningen, relevante decentrale enheder, borgere og øvrige interessenter. På den måde sikres en tidlig inddragelse af videnspersoner og interessenter på området.

- *Vision:* Den overordnede og tværgående vision for Lyngby-Taarbæk Kommune vil blive udarbejdet på baggrund af udfordringsbillede med inddragelse af nøgleaktører. På baggrund af visionen, vil der blive defineret tværgående temaer, som de strategiske pejlemærker udspringer fra.
- *Strategiske pejlemærker:* Hvert fagudvalg udarbejder tre-fem pejlemærker med inddragelse af interessenter, som danner rammen for det strategiske arbejde i udvalgene i resten af kommunalbestyrelsesperioden. De strategiske pejlemærker forudsætter aktive til- og fravalg, så der er tale om egentlige prioriteringer, der understøtter den strategiske retning. De strategiske pejlemærker erstatter de strategier, der ikke er lovpligtige, som er gældende frem til 1. januar 2027, hvor den nye strategimodel træder i kraft (bilag 1).

Pejlemærkerne er udtryk for en prioriteret strategisk retning for udviklingen af kommunen inden for udvalgets område, Den almindelige drift er ikke en del af strategimodellen og de strategiske pejlemærker.

- *Opfølgning på strategiske pejlemærker (handleplaner):* Opfølgningen på de strategiske pejlemærker består dels af en skriftlig status samt måling på indikatorer. Dette vil blive forelagt halvårligt til dialogbaseret drøftelser i de politiske udvalg. Indikatorer vil følge udviklingen, dvs. en slags temperaturmåling ift. den fastlagte strategiske retning i det strategiske pejlemærke. Der er maksimalt fem indikatorer per strategisk pejlemærke. I forhold til valg af indikatorer vil der være en dialog med forvaltningen om, hvilke data der pt. er til rådighed.

Skulle grundlæggende forudsætningerne have ændret sig eller nye omstændigheder opstå, f.eks. ny lovgivning, reformer m.m., som kalder på ændringer i fagudvalgets strategiske fokus på udvikling, så vil det være muligt at ændre de strategiske pejlemærker eller indikatorer. Såfremt udvalget ønsker noget nyt ind i det strategiske arbejde, så vil der være andet, som skal udgå, da udvalget maksimalt kan have fem strategiske pejlemærker. Det samme gælder for indikatorer, hvor der maksimalt kan være fem indikatorer per pejlemærke.

Kommunalbestyrelsen har også efterfølgende besluttet uddybende rammer for strategimodellen i juni 2025, hvor der er særligt fokus på en dialogisk arbejdsform i forhold til at følge fremdrift på den politiske strategiske satte retning (bilag 2).

På introseminaret for den nye Kommunalbestyrelse den 23. og 24. januar 2026 er strategiarbejdet igangsat med særligt fokus på at skabe et samlet udfordringsbillede og identificere mulighedsrum til det videre arbejde med vision, tværgående temaer og strategiske pejlemærker.

Kommunalbestyrelsen har efterfølgende strategiworkshops den 26. februar, 17. marts samt 21. april, hvor udkast til udfordringsbillede, vision og tværgående temaer udarbejdes (bilag 3).

Løsninger

På baggrund af Kommunalbestyrelsens udkast til udfordringsbillede, vision og tværgående temaer, udarbejder fagudvalgene deres tre til fem strategiske pejlemærker.

Rammer for fagudvalgenes strategiarbejde i 2026

Med denne sag foreslår forvaltningen, at fagudvalgene beslutter hvilke aktører fagudvalget ønsker at inddrage i deres arbejde med udvalgets strategiske pejlemærker samt hvordan udvalget ønsker at inddrage aktørerne:

I forbindelse med fagudvalgenes drøftelser og udarbejdelse af strategiske pejlemærker, er der flere muligheder for inddragelse af interessenter:

1. Interessenter er med i starten af drøftelserne, hvor de sammen med udvalget giver input til grundlaget for at udarbejde strategiske pejlemærker (på baggrund af udfordringsbillede, vision og tværgående temaer), hvorefter fagudvalget pba. af de fælles drøftelser, udformer de strategiske pejlemærker
2. En anden mulighed er, at fagudvalget har de indledende drøftelser af udformning af de strategiske pejlemærker, hvorefter interessenter inviteres ind til at kvalificere udkast til strategiske pejlemærker og til samarbejdet omkring dem.
3. En tredje mulighed kan være at et mindre antal udvalgte strategiske aktører inddrages i den indledende fase med henblik på at bidrage med viden og perspektiver. Det kan fx være nationale interesseorganisationer, forskningsinstitutioner eller eksterne rådgivere. Efterfølgende kan lokale interessenter inviteres til at kvalificere udkast til strategiske pejlemærker samt indgå i samarbejde om deres videre udvikling og forankring.

Derudover foreslås det, at udvalget beslutter hvilke interessenter, udvalget gerne vil invitere ind i drøftelserne, det kan være både konkrete borgere i målgruppen for udvalgets arbejde, fagpersoner og decentrale ledere på området, organisationer, videnspersoner, repræsentanter på områderne m.v.

Forvaltningen vil på mødet præsentere fagudvalget for en kortlægning af relevante aktører på området.

Strategisk ramme

Denne sag angår for så vidt alle kommunens strategier, politikker og planer.

Videre proces

Den 17. november samles Kommunalbestyrelsen til den sidste strategiworkshop, hvor fagudvalgene præsenterer deres udkast til strategiske pejlemærker og indikatorer, hvorefter der vil være fælles drøftelser med fokus på at skabe sammenhæng på tværs af alle fagudvalgene ind i den samlede ramme, som er visionen og de tværgående temaer.

Den samlede vision, tværgående temaer og fagudvalgenes strategiske pejlemærker vil blive besluttet i december 2026 med henblik på at træde i kraft per 1. januar 2027.

Forvaltningen vil efterfølgende forelægge en plan til drøftelse i fagudvalgene omkring hvordan der arbejdes med indsatser og opfølgning sammen med udvalget.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget peger på scenarie 2, idet udvalget ønsker indledende drøftelser af strategiske pejlemærker, hvorefter interessenter kan inviteres.

Bilag

Bilag 1 Besluttet strategimodel for Lyngby-Taarbæk Kommune

Bilag 2 Uddybning af model for det fremtidige strategiarbejde i Lyngby-Taarbæk Kommune

Bilag 3 Plan for strategiarbejde 2026

Punkt 5: Parkeringskontrol, status og justering af indsatsen (Beslutning)

05.00.00-G01-114-22

Resume

Der har i den senere tid været kritik af den kommunale parkeringskontrol. Forvaltningen ønsker på den baggrund at tydeliggøre formålet med parkeringskontrollen samt justere den måde parkeringskontrollen føres i Lyngby-Taarbæk Kommune. Herunder foreslår forvaltningen en mere pragmatisk tilgang til parkeringskontrol ved bl.a. vejarbejder. Forvaltningen foreslår en række principper som kan danne grundlag for den fremtidige parkeringskontrol. Forvaltningen er derudover blevet opmærksom på, at den lokale parkeringsbekendtgørelse indeholder en bestemmelse om parkering, som muligvis ikke kan håndhæves og derfor bør udgå.

Indstilling

Forvaltningen foreslå, at

1. principper for parkeringskontrollen implementeres som grundlag for det daglige arbejde i parkeringskontoret,
2. modellen med tidlig tilstedeværelse og stor synlighed i nærområder ved opstart af større anlægsarbejder implementeres,
3. forvaltningen reviderer den lokale parkeringsbekendtgørelse så kravet om 1,2 meters fri passage på fortovet udgår.

Problemstilling

Rammer for kommunal parkeringskontrol

Parkeringskontrol føres som udgangspunkt af politiet, men kommunerne har mulighed for, efter aftale med politiet, selv at føre parkeringskontrol. En kommune må dog ikke føre parkeringskontrol ud fra et økonomisk hensyn, men alene af hensyn til trafiksikkerhed og fremkommelighed. Som beskrevet i de foreslåede principper i denne sag, er formålet med Lyngby-Taarbæk Kommunes parkeringskontrol at sikre trafiksikkerheden, fremkommeligheden og velfungerende bymidter.

Parkeringskontrollen sikrer, at der på pladser med tidsrestriktion sker en løbende udskiftning så kunder og besøgende til byens butikker og handelsliv kan finde parkering i passende afstand af butikkerne, at beboerne i randzoner oplever, at de kan finde en parkeringsplads tæt på eget hjem og ikke mindst, er parkeringskontrollen med til at sikre, at brand og redning kan komme frem. Hvis parkeringskontrollen var overladt til politiet, ville det ikke være muligt at tilbyde licenser, herunder beboerlicenser, da politiet ikke har mulighed for at kontrollere om et køretøj har licens til den pågældende zone.

Da Lyngby-Taarbæk Kommune har overtaget håndhævelsen af færdselslovens regler om parkering fra politiet vil det ikke indenfor rammerne være muligt for kommunen kun at føre kontrol med dele af færdselslovens regler. Forvaltningen vurderer på baggrund af dialog med P-nord, at Lyngby-Taarbæk Kommune ikke kan vælge kun at føre kontrol med tidsrestriktioner og licenser, og henvise øvrige overtrædelser til politiet, idet det vil modstride med forvaltningslovens regler om usaglig forskelsbehandling.

Parkeringskorpset består i dag af fem vagter. Der er derudover i administrationen ansat 2 heltids- og en halvtidsmedarbejder, der blandt andet står for klagesagsbehandling.

Det er ikke tilladt for private firmaer at føre parkeringskontrol på offentlige veje, og Lyngby-Taarbæk Kommune vil derfor ikke kunne købe parkeringskontrollen hos et privat firma. Kommunen kan derimod indgå en aftale med et fælleskommunalt selskab om parkeringskontrol.

Forvaltningen har allerede en aftale med et fælleskommunalt p-selskab - P-Nord - om behandling af klagesager hvis der klages igen over samme afgift, hvorved det sikres, at det ikke er samme sagsbehandler, der behandler sagen flere gange. P-Nord er et fælleskommunalt selskab med base i Aalborg Kommune, og vil - hvis det ønskes - sandsynligvis kunne overtage den kommunale kontrol i Lyngby-Taarbæk. Selskabet driver parkeringskontrol, administration og sagsbehandling for ca. 20 kommuner i hele landet. Typisk vil en aftale med et fælleskommunalt selskab være baseret på

betaling pr. afgift. En sådan aftale vil betyde, at kommunen ikke længere i samme omfang har indflydelse på kontroltrykket, og i højere grad, at kommunen ikke kan vejlede ved skoler og ved større arrangementer.

Lyngby-Taarbæk er medlem af den kommunale parkeringsforening. En forening, der er oprettet af en række kommuner med henblik på at sikre en tværkommunal ensartethed i parkeringskontrollen. Parkeringsforeningen har udarbejdet en række retningslinjer for kommunal parkeringskontrol, som parkeringskontrollen i Lyngby-Taarbæk Kommune generelt følger. En central værdi for parkeringskontrollen er desuden, at vagten ved den mindste tvivl lader tvivlen komme bilisten til gode, hvis der er tvivl om afmærkning eller skiltning tager parkeringsvagten billeder til dokumentation og sagen diskuteres med vejmyndigheden i forhold til eventuelle justeringer, der pålægges i dette tilfælde ikke en afgift.

Prioritering af kommunal parkeringskontrol

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. Det medfører større mulighed for at udføre målrettede kontroller i bymidten, herunder problemer med bilister, der unddrager sig tidsrestriktioner ved ulovligt at indstille parkeringsskiven og mulighed for at øge indsatsen i forbindelse med større arrangementer eller gravearbejder, hvor erfaringen er, at der kan opstå store trafikale udfordringer i forbindelse med mange ulovlige parkeringer.

Over de næste mange år vil der løbende være udfordringer med fjernvarmearbejder, og andre større gravearbejder f.eks. i forbindelse med separatkloakering eller renovering af vandledninger. De store anlægsarbejder vil helt naturligt medføre, at de i forvejen begrænsede muligheder for at parkere tæt på egen bolig reduceres i perioder. Det betyder en stigende risiko for at beboerne i nærområdet parkerer ulovligt og til gene for fremkommeligheden eller fare for særligt de bløde trafikanter.

Forvaltningen får ca. 10 henvendelser hver uge fra borgere, som oplever udfordringer med fremkommelighed eller trafiksikkerhed som følge af ulovlige parkeringer. Der er ikke et entydigt billede af hvilke typer af færdselslovsovertrædelser som henvendelserne drejer sig om. Henvendelserne kommer fra hele kommunen, dog med en overvægt fra områder med store gravearbejder eller lignende. Det er forvaltningens forventning at niveauet for borgerhenvendelser vil være konstant over de næste år. I bilaget ses eksempler på henvendelser fra borgere med ønske om parkeringskontrol (bilag).

Principielt føres der parkeringskontrol i døgnets 24 timer, men som hovedregel er der kun parkeringskontrol mellem klokken 7 og 19, samt lørdage mellem 8 og 16. Der føres derudover kontrol på udvalgte søndage, fortrinsvist i sommerhalvåret og ved juletid, ligesom der udføres særlige kontroller mod f.eks. parkerede lastbiler eller lignende enten tidligere morgen eller senere aften i perioder.

Der gennemføres parkeringskontrol i det centrale Lyngby flere gange om dagen, mens yndede udflugtsmål, såsom Taarbæk og Fribadet, hvor der erfaringsmæssigt er mange uhensigtsmæssige parkeringer, besøges dagligt i sommersæsonen. Parkeringskontrollen prioriterer at svare hurtigt på de henvendelser, der kommer fra bekymrede borgere, som oplever parkeringer som er uhensigtsmæssige og farlige.

Der føres derudover parkeringskontrol på og omkring kommunens skoler, hvor der som udgangspunkt hver morgen er en p-vagt til stede på en af kommunens skoler. P-vagterne guider og vejleder i den forbindelse forældre, der sætter deres børn af til hvor parkering kan foregå sikkert og på en måde så fremkommeligheden sikres. Der uddeles meget få kontrolafgifter i den forbindelse.

På kommunens mindre veje, og villaveje hvor der erfaringsmæssigt ikke er de store fremkommelighedsudfordringer henvises generelt til politiet for parkeringskontrol, og kommunens parkeringskontrol fører kun parkeringskontrol, hvis der er indkommet henvendelser fra naboer eller trafikanter, som peger på specifikke udfordringer i det pågældende område.

Lokal Parkeringsbekendtgørelse

Teknikudvalget vedtog på sit møde den 8. februar 2022, at revidere den lokale parkeringsbekendtgørelse. Det har derfor siden 2022 kun været tilladt at parkere med to hjul på fortove med fast belægning hvis mindre end halvdelen af bilen holder på fortovet og der samtidig er mindst 1,2 meter mellem køretøj og bagkant af fortovet. Forskellige varianter af denne regel har været indført i en lang række kommuner. Der er dog i parkeringsforeningen sået tvivl om hvorvidt kravet om 1,2 meter reelt kan håndhæves uden, at der dog foreligger retlige afgørelser.

Teknikudvalget besluttede på sit møde den 19. august 2025, at justere reglerne for parkering af trailere. Det har senere vist sig, at det har været svært for borgere at tolke bekendtgørelsens §3 stk. 2, hvoraf det fremgår, at "en trailer, campingvogn eller lignende der ikke er tilkoblet en bil, må parkeres alle ugens dage i henhold til gældende restriktioner, parkeringen skal dog ophøre kl. 16".

Forvaltningen har gennem den senere periode fået en del henvendelser om fravigelse af færdselslovens regler. Det gælder for eksempel kravet om mindst 10 meter til vejkryds. Det er kun muligt at fravige nogle enkelte af færdselslovens regler. For parkering gælder det, at kommunen har mulighed for, ved skiltning eller igennem den lokale parkeringsbekendtgørelse, at fravige reglerne for parkering i rabatter mellem kørebane og fortov eller cykelsti mv. selv om kommunen dog af hensyn til rabatternes tilstand har valgt ikke at gøre det. Kommunen kan modsat ikke dispensere fra regler som afstandskrav ved parkering i kryds (10 meters reglen), parkering tættere end 5 meter til udmunding af cykelsti eller parkering på cykelstien, ligesom kommunen ikke ville kunne dispensere for parkering ud for egen indkørsel.

Løsninger

Nye principper for parkeringskontrollen i Lyngby-Taarbæk

Parkeringskontrollen opererer allerede i dag efter en række retningslinjer. I lyset af den offentlige debat, herunder særligt det fejlagtige indtryk, at kommunen fører parkeringskontrol af økonomiske hensyn, foreslår forvaltningen, at der implementeres 8 principper for parkering (principperne er uddybet i bilaget), som også kan kommunikeres til offentligheden:

1. Parkeringskontrollen skal sikre trafiksikkerhed, fremkommelighed og velfungerende bymidter
2. Parkeringskontrollen er fokuseret
3. Parkeringskontrollen er pragmatisk
4. Vejledning før afgifter omkring skoler
5. Vejledning før afgifter ved større arrangementer
6. Vejledning og varsling ved store anlægsarbejder
7. Forsigtighed ved kirker
8. Varslingsperioder ved ændringer i skiltning og afmærkning

Der gennemføres parkeringskontrol i det centrale Lyngby flere gange om dagen, mens yndede udflugtsmål, såsom Taarbæk og Fribadet, hvor der erfaringsmæssigt er mange uhensigtsmæssige parkeringer, besøges dagligt i sommersæsonen. Parkeringskontrollen prioriterer at svare hurtigt på de henvendelser, der kommer fra bekymrede borgere, som oplevere parkeringer som er uhensigtsmæssige og farlige.

Der føres derudover parkeringskontrol på og omkring kommunens skoler, hvor der som udgangspunkt hver morgen er en p-vagt til stede på en af kommunens skoler. P-vagterne guider og vejleder i den forbindelse forældre, der sætter deres børn af til hvor parkering kan foregå sikkert og på en måde så fremkommeligheden sikres. Der uddeles meget få kontrolafgifter i den forbindelse.

På kommunens mindre veje, og villaveje hvor der erfaringsmæssigt ikke er de store fremkommelighedsudfordringer henvises generelt til politiet for parkeringskontrol, og kommunens parkeringskontrol fører kun parkeringskontrol, hvis der er indkommet henvendelser fra naboer eller trafikanter, som peger på specifikke udfordringer i det pågældende område.

Alle parkeringsvagter er instrueret i, at de kan frafalde en afgift frem til afgiften er fysisk pålagt, dvs når den er printet, derefter er det ikke muligt for p-vagten at annullere afgiften. Det er en teknisk foranstaltning, der er indført for at sikre parkeringsvagten mod trusler om repressalier. I bilaget ses vejledning for kommunens p-vagter i forbindelse med pålæg af afgifter.

Kommunens parkeringskontrol iagttager et forsigtighedsprincip i forbindelse med opmåling i marken. Det kan være svært som bilist at se om der er præcist 5 meter til en cykelsti eller 10 meter til et vejkryds, derfor pålægges afgifter som udgangspunkt kun, hvis der er væsentligt kortere afstand end loven foreskriver.

Omkring kommunens Kirker, iagttager parkeringskontrollen en særlig forsigtighed. I forbindelse med kirkelige handlinger, dvs. bryllup begravelse eller lignende, trækker kontrollen sig fra området og pålægger kun afgifter for parkeringer, der er til fare for trafiksikkerheden. Kontrollen kan efterfølgende vende tilbage og føre parkeringskontrol når den kirkelige handling er overstået. På baggrund af en enkelt situation hvor en ny p-vagt ikke havde modtaget instruktion heri, er vedlagte bilag udarbejdet til brug for p-vagternes introforløb.

Tidlig tilstedeværelse og stor synlighed i nærområder

I forbindelse med større anlægsarbejder, der typisk foregår over en længere periode, påtænker forvaltningen at indføre praksis som ved større arrangementer. Det vil for eksempel betyde, at parkeringskontrollen er meget synlige i forbindelse med opstart af arbejdet og, at der i den første periode fra arbejdet igangsættes pålægges advarsler i stedet for afgifter. Det vil betyde, at forvaltningen sammen med entreprenøren har mulighed for at justere på afspærring og skiltning så det er

nemmere at forstå, ligesom beboerne får en reminder om at parkere på en måde, som er trafiksikker, og hvor de bløde trafikanter har mulighed for at færdes på fortovet. Samtidig vil parkeringskontrollen være fokuseret på parkeringer, der er til fare eller ulempe for trafikken, f.eks. parkering på fortov, cykelstier eller i kryds, hvor der er risiko for gående og cyklendes sikkerhed.

Mulighed for at uddelegere parkeringshåndhævelsen

Da Lyngby-Taarbæk Kommune, efter færdselslovens §122 a, stk. 1 har overtaget kompetencen til at udføre parkeringskontrol efter aftale med politiet, vil det være muligt for Kommunen at træde ud af aftalen, og lade politiet føre parkeringskontrol, det er dog forvaltningens vurdering, at det vil medføre en stigning i antallet af overtrædelser af tidsbegrænsninger særligt i boligområder omkring stationerne og i bymidten på grund af et væsentligt lavere kontroltryk ligesom det ikke vil være muligt fortsat at tilbyde licenser på nuværende grundlag, da politiet ikke har mulighed for at kontrollere om et køretøj har licens til den pågældende zone. Alt i alt vil en nedlæggelse af den kommunale parkeringskontrol derfor medføre dårligere tilgængelighed for besøgende til butikker i kommunen, og dårligere tilgængelighed for beboere tæt på stationer og andre udflugtsmål.

Kommunen kan desuden indgå i et fælleskommunalt samarbejde om parkeringskontrol. Det er i dag kun P-nord baseret i Aalborg Kommune som fører parkeringskontrol på andre kommuners vegne. Såfremt kommunen indgår en sådan aftale, vil den kommunale parkeringskontrol blive nedlagt. En overdragelse af parkeringskontrollen vil medføre, at kommunen ikke selv har mulighed for at fokusere og justere parkeringskontrollen i samme omfang som idag, ligesom vejledning ved større arrangementer mv. vil blive besværliggjort. Det er forvaltningens vurdering, at nogle borgere også vil opleve et øget kontroltryk ved overgang til P-nord.

Mulighed for yderligere fokusering og ændring af kontroltryk

Kontroltrykket i parkeringskontoret afhænger derudover i et vist omfang af antallet af p-vagter. Der er som nævnt ansat 5 p-vagter i parkeringskontoret for at sikre, at parkeringskontrollen er dækket ind ved sygdom og ferie. Såfremt man politisk ønsker et lavere kontroltryk, kan parkeringsteamet reduceres med en p-vagt. En reduktion af p-vagt korpset vil medføre, at parkeringskontrollen skal fokuseres yderligere, og at der i lavere omfang er ressourcer til at føre kontrol i villaområder mv. Parkeringskontrollen vil derfor blive yderligere fokuseret på de områder, hvor der er tidsbegrænsninger, og hvor det idag er muligt at købe licenser (bymidten, Taarbæk og Randzoner). Det vil på den baggrund være nødvendigt at mindske kontroltrykket i andre områder yderligere, herunder på steder hvor lokale beboere henvender sig med ønske om øget kontrol.

En kommune kan vælge at fokusere parkeringskontrollen i bestemte geografiske områder, men der er nogle vigtige forvaltningsretlige og retssikkerhedsmæssige rammer, der skal overholdes. Fokuseret parkeringskontrol kræver, at forskelsbehandlingen er sagligt begrundet, hvilket for eksempel kan ske ved, at de geografiske fokusområder er udvalgt ud fra, f.eks.: forskelle i parkeringspres, områder med mange klager eller ulovlige parkeringer og steder med trafiksikkerhedsproblemer.

Det vil således være muligt for kommunen at fokusere parkeringskontrollen yderligere, idet en sådan prioritering af ressourcer er juridisk korrekt og i tråd med forvaltningsretlige principper. Det vil derfor være muligt, at fokusere parkeringskontrollen i områder med licenszoner eller tidsbegrænsninger. Det vil dog medføre at forvaltningen ikke i samme omfang kan føre kontrol hvor borgere henvender sig med klager over ulovlig parkering, eller vejlede omkring skoler i morgentimerne.

Lokal parkeringsbekendtgørelse

Forvaltningen foreslår 2 mindre justeringer af den lokale parkeringsbekendtgørelse, så den bliver lettere at anvende for både bilister og parkeringsvagter. Den ene justering er, at op til halvdelen af et køretøj må parkeres på et fortov med belægning, uanset hvor bredt fortovet er, så der ikke længere stilles krav om, at 1,2 meter fortov friholdes. Det vil formentligt gøre det sværere at gå på flere fortove i kommunen. Alternativt skal det ikke være tilladt at parkere på fortov, hvilket vil betyde færre parkeringsmuligheder, fordi mange villaveje i kommunen er så smalle, at det ikke er muligt at køre på vejen samtidig med der også holder biler parkeret.

Den anden justering er, at det tydeliggøres hvornår en trailer igen må parkeres på vejareal uden at være koblet til en bil. Dermed kommer der til at stå, at trailere må parkeres efter gældende restriktioner mellem kl. 07:00 og 16:00. Starttidspunktet er en præcisering af den nuværende bestemmelse, hvor restriktionen starter ved døgnskifte og frem til kl. 16.

Strategisk ramme

Implementering af indsatsen for parkering, nedlæggelse af fortov i den ene vejside og justering af kommunens lokale parkeringsbekendtgørelse understøtter målsætning om god trafikikkerhed og fremkommelighed for bilister og bløde trafikanter på kommunens veje.

Videre proces

På baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets beslutning implementerer forvaltningen de 8 principper og indsatserne ved større anlægsarbejder, ligesom der arbejdes videre med parkeringskontrollen ved større arrangementer.

Såfremt udvalget ønsker at parkeringskontrollen overdrages til P-nord eller politiet, vil forvaltningen vende tilbage med en sag herom.

Økonomi

Parkeringskontrollen i Lyngby-Taarbæk hviler i store træk i sig selv, dog således, at der de seneste år isoleret set har været et lille underskud på parkeringskontrollen. Ud over parkeringsafgifter har kommunen indtægter i forbindelse med udstedelse af parkeringslicenser i Taarbæk og Lyngby Bymidte, licenserne dækker underskuddet på parkeringskontrol, og der er netto et mindre overskud på parkeringskontoen.

På grund af generel sårbarhed overfor sygdom og ferier blev der i 2024 ansat en ekstra p-vagt så der i dag er 5 parkeringsvagter ansat i parkeringskontoret. Nedenfor er vist de faktiske indtægter og udgifter på parkeringsområdet. Det bemærkes dog, at parkeringsområdet er budgetlagt højere og at regnskabet på nuværende tidspunkt viser et samlet merforbrug på 1,6 mio. kr. i 2025.

Kr. løbende p/l	2022	2023	2024	2025
Administrativt personale	1.481.950	1.432.097	1.695.347	1.826.584
Fagpersonale (Løn)	1.587.070	1.757.498	2.044.293	2.439.495
Administration og ledelse (uniform, udstyr, cykler mv.)	387.133	590.478	598.057	615.326
Refusion til rigspolitiet	2.410.180	2.771.222	2.932.944	3.922.135
Pålagte afgifter	-5.020.950	-5.928.240	-6.223.640	-6.934.980
Indtægt (licenser)	-1.008.993	-1.462.316	-1.400.037	-1.531.372
I alt	-163.610	-839.261	-353.036	337.188

Indtægter er i tabellen angivet med - og udgifter er angivet med +

Ud over parkeringsafgifter har kommunen indtægter i forbindelse med udstedelse af parkeringslicenser i Taarbæk og Lyngby Bymidte, licenserne dækker underskuddet på parkeringskontrol, og der er netto et mindre overskud på parkeringskontoen

Indførelse af de 8 principper og særligt varslingsperioder i forbindelse med anlægsarbejder, kan medføre en mindre nedgang i antallet af pålagte afgifter, forvaltningen forventer, at de færre indtægter indeholdes i overskuddet fra parkeringslicenser og dagsbilletter.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget beslutter.

Beslutning

Ad 1) Godkendt, idet udvalget dog ønsker, at forvaltningen vender tilbage med en sag om mulighederne for at reducere kontroltrykket generelt.

Ad 2) Godkendt.

Ad 3) Godkendt, idet udvalget bemærker, at kommunalt personale påpeger regler om beskæring.

Bilag

Parkeringskontrol-Vejledning til vagter

Sammendrag af runderingsforespørgsler

Punkt 6: Letbane - Planlægning af åbning (Beslutning)

05.01.25-G01-1-26

Resume

Efter flere år med anlægsarbejder tværs gennem Lyngby og med trafikale gener til følge melder Hovedstadens Letbane, at de forventer, at åbningen af letbanen med passagerer sker i løbet af sommeren 2026. I den forbindelse skal det afklares hvilket niveau Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at lægge for åbningen så forvaltningen kan arbejde videre med planlægning af arrangementer og tiltag i forbindelse med åbning af letbanen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at:

1. der vælges én af de to modeller for arrangementer i forbindelse med åbningen af Hovedstadens Letbane i Lyngby-Taarbæk Kommune,
2. der ikke på nuværende tidspunkt disponeres midler fra Puljen til Byliv og Kultur til markering af åbningen af Hovedstadens Letbane.

Problemstilling

I forbindelse med åbning af Hovedstadens Letbane i de nordlige kommuner, er der fra Hovedstadens Letbanes side planlagt en række hovedaktiviteter på strækningen:

Hovedstadens letbane har planlagt en officiel indvielsestur for særligt inviterede gæster, herunder repræsentanter fra stat, region og kommuner. Indvielsesturen vil minde om den, der var ved indvielsen af den sydlige strækning, hvor der vil være snoreklip på en station i hhv. Herlev, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk Kommune med repræsentanter fra de respektive kommuner samt ved Herlev Hospital med Regionsrådsformanden.

Efter indvielsesturen planlægges en officiel åbningsceremoni ved Gladsaxe Rådhus som del af en folkefest i Rådhusparken for alle letbanekommunerne. Til folkefesten indrettes et VIP-område, der samtidig erstatter en åbningsreception for VIP-gæster.

Der er ikke fra Hovedstadens Letbanes side planlagt yderligere aktiviteter, og det skal derfor besluttes, om Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at igangsætte åbningsaktiviteter med lokalt særpræg for at skabe lokal stemning og lokalt ejerskab omkring åbning af letbanen. I lighed med de øvrige letbane-kommuner, er det forvaltningen, der skal stå for disse lokale åbningsaktiviteter.

Løsninger

Forslag 1: 0 kr.

Forvaltningen planlægger ikke yderligere aktiviteter end de, der planlægges af Hovedstadens Letbane. Dog vil Forvaltningen have koordinerende rolle i forbindelse med evt. eksterne arrangørers aktiviteter i forbindelse med åbning af letbanen - f.eks. motionsløb eller initiativer fra Handelsforeningen og/eller DTU.

Forslag 2: 50.000 kr.

Forvaltningen arbejder i koordinerende rolle videre med lokale aktører som tovholdere på aktiviteter på alle syv letbanestationer – udover de officielle aktiviteter, der planlægges af Hovedstadens Letbane. Forvaltningen har været i en indledende dialog med en række aktører omkring disses muligheder for at kunne lave særlige aktiviteter på letbanestrækningen på åbningsdagen.

Forvaltningens udgangspunkt er, at der planlægges aktiviteter på alle syv letbanestationer i Lyngby-Taarbæk Kommune. Aktiviteterne foreslås at være med lokale virksomheder, idrætsklubber, forretninger, institutioner mm. som tovholdere på åbningsaktiviteter på de enkelte stationer - og med forvaltningen i koordinerende rolle. Aktivitetstovholderne kunne f.eks. være:

- Lyngby Station og Lyngby C: Butikker og andre aktører fra handelslivet i Lyngby
- Akademivej eller Fortunbyen: Lyngby Boldklub eller andre repræsentanter fra idræts- og sportsområdet
- Anker Engelunds Vej station: DTU

- Rævehøjvej: LIFE, Det Kgl. Teaters udendørs forestilling i Ulvedalene eller Bakken
- Lundtofte: Fællessang (Dels egner den store fine stationsplads sig til større menneskemængde dels er der sandsynlighed for, at der vil være mange mennesker især på endestationen (belært af åbning af den sydlige strækning), hvorfor fællessang eller anden engagerende/underholdende aktivitet egner sig godt til netop Lundtofte station

Trongårdens Atletikklub har taget initiativ til et 5 km motionsløb på åbningsdagen - og har kontaktet forvaltningen herom. Løbet er planlagt til at starte tæt på Lundtofte station og slutte med målområde med boder m.v. på Cirkuspladsen ved Firskovvej/Klampenborgvej. Deltagerne kan tage letbanen tilbage til bagagen i startområdet ved Lundtofte station. Løbet skydes optimalt set i gang samtidig med at første letbanetog kører på den nordlige strækning. Ruten planlægges, så letbanen ikke krydses.

Ovenstående enkelte løsninger kan kombineres i flere forskellige muligheder og samlet bidrage til en god åbning af letbanen i Lyngby.

Forvaltningen vil desuden kunne bidrage med uddeling af f.eks. grønt letbane-merchandise mm.

Forvaltningen henleder endvidere opmærksomheden på Kommunalbestyrelsens behandling af sag om fremtidig anvendelse af midler til citykoordinator samt Puljen til Kultur- og Byliv den 28. januar 2026, hvor det blev besluttet at udsætte disponeringen af størstedelen af midlerne til foråret 2026. Det indstilles derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke disponeres midler fra denne pulje til markering af åbningen af letbanen.

Foruden de enkelte løsningsforslag til åbningen af letbanen, igangsætter forvaltningen i samarbejde med Hovedstadens Letbane en række kampagner i forbindelse med opstart af testkørsel og som forberedelse til letbanen i drift. Kampagnerne skal være med til at gøre trafikanterne klar til, at letbanen kører blandt dem. Erfaringer fra blandt andet Århus, Odense og den sydlige strækning af Hovedstadens Letbane viser, at øvrige trafikanter skal hjælpes med at navigere med nyt transportmiddel i trafikken. Kampagnen kommer til at blive med skiltning ved krydsningspunkter samt stiovergange. Udover skiltningen vil kommunen og Hovedstadens Letbane benytte presse, Facebook, plakater, hjemmesider, Aula samt fysisk tilstedeværelse m.m. til at synliggøre, at letbanen nu er en del af trafikken. Det forventes, at letbanen udfører prøvedrift i løbet af foråret 2026 med driftsstart sommeren 2026.

Strategisk ramme

Lyngby-Taarbæk Kommune er medejer af Hovedstadens Letbane. Syv af letbanens 29 stationer er placeret i Lyngby-Taarbæk. Letbanen understøtter målsætning om dels at løse problemet med øget trængsel på Ring 3 dels at tilbyde grøn transportform, der forbinder Københavns forstæder med skinnebåren transport på tværs af S-togsnettet mellem Ishøj og Lundtofte.

Videre proces

På baggrund af det valgte løsningsforslag vil forvaltningen arbejde videre og planlægge åbningsarrangement af letbanen.

Økonomi

Hvis Løsningsforslag 2 besluttes, vil de 50.000 kr. blive finansieret af den eksisterende anlægsbevilling til anlægsprojektet "Projektstyring og myndighedsbehandling Letbane". Den samlede anlægsbevilling er på 22,6 mio. kr. hvor den resterende bevilling udgør 1,5 mio. kr.

Anlægsbevillingen er givet til både interne ressourcer samt diverse udgifter forbundet med letbanearbejdet.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler indstillingspunkt 1.

Byplanudvalget anbefaler indstillingspunkt 2.

Kultur- og Fritidsudvalget anbefaler indstillingspunkt 2.

Økonomiudvalget anbefaler begge indstillingspunkter.

Kommunalbestyrelsen beslutter begge indstillingspunkter.

Beslutning

Ad 1) Teknik- og Miljøudvalget anbefaler model 2.

Punkt 7: Lukket: Ejendomssag (Beslutning)

01.02.05-P16-113-25

Ad 1) Anbefaler, at der arbejdes videre med begge løsninger.

Ad 2) Anbefalet.

Punkt 8: EU-midler til projekt "WattReserve" om batterier i bygninger til lagring af el fra solceller og nettet (Beslutning)

13.03.01-P19-4-24

Resume

Forvaltningen anmoder om deltagelse i EU-projektet "WattReserve", som skal teste energilagring med batterier i skoler, plejehjem og idrætshaller i Høje-Taastrup og Lyngby-Taarbæk samt Helsingborg og Ängelholm i Sverige. Ved at deltage i projektet opnår kommunen bistand til implementering af kommunens DK2020 Klimaplan, samt kommunens strategiske energiplan. Kommunen får finansieret 60% af sin deltagelse fra EU.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. kommunens deltagelse i det 3-årige EU-projekt "WattReserve" godkendes,
2. indtægts- og udgiftsbevilling indarbejdes på aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur i budgetopfølgningen, når endelig betalingsplan kendes.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har besluttet en DK2020-klimaplan, hvis overordnede mål er, at Lyngby-Taarbæk bliver CO₂-neutral i 2050.

To af indsatspunkterne er at reducere energiforbruget med 10% i 2050 i forhold til 2018, samt at sikre fossilfri elforsyning i 2035.

Ved at øge udnyttelsen og udvide mængden af kommunens eksisterende solceller, samt reducere indkøbet af el når belastningen af elnettet er størst, kan kommunen bidrage til klimaplanens mål og samtidig reducere kommunes driftsomkostninger.

En række internationale studier og analyser peger på at batterilagring af grøn energi i bygninger og faciliteter rummer store muligheder for at sikre mere effektive energisystemer, herunder:

- Større egenudnyttelse af solenergi.
- Reducere spidsbelastninger markant, fordi det muliggør at energiforbruget fra elnettet kan flyttes i tid.
- Føre til systemgevinster, hvor omkostninger kan reduceres betydeligt.
- Skabe fleksibilitet og robusthed ved at fremme evnen til at udnytte billig og grøn el, styre forbruget aktivt og sikre forsyning i kritiske situationer.

Batterilagring i kommunale bygninger og faciliteter kan derfor være en strategisk løftestang for at internationale, nationale og lokale klimamål kan nås hurtigere og mere omkostningseffektivt, men der mangler praktiske erfaringer, som kan detaljere, hvad der fungerer bedst teknisk, hvad der giver den bedste økonomi, og hvordan man organiserer drift, sikkerhed og forsikring i hverdagen.

Batterilagring bidrager således både til kommunens forsyningssikkerhed og vil bidrage i en beredskabssituation, hvor en institution vil kunne forsynes fra batterier, i tilfælde af et kortvarigt nedbrud i elsystemet.

Løsninger

Projektet "WattReserve" er netop blevet godkendt af EU's Interreg Program (bilag)

"WattReserve" samler fire partnere i to danske og to svenske kommuner i et fælles projekt, der skal udvikle, teste og dokumentere, hvordan batterilagring kan styrke den grønne omstilling i kommunale bygninger og faciliteter. Partnerne er Høje-Taastrup Kommune (projektleder) og Lyngby-Taarbæk Kommune, samt Helsingborg og Ängelholm i Sverige.

Projektet retter sig primært mod kommuner, som ejer og driver bygninger med stort og varierende energiforbrug, der kan opnå mærkbare gevinster ved at integrere batterilagring. Det er skoler, idrætsanlæg, pleje- og kontorbygninger og svømmehaller.

Projektets aktiviteter omfatter:

- Udvikling af fælles testdesign og datasæt for batteriløsninger i forskellige bygningsmiljøer og faciliteter.
- Gennemførelse af tests i skoler, svømmehaller, pleje- og kontorbygninger og idrætsfaciliteter. Både lithium- og flowbatterier afprøves.
- Indsamling af data om energiforbrug, driftsstabilitet, CO₂-reduktioner og økonomi.
- Udvikling af forretningsmodeller og politiske anbefalinger, som kan understøtte flere investeringer i batteriteknologi.
- Formidling af resultater via workshops, rapporter, PR og åbne digitale platforme.

De forventede resultater er, at kommunerne får dokumenteret, hvordan batterier kan:

- Flytte elforbrug til perioder med billig og grøn energi.
- Øge udnyttelsen af egenproduceret solenergi.
- Reducere effekttoppe og dermed både CO₂-udledning og energiregninger.
- Skabe robusthed og forsyningssikkerhed i bygninger med kritiske funktioner.

På kort sigt giver "WattReserve" konkrete erfaringer, datagrundlag og modeller, der kan bruges af kommuner til at træffe oplyste beslutninger om fremtidige investeringer. På lang sigt bidrager projektet til en grønnere, mere fleksibel og robust energiinfrastruktur i Øresundsregionen, som kan inspirere til opskalering nationalt og internationalt.

Ansøgningen er kommet i stand med både økonomisk og faglig hjælp fra Greater Copenhagen EU Office. Projektets løbetid er fra 1. januar 2026 - 31. december 2028.

Strategisk ramme

"WattReserve" bidrager til Kommunens vedtagne DK2020-Klimaplan.

Videre proces

Projektets resultater vil blive anvendt i arbejdet med implementeringen af kommunens DK2020 Klimaplan.

Økonomi

Projektets økonomi indeholder 60% finansiering fra EU's Interreg program. Det samlede budget for Lyngby-Taarbæk Kommune er 346.788 € (2.600.000 kr.) hvoraf 208.074 € (1.560.000 kr.) finansieres af EU. Der er primært tale om lønmidler, men også en del til udstyr (eksempelvis leasing af batteriløsninger i testperioden). De resterende 40% afholdes indenfor aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur, som en del af de allerede afsatte ressourcer til implementeringen af kommunens DK2020-klimaplan. Der er derfor ikke tale om ekstra ressourcer, som kommunen bidrager med, og da projektet både giver medfinansiering til løn og udstyr, muliggøres at der samlet set ikke vil være en ekstraudgift i at deltage i projektet, som samtidig bidrager til kommunens selvforsyning, beredskab og klimaindsats. Indtægts- og udgiftsbevilling indarbejdes på aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur i budgetopfølgningen, når den endelig betalingsplan kendes.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Ad 1) Anbefalet i forbindelse med arbejdet med DK2020 klimaplanen.

Ad 2) Anbefalet.

Bilag

WattReserve EU-godkendelse af ansøgning

Punkt 9: Lundtofteparken 45 - dagligvarebutik (Orientering)

01.02.00-P16-1-24

Resume

Men denne sag orienteres udvalget om status på REMA Etablering A/S ønske om at udvide den eksisterende dagligvarebutik på Lundtofteparken 45. Byplanudvalget godkendte med sagen fra august 2024, at der ikke skal udarbejdes lokalplan for de foreslåede ændringer. Kommunalbestyrelsens og Teknikudvalget besluttede med sagen i august 2024 at en trafikanalyse skal grundlag for at vurdere lukning af Lundtofteparken (privat fællesvej). Trafikanalysen og det endelige projektmateriale er vedlagt til orientering.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om status på REMA Etablering A/S ønske at udvide den eksisterende dagligvarebutik, herunder det fremsendte projektforslag samt den fremsendte trafikanalyse.

Problemstilling

Baggrund

Rema 1000 ønsker at til- og ombygge den eksisterende dagligvarebutik i Lundtofteparken for at skabe en tidssvarende butik. Siden 2024 har forvaltningen været i dialog med Rema 1000 om deres ønsker samt de nødvendige godkendelser og tilladelser.

I august 2024 blev sagen forelagt Teknik- og Byplanudvalget samt Kommunalbestyrelsen. Byplanudvalget besluttede, at der ikke skal udarbejdes lokalplan for de foreslåede ændringer, og at forvaltningen kan arbejde videre med en særskilt vurdering af parkeringskrav. Det betyder, at parkering i den samlede bebyggelse, herunder på offentlig vej, fortsat kan indgå i bebyggelsens samlede parkeringsdækning.

Teknikudvalget godkendte, at der skulle udarbejdes en trafikanalyse som grundlag for forvaltningens vurdering af vejoplægningen. Kommunalbestyrelsen bemyndigede afslutningsvis forvaltningen til at godkende omlægningen af den private fællesvej, så tilbygningen kan opføres.

I marts 2025 modtog forvaltningen en trafikanalyse og sendte efter intern drøftelse en mangelskrivelse til ansøger. I september 2025 modtog forvaltningen en ny trafikanalyse (bilag) samt supplerende materiale, og i december 2025 modtog forvaltningen det endelige, samlede projektmateriale (bilag).

Til orientering fremsendte bygherre den 30. juni 2025 en byggeansøgning. Behandlingen af byggeansøgningen afventer, da ansøger har oplyst, at der planlægges en opdatering af ansøgningsmaterialet.

REMA 1000 har i perioden 2024-2025 arbejdet videre med projektet i samarbejde med boligorganisationen, som har givet yderligere fuldmagt (vedlagt som bilag A i projektmateriale). Kommunalbestyrelsen skal i henhold til almenboliglovens § 27 godkende overdragelsen af en almen boligafdelings ejendom. Forvaltningen har modtaget en ansøgning og forventer at kunne fremlægge ansøgningen politisk, forventeligt marts 2026.

Løsninger

Projektforslaget

Det fremsendte projektmateriale viser bl.a. forslag til om- og tilbygning, vej- og trafikoplægning, placering af parkeringspladser, varelevering samt fældning af træer. Beskrivelse af projektmateriale og forvaltningens bemærkninger er vedlagt (bilag). Forvaltningen vurderer, at en om- og tilbygning af dagligvarebutikken vil styrke lokalområdet ved at sikre et tidssvarende dagligvareudbud og fungere som et lokalt mødested. Udviklingen er i overensstemmelse med Kommunalbestyrelsens planstrategi Byudvikling i Balance 2023. Projektet får særligt betydning for parkering, vejadgang samt det grønne.

Reduktion af parkeringspladser og tidsbegrænset parkering

I Kommuneplan 2025, vedtaget den 11. december 2025, fremgår det for lokalcenter Lundtofteparken, at parkeringsnormen skal vurderes i hvert enkelt tilfælde. Der er således ikke et krav om at følge den sædvanlige norm på 1 plads pr. 35 m² detailhandelsareal; antallet skal vurderes konkret. I vurderingen indgår det, at Lundtofteparken ligger i et stationsnært kerneområde, hvilket giver mulighed for at reducere antallet af parkeringspladser til detailhandel. Ansøger har i materialet foreslået en reduktion på 25 % med henvisning til placeringen i et stationsnært kerneområde. Dette forslag

støtter forvaltningen. REMA 1000 har opgjort parkeringen i nærområdet til 198 p-pladser. Efter ombygningen vil der være 213 p-pladser i nærområdet, hvilket er en forøgelse på 15 pladser og svarer til kommuneplanens reducerede parkeringsnorm.

REMA 1000 ønsker, efter aftale med boligselskabet, at indføre tidsbegrænset parkering på 47 pladser i tidsrummet kl. 8–20 (se bilag D i projekt materialet). Eventuelle parkeringsrestriktioner forudsætter kommunes og politiets samtykke. Den seneste parkeringsanalyse for området samt gældende servitut om parkering vil få betydning for kommunens behandling af ansøgningen om tidsrestriktioner.

Området er omfattet af en gældende servitut fra 2003 omkring adgangsveje, friarealer og parkeringsarealer som vedrører 14 matrikler, hvoraf bl.a. fremgår at alle beboere og brugere i ejendommen har lige ret til enhver parkeringsplads i området. Påtaleretten tilkommer ejere af matriklerne samt kommunen.

Placering af parkeringspladser og konsekvenser for beplantning

Forvaltningen vurderer at placeringen af parkeringspladser vil have betydning for det grønne i området. f.eks. vil hækkene langs boligblokken mod vest (Lundtofteparken nr. 35-41) blive reduceret og træerne langs boligerne (Lundtofteparken 47-49) fældes.

På den øst-vest-gående del af Lundtofteparken etableres ekstra parkeringspladser ved at fjerne eksisterende klippede hække og træer, som i dag bidrager til at skabe mindre gaderum. Antallet af træer i området reduceres fra ca. 81 til 54 træer. Nye træer plantes i samme arter som de træer, der fældes. Samtidig vurderes det, at stierne gøres smallere end de nuværende for at skaffe plads til de nye parkeringspladser.

Begrænsninger

Da projektet er vurderet ikke at være lokalplanpligtigt, og det er besluttet, at der ikke skal laves lokalplan, betyder det, at forvaltningen i forbindelse med byggetilladelse ikke vil kunne stille krav om:

- **Genplantning af yderligere træer**
Projektet medfører en væsentlig reduktion af træer i området som følge af ønsket om at bevare parkering. Hvis der skulle fastholdes mere grønt og flere træer, ville der skulle findes arealer uden for projektområdet til genplantning, hvilket som udgangspunkt ville kræve en lokalplan.
- **Størrelsen på ny pylon**
Ansøger har på mail bekræftet, at pylonen placeres samme sted som den eksisterende og bliver maksimalt 4 meter høj.
- **Antal indgange og markering af butikstorv**
Der er vist to indgange i hjørnet af butikken og særlig markering af butikstorv både langs facade mod øst og mod syd. Arealet langs den sydvendte facade er reserveret til cykelparkering og fodgængertrafik og bør ikke fremhæves som del af selve butikstorvet. Rumligt vil en særlig markering af butikstorvet ved den østlige facade kunne markere, afgrænse og tydeliggøre butikstorvet visuelt. Ønsker udvalget at fastlægge indgange og omfang og placering af særlig markering af butikstorv, kan dette kun ske i en lokalplan.
- **Høring og borgerinddragelse**
Til orientering kan forvaltningen oplyse, at beboerne i Lundtofteparken har fået præsenteret projektet på et afdelingsmøde i november 2024 og har godkendt frasalg til Rema 1000 på afdelingsmødet den 3. marts 2025 (bilag). Derudover har beboerne modtaget en status i nyhedsbrevet fra december 2025 (bilag). Forvaltningen er ikke bekendt med, om beboerne i Lundtofteparken vil blive inddraget yderligere i beslutningen om projektet. Forvaltningen planlægger ikke at gennemføre en høring af projektet, som det normalt sker i forbindelse med forslag til lokalplaner.

Ændring af den private fællesvej

I forvaltningens behandling af ansøgningen fra d. 5. december 2025 om bl.a. ændringer på vejareal, så vil det foreliggende projekt materiale, især trafikanalysen og det tekniske notat, ligge til grund for forvaltningens vurdering. For at kunne indstille vejændringerne til politiets godkendelse, vil forvaltningen bede ansøger om at præcisere, hvordan følgende tænkes implementeret i projektet:

- Et endeligt antal P-pladser (+/- maks. 2 p-pladser) placeres, så det kan vurderes, om parkeringspladserne ligger for tæt på vejoverkørsler.
- Hvor og hvordan opsættes pullerter på den dobbelttreppede cykelsti ved de overkørsler, hvor der ikke er pullerter i dag.
- Hvordan der sikres 55 m oversigt ved de tre krydsningspunkter over den dobbelttreppede cykelsti.
- Inden for oversigtsarealet skal beplantning holdes på 0.5 m i højden med mulighed for plantevækst i sæsonen. Andet udstyr (f.eks. skiltning) skal holdes på maks. 0,8 m i højden.
- Udformning af hæve/sænke pullerter ved vejlukningen af Lundtofteparken med f.eks. rødt/grønt lys.

Når ansøger har redegjort for ovenstående for vejmyndigheden, forventer vejmyndigheden at almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske og trafikale hensyn, ikke taler imod det ansøgte, og at vejmyndigheden kan indstille vejændringerne til politiets samtykke.

Strategisk ramme

Kommuneplanstrategien - Byudvikling i Balance 2023

I Byudvikling i Balance 2023 er et af fire overordnede emner ”Stærkt handelsliv. I afsnittet beskrives blandt andet kommunens ønske om, at alle seks lokalcentre fortsat skal danne rammer om et attraktivt byliv og et varieret udbud af kultur- og handelsliv. Etablering af en tidssvarende dagligvarebutik vil støtte op om ovenstående.

Kommunalbestyrelsen har 13. november 2025 vedtaget en træpolitik. Formålet er bl.a. at fastholde og styrke kommunes grønne profil. Ved planlægning af nye anlægsprojekter, lokalplaner og byggesager skal hensynet til træer indgå aktivt, og der skal tilstræbes løsninger, hvor træerne kan bevares og etableres.

Arkitekturpolitikken blev vedtaget 31. august 2023. Ved til- og ombygning og nybyggeri skal helheden i området respekteres. Det handler om størrelse, materiale- og farvevalg, placering på grunden, indpasning i landskabet og byens rum.

Videre proces

Kommunalbestyrelsen skal godkende Lundtofteparkens afhændelse af areal til Rema 1000, jf. almenboliglovens § 27. Forvaltningen forventer at fremlægge en særskilt sag om dette, forventeligt marts 2026.

Bygningsmyndigheden kan påbegynde sagsbehandlingen af byggeansøgningen. Ansøger har dog oplyst, at der planlægges en opdatering af ansøgningsmaterialet.

Når ansøgningen om ændringerne på vejareal er opdateret, så indstiller vejmyndigheden vejændringerne til politiets godkendelse.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget orienteres.

Teknik- og Miljøudvalget orienteres.

Beslutning

Orientering givet.

Bilag

Oversigtskort

Trafikanalyse

Samlede projektmateriale

Beskrivelse af projektmateriale og forvaltningens bemærkninger

Referat afdelingsmøde, Lundtofteparken marts 2025

Nyhedsbrev december 2025

Punkt 10: Meddelelser

00.01.00-A30-16-25

Sagsfremstilling

1. Afsluttende status på drift af belysning på udvalgte lokationer i Lyngby-Taarbæk Kommune

På Teknikudvalgets møde den 18. marts 2025 fik udvalget en redegørelse om driften af belysningsanlæggene i kommunen. Udvalget bad i den forbindelse om en kvartalsvis status for at have et kontinuerligt fokus på gadebelysning og belysning i tunneller, herunder ikke mindst henset til at der i forbindelse med de omfattende gravearbejder til henholdsvis letbane og fjernvarme har været mange kabelbrud, tekniske fejl samt nedtagning af lysmaster på enkelte strækninger.

Forvaltningen har udarbejdet et kvartalsvist overblik med status for belysning på de udvalgte lokationer, hvor der har været flest udfordringer med ustabil eller manglende belysning (bilag). Bilaget er opdateret siden Teknikudvalgets møde den 25. november 2025, hvor udvalget senest fik en status. Nedenfor gives en status for de sidste to lokaliteter, hvor der fortsat udestod arbejde ved den seneste udvalgsorientering i november: Som det fremgår af status, er arbejdet på alle udvalgte lokationer afsluttet i uge 5.

1. På Anker Engelundsvej er arbejdet på de to kombimaster i krydset Anker Engelundsvej og Lundtoftevej udført i december 2025. Arbejdet er afsluttet.
2. På Klampenborgvej (Magasin) har Hovedstadens Letbane godkendt løsning i forhold til brandvejen, og arbejdet er påbegyndt primo januar 2026, hvor masterne blev opsat. Vintervejret har imidlertid medført forsinkelser på det sidste gravearbejde. Der udestår alene træk af kabler, og arbejdet udføres, så snart vejret tillader det.

2. Status på oprensning af søer - borgermøder

Som opfølgning på oprensning i december 2025 af søerne i Hvidegårds- og Furesøparken er det aftalt, at forvaltningen går i dialog med grundejerforeninger i de berørte områder og indkalder til et borgermøde om arbejdet. Her drøftes hvilke skridt, forvaltningen kan tage for at sikre, at søerne genoprettes. Forvaltningen har udsendt mails til grundejerforeningerne og de nærmeste naboer med en invitation til møder om søernes fremtid. Mulige datoer afklares pt.

Beslutning

Orientering givet.

Bilag

Afslutningsstatus for drift af belysning på udvalgte lokationer pr. 21. januar 2026

Punkt 11: Kommende sager

00.01.00-A30-7-25

Sagsfremstilling

Listen over kommende sager på vej er et planlægningsredskab for kommende møder. Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Udvalgets forretningsorden
- Introduktion til Arealdrift
- Forslag til Tillæg 11 til Spildevandsplanen - Kongevejen 93
- Opfølgning på sag om biodiversitetsvenlig drift
- Overtagelse af belysning på 9 private fællesveje
- Midlertidig oplagsplads ved Furesøparken
- Gebyr for miljøtilsyn

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

Beslutning

Orientering givet.

Punkt 12: Underskrift af protokol

00.01.00-A30-7-25

Beslutning

Godkendt.