

REFERAT Klima,- Miljø- og Teknikudvalget d. 27-05-2026

Mødedato Onsdag d. 27. maj 2026 kl. 17:00

Mødested Rådhuset Mødelokale G H-0

Mødedeltagere Niels Gyldenlund Mikkelsen, Jesper Marcus, Katja Johansen, Anton Brüniche-Olsen, Ulrik Cordes, Valdemar Høiris-Andersen, Katarina Ammitzbøll, Kasper Brejnholt Bak, Frederik Dehlholm

Indholdsfortegnelse

Prioritering af budgetønsker.....	3
Introduktion til og drøftelse af afløbskoefficienter for regnvandshåndtering.....	7
Fremstilling af løsningsforslag til begrønning af Bernstorffsvej fra Henningsens Allé til Helleruplur	11
Trafiksikkerhedsplan 2027 – godkendelse af temaer.....	16
Rammer og principper for langsigtet kystbeskyttelse.....	19
Formulering af politiske mål.....	24
Meddelelser fra formanden og forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne.....	28
Underskrift.....	30

Punkt 1: Prioritering af budgetønsker

EMN-2026-01979

Bilag

Råderumsforslag og budgetønsker til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget

Udtalelse fra MED-udvalget

1 (Åben) Prioritering af budgetønsker

Sags ID: EMN-2026-01979

Resumé

Som en del af budgetprocessen skal de stående udvalg på et møde i foråret 2026 præsenteres for budgetønsker og råderumsforslag på både drift og anlæg inden for udvalgets fagområde. På mødet skal udvalget prioritere, hvilke forslag udvalget vil anbefale i den videre budgetproces.

Baggrund

Kommunalbestyrelsen har den 15. december 2025 enstemmigt godkendt procesplanen for udarbejdelse af budget 2027-2030 samt at forvaltningerne udarbejder forslag til råderum til serviceudgifter på minimum 46 mio.kr. på tværs af hele kommunen til prioritering i budgetprocessen for 2027.

Som en del af budgetprocessen skal de stående udvalg prioritere, hvilke forslag fra både politikere og forvaltning, udvalget vil anbefale i den videre budgetproces.

Dette skal munde ud i et prioriteret indspil fra udvalget til den videre budgetproces vedrørende:

- A. Forslag til råderum på driftsområdet
- B. Forslag til råderum på anlægsområdet
- C. Budgetønsker til driftsområdet
- D. Budgetønsker til anlægsområdet

På mødet gennemføres derfor en afstemning inden for hvert af de ovenstående fire områder som grundlag for udvalgets samlede prioritering.

Vedlagt er oversigt over alle ønsker og råderumsforslag på både drift og anlæg, samt hvert forslag præsenteret i skemaform. Politiske ønsker er uddybet af forvaltningen i nederste rubrik i skemaet.

Alle råderumsforslag har været forelagt de relevante MED-udvalg og MED-udtalelse er vedlagt i bilag.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser af anbefalingerne fra Klima-, Miljø- og Teknikudvalget vil afhænge af, i hvilket omfang de enkelte ønsker og råderumsforslag indgår i den videre budgetproces.

Det samlede råderum, der kan disponeres over, er enstemmigt vedtaget i forbindelse med sag af 15. december om Proces for budgetforslag 2027-30 og Økonomisk politik.

Indstilling

Forvaltningen indstiller

Til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget:

At udvalget prioriterer:

- E. Forslag til råderum på driftsområdet

- F. Forslag til råderum på anlægsområdet
- G. Budgetønsker til driftsområdet
- H. Budgetønsker til anlægsområdet

Tidligere beslutninger:

.

Beslutninger:

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget prioriterede råderums- og budgetforslag som følger:

A. Forslag til råderum på driftsområdet

1. KMT3-R: Hjemtagning af rådgivning ifm. kortlægning, opmåling, projektering og tilsyn i forbindelse med primært fortovsrenoveringer
2. KMT5-R: Tilpasning af flexkursordningen
3. KMT4-R: Reduktion af personalegoder gældende for medarbejderne i Park og Vejs driftsområde
4. KMT6-R: Pulje til kampagner for energirenovering af private boliger
4. KMT2-R: Opsigelse af støtten til foreningen Grøn Guide Gentofte
6. KMT1-R: Færre midler til konsulentbistand på miljø- og naturområdet

B. Forslag til råderum på anlægsområdet

1. KMT7-R: Modernisering og tilpasning af Charlottenlund Strandpark
2. KMT8-R: Vejbrønde
3. KMT10-R: Nye cykelstier
4. KMT9-R: Grønnere veje og pladser
5. KMT11-R: Renovering af flere cykelstier
6. KMT12-R: Vejbelægning pga. vinteren
7. KMT13-R: Opretholdelse af vejkapital

C. Budgetønsker til driftsområdet

1. KMT12-B: Myndighedsbehandling ifm. separatkloakering
2. KMT4-B: Flere busser på tværs af kommunen
2. KMT10-B: Intelligente trafiksignaler
4. KMT11-B: Kollektiv trafik - tilpasning af eksisterende busnet (forlængelse af pulje)
5. KMT6-B: Tryghed og belysning på stationer og utrygge steder
6. KMT9-B: Revision af Gentofte Kommunes Spildevandsplan
7. KMT7-B*: Understøttelse af flere private el-ladestander (slået sammen med KMT2-B: Fremme af elbilisme og lige adgang til hjemmeladning)
8. KMT3-B: Revideret politik for skiltning i det offentlige rum (forudsætter ingen finansiering)
9. KMT5-B: Bedre parkeringsforhold
10. KMT8-B: Solidarisk låneordning for kloakseparering

D. Budgetønsker til anlægsområdet

1. KMT31-B: Jægersborg Allé – Bydelscenter
2. KMT29-B*: Lokalt forankrede vejskilte (slået sammen m. KMT26-B: Kulturvejskilte)
3. KMT40-B: Forlængelse af pulje til grønnere veje og pladser
4. KMT32-B: Anlægspulje til levende og grønne bydelscentre i Gentofte

4. KMT38-B: Etablering af pulje til grønne og rekreative synergiprojekter ifm. Novafos' kloakseparering
6. KMT15-B*: Kystsikring af Hellerup på den helt korte bane (slået sammen m. KMT23-B: Kystsikring og strandpark og KMT37-B: Styrkelse af arbejdet med kystsikring)
6. KMT18-B*: Udbygning af cykelstier (slået sammen m. KMT36-B: Forlængelse af pulje til etablering af nye cykelstier)
6. KMT22-B: Hastighedsnedsættelser
9. KMT34-B: Rent drikkevand gennem grundvandsbeskyttelse (anlæg m. afledt drift)
10. KMT13-B: Målinger af tungmetaller (anlæg m. afledt drift)
11. KMT30-B: Pænere og mere attraktivt bymiljø – på tværs med Byplanudvalget
12. KMT20-B: Belysning langs stien rundt om Gentofte Sø
13. KMT33-B: Støtte til grønne borgerinitiativer
13. KMT39-B: Forlængelse af pulje til udmøntning af kommunens Trafiksikkerhedsplan
15. KMT17-B: Pulje til stilleveje og grøn trafiksanering med borgerfinansiering
15. KMT28-B: Pilotprojekt: Nudging til bedre trafikadfærd (parkering og cyklisme)
15. KMT35-B: Nærgenbrugsstationer
15. KMT42-B: Flere, sikrere og mere indbydende hundeparker

Følgende forslag inden for budgetønsker til anlægsområdet blev ikke prioriteret:

- KMT14-B: Opdatering af vedligeholdelsesplaner for kommunens grønne områder
- KMT16-B: Etapeopdelt sandbaseret kystbeskyttelse ved Hellerup Havn (etape 1)
- KMT19-B: Støtte til regnvandsløsninger (ingen lovhjemmel p.t.)
- KMT21-B: Overdækning af Lyngbyvejen
- KMT24-B: Helhedsparkeringsplan og kapacitetsanalyse for parkering i Gentofte Kommune
- KMT25-B: Fremkommelighedspulje
- KMT27-B: Etablering af Changing Places-toilet ved Bellevue Strand (anlæg m. afledt drift)
- KMT41-B: Forlængelse af klimapulje

* Budgetforslag med samme indhold er slået sammen i forbindelse med afstemningen.

Bilag

1. Råderumsforslag og budgetønsker til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget (6870987 - EMN-2026-01979)
2. Udtalelse fra MED-udvalget (6876900 - EMN-2026-01979)

Punkt 2: Introduktion til og drøftelse af afløbskoefficienter for regnvandshåndtering

EMN-2026-01674

2 (Åben) Introduktion til og drøftelse af afløbskoefficienter for regnvandshåndtering

Sags ID: EMN-2026-01674

Resumé

Næste tillæg til spildevandsplanen forelægges i august, og vil som det første varsle borgernes frist til at separere på egen grund i udvalgte områder. Forvaltningen fremlægger i den forbindelse scenarier for fastsættelse af afløbskoefficienter til udvalgets drøftelse. Afløbskoefficienten er et udtryk for, hvor stor en andel af en grund, der må lede regnvandet direkte til kloak. Afløbskoefficienten har betydning for den tilladte befæstelse på matrikelniveau og dermed for dimensioneringen af afløbssystemet. Fastsættelsen af afløbskoefficienter påvirker derfor både den enkelte borgers økonomi og muligheder, Novafos' omkostninger og arealbehov til regnvandshåndtering samt kommunens behov for administrative ressourcer til håndhævelse og sagsbehandling.

På mødet deltager Novafos.

Baggrund

Som opfølgning på Kommunalbestyrelsens godkendelse af Spildevandsplan 2022-2032 med krav om fuld separering i hele kommunen har der været arbejdet med udarbejdelse af et administrationsgrundlag for borgernes separatkloakering på egen grund.

Administrationsgrundlaget beskriver de principper, som forvaltningen skal administrere efter, herunder foruden fastsættelse og administration af afløbskoefficienter også muligheder for at blive fritaget for at separatkloakere, muligheder for låntagning samt forhold vedr. zink og kobber i tage og på tagrender m.v.

Arbejdet med dette er nu så langt, at forvaltningen ønsker en drøftelse særligt af principperne vedrørende afløbskoefficienter, som kan danne grundlag for et administrationsgrundlag forud for, at de første borgere får det første varsel om, at de skal separatkloakere på egen grund. Øvrige principielle afvejninger i administrationsgrundlaget vil løbende blive forelagt udvalget til beslutning, herunder principper for fritagelse for separatkloakering m.v.

Hvad er afløbskoefficienten?

Afløbskoefficienten er et udtryk for, hvor stor en andel af en grund, der leder regnvandet direkte til kloak. Afløbskoefficienten bestemmer grundejerens afledningsret - altså, hvor meget regnvand man som grundejer må aflede fra sin grund til kloakken. Jo mere befæstet areal og faste flader (tage, flisebelægning m.v.) jo mere regnvand til kloakken. Afløbskoefficienten har betydning for dimensioneringen af afløbssystemet.

Faste belægnings i form af fliser, beton og asfalt giver ikke regnvandet mulighed for at nedsive, som det f.eks. sker på græsplæner og i bede. Vandet fra faste belægnings ender derfor ofte i kloakken, enten via en brønd på grunden eller fordi det løber ud over fortovet og videre ned i en vejbrønd.

Hvis arealet med faste belægnings med afløb til kloak er større end afledningsretten tilsiger, medfører det, at der løber mere vand til afløbssystemet, end det er dimensioneret til, hvilket øger risikoen for overløb og oversvømmelser. Det betyder, at afledningsretten overskrides, og

at det befæstede areal skal reduceres svarende til afløbskoefficienten, for at afledningsretten igen overholdes.

Det er derfor relevant for borgerne at kende afløbskoefficienten for deres grund, når de skal bygge til eller etablere ny indkørsel, fliseterrasse o.l.

I dag er situationen den, at mange afleder for meget regnvand til kloakken og dermed overskrider de gældende afløbskoefficienter, som er fastsat i forbindelse med etableringen af det oprindelige kloaksystem. Novafos' beregninger tyder på, at mere end 8.000 ejendomme ud af ca. 12.000 parcelhuse, rækkehuse og klyngehuse i kommunen i dag overskrider den gældende afløbskoefficient. Forvaltningen har sammen med Novafos udarbejdet scenarier med henblik på at imødegå problematikken. På mødet skal drøftes, hvilken retning man politisk vil gå i for at håndtere problematikken.

Afløbskoefficienternes betydning i forhold til separeringsprojektet

Med tillæg 3 til spildevandsplanen, som forventes forelagt politisk til august med henblik på offentlig høring, vil det fremgå, at 5-års-fristen for borgernes separatkloakering på egen grund igangsættes i projektområdet omkring Høeghsmindevej og Smakkegårdsvej. Fristen igangsættes med den forventeligt endelige vedtagelse af tillægget til januar 2027.

Afløbskoefficienterne er afgørende for planlægningen af separatkloakeringen, da valget af afløbskoefficienter har direkte sammenhæng med dimensioneringen af det nye regnvandssystem. Det vil sige, at jo større afløbskoefficient, jo større rør, renseløsninger og regnvandsbassiner. Fastsættelse af afløbskoefficienter har dermed også direkte økonomisk betydning for Novafos' anlægsøkonomi, og de takster borgerne skal betale.

Når borgerne separatkloakerer på egen grund, vil de modtage en ny tilslutningstilladelse til afledning af regnvand og spildevand til kloaksystemet. I den forbindelse er forvaltningen forpligtet til at sikre, at afledningsretten overholdes. Det er derfor vigtigt, at borgerne kender deres afledningsret, inden de skal i gang med at separatkloakere på egen grund.

På mødet forelægger forvaltningen forskellige scenarier for fremtidig fastsættelse af afløbskoefficienter, hvor konsekvenserne ved eventuelt at hæve afløbskoefficienten er belyst. Dertil beskrives muligheder og konsekvenser ved hel eller delvis fysisk eller retlig lovliggørelse og håndhævelse heraf til udvalgets drøftelse. Det vil blive gennemgået, hvad de enkelte scenarier betyder for borgerne, for anlægsøkonomi og arealbehov og for den afledte administrative indsats.

Den videre proces

Efter drøftelsen med udvalget forelægger forvaltningen til august forslag til principper for fastsættelse og håndhævelse af afløbskoefficienter som en del af administrationsgrundlaget for separatkloakering. Disse principper bliver først juridisk bindende, når de er vedtaget i et tillæg til spildevandsplanen. Forslag til dette tillæg forventes forelagt politisk med henblik på offentlig høring omkring årsskiftet.

Forvaltningen er i løbende dialog med Fællesrådet for grundejerforeningerne om separatkloakeringen, herunder de principielle afvejsninger i administrationsgrundlaget, med henblik på dialog om de berørte emner og deres betydning for grundejerne, så disse perspektiver kan indgå i de politiske behandlinger.

Indstilling

Forvaltningen indstiller

Til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget:

At forskellige scenarier for fastsættelse og håndhævelse af afløbskoefficienter gennemgås og drøftes på mødet med henblik på forvaltningens efterfølgende udarbejdelse af forslag herfor.

Tidligere beslutninger:

.

Beslutninger:

Scenarier for fastsættelse og håndhævelse af afløbskoefficienter blev gennemgået og drøftet.

Bilag

Punkt 3: Fremstilling af løsningsforslag til begrønning af Bernstorffsvej fra Henningsens Allé til Helleruplund Kirke

EMN-2026-00728

Bilag

Bilag 1 Idekoncept for Bernstorffsvej Grandville

Bilag 2. Forslag og faktaark

Bilag 3 Trafikvurdering BSV etape 1

3 (Åben) Fremstilling af løsningsforslag til begrønning af Bernstorffsvej fra Henningsens Allé til Helleruplund Kirke

Sags ID: EMN-2026-00728

Resumé

Gentofte Kommune har udarbejdet løsningsforslag til begrønning af en strækning af Bernstorffsvej. Løsningsforslagene tager udgangspunkt i 'Idekoncept for Bernstorffsvej', trafikanalyser og borgerinddragelse. Forvaltningen indstiller, at Klima, Miljø og Teknikudvalget træffer beslutning om, hvilket forslag der skal arbejdes videre med.

Det valgte forslag vil danne grundlag for det videre arbejde med projektering, udbud og udførelse.

Baggrund

Gentofte Kommune gennemførte i 2022 en analyse, der kortlægger potentialet for begrønning af større veje i kommunen. I sommeren 2022 blev der afholdt et åbent borgermøde, hvor interesserede borgere kunne deltage og udpege steder, hvor de så et potentiale for begrønning. I analysen blev blandt andet peget på Bernstorffsvej. Kommunalbestyrelsen besluttede den. 30 januar 2023 pkt. 2, at der skulle gennemføres en idekonkurrence om muligheden for begrønning af Bernstorffsvej.

Rådgiverne Grandville og SWECO udarbejdede herefter et forslag, der viste

- at det er muligt at indsnævre Bernstorffsvej fra fire til to spor uden at påvirke den samlede rejsetid på strækningen betydeligt og
- at de frigivne kørespor vil kunne omdannes til grønne arealer, hvilket vil kunne virke fartdæmpende og samtidig understøtte ønsket om en hastighedsnedsættelse fra 60 til 50 km/t.

Klima, Miljø- og Teknikudvalget vedtog 09. april 2024 pkt. 2 'Idekoncept for Bernstorffsvej' som udgangspunkt for det videre arbejde. Bilag 1.

Kommunalbestyrelsen vedtog d. 26. maj 2025 pkt. 3, at strækningen fra Henningsens Allé til Helleruplund Kirke skal udgøre første strækning.

Borgerinddragelse

Der blev afholdt en indledende borgerinddragelse med et borgerevent i Kildeskovshallen, fokuserede interviews med udvalgte aktører med særinteresser samt en digital borgerinddragelse i december 2023, som er omtalt i bilag 1.

På baggrund af borgerinddragelsen blev det samlede idékonceptet for hele Bernstorffsvej udarbejdet i 2023-24. På baggrund af idékonceptet og grundige analyser af hele strækningen, blev vejen inddelt i etaper, og strækningen fra Henningsens Allé til Helleruplund Kirke blev vedtaget i 2025 som den strækning der først skal begrønnes. Herefter blev der udarbejdet to skitseforslag, der blev præsenteret på et borgermøde i januar 2026.

Nyt forslag

Efter borgermødet er der udarbejdet to ekstra forslag. Se bilag 2. De nye forslag er udarbejdet med udgangspunkt i, at politiet i mellemtiden har tilkendegivet, at det ikke er nødvendigt at indsnævre vejen til to spor for at opnå samtykke til at sætte den tilladte hastighed ned til 50 km/t. Desuden der lagt vægt på, at det er et projekt, der kan gennemføres for færre midler og uden en samtidig renovering af fortov og cykelsti.

Det er muligt at indarbejde et nyt signalanlæg (lyskryds) i alle forslagene ved Baunegårdsvej, hvis det bliver nødvendigt i forbindelse med en mulig lukning af Heslegårdsvej for gennemkørende trafik. Der er planlagt forsøg med lukning fra maj/juni 2026 i en periode på 6 måneder, hvorefter resultaterne evalueres. På det tidspunkt kan der tages stilling til evt. signalanlæg ved Baunegårdsvej/Bernstorffsvej.

De to ekstra forslag, der er udarbejdet efter borgermødet i januar 2026, er på indledende skitseniveau. Ved den videre projektering af det valgte forslag vil trafikingeniører kontrollere fremkommelighed. Dette indebærer vurdering om evt. indkørselsforbud eller venstresvingsforbud til de tre små veje (Juul Steens Alle, Zeuthens Alle og Toftholm Alle) vil være fordelagtigt.

Hvis det besluttet at gå videre med et af de ekstra forslag, bør der afholdes et informationsmøde for borgerne.

Beskrivelse af forslag

Bernstorffsvej har i dag fire kørebaner med to spor i nordgående retning og to spor i sydgående retning. Det ene kørespor i nordgående retning benyttes i dag delvist til parkering, hvilket betyder, at der reelt kun er ét farbart nordgående spor. Der kan i alle forslagene arbejdes med evt. lyskryds ved Baunegårdsvej.

Forslag 1 – reducere fra 4 til 2 kørebaner med åbne sideveje

- Kørebaner reduceres fra 4 til 2.
- Nedlagte kørebaner anvendes til grønne zoner med parkering, svingbaner og busstoppesteder.
- Fremkommeligheden forbliver overordnet uændret.
- Trafiksikkerheden forbedres via krydsningspunkter og svingbaner.
- De kan plantes ca. 125 træer, og ca. 2.000 m² befæstet areal omdannes til grønt.
- Hastighed nedsættes til 50 km/t.

Forslag 2 – reducere fra 4 til 2 spor med indkørselsforbud på sideveje

- Kørebaner reduceres fra 4 til 2.
- Nedlagte kørebaner omdannes til grønne zoner med parkering og busstoppesteder.
- Indkørselsforbud til små sideveje, udkørsel tillades. Dette betyder færre svingbaner.
- Trafiksikkerheden forbedres via krydsningspunkter og færre højresving.
- Der kan plantes ca. 275 træer, og ca. 4.000 m² asfalt omdannes til grønt.
- Hastighed nedsættes til 50 km/t.

Forslag 3 – reducere fra 4 til 3 spor

- Kørebaner reduceres fra 4 til 3.
- Inderbanen i nordgående retning omdannes til vejbede, parkering og svingbaner.
- Sydgående parkeringsareal suppleres med flere bede og træer.
- Fremkommeligheden forringes nordgående ved venstresving; indkørselsforbud kan overvejes for at afhjælpe dette.
- Trafiksikkerheden er i syd gående retning uændret til lettere forringet, i nordgående forbedret.
- Der kan plantes ca. 50 træer og ca. 550 m² asfalt omdannes til grønt.
- Hastighed nedsættes til 50 km/t.

Forslag 4 – ingen reducere af spor

- Kørebaner reduceres ikke
- Inderbanen i nordgående retning forbliver uændret.

- Sydgående parkeringsareal suppleres med flere bede og træer.
- Fremkommeligheden forbliver uændret.
- Trafiksikkerheden er uændret eller lettere forringet.
- Der kan plantes ca. 25 træer og ca. 240 m² asfalt omdannes til grønt.
- Hastighed nedsættes til 50 km/t.

Trafikanalyse - Konklusioner fra rapporten, bilag 3

Analyser udarbejdet forud for forslag 1 og 2 viser samlet set, at en indsnævring af Bernstorffsvej til ét spor i hver retning kombineret med hastighedsnedsættelse til 50 km/t kan gennemføres uden væsentlige negative trafikale konsekvenser, og dermed vil det langt mindre trafikalt indgribende forslag 3 også kunne gennemføres uden væsentlige negative trafikale konsekvenser.

Rejsetiderne på strækningen er i dag primært bestemt af de to signalregulerede kryds og forventes kun at blive meget begrænset påvirket af projektet, idet rejsetiden øges med ca. 5 sekunder som følge af den lavere skilte hastighed.

Hastighedsanalyser viser, at bilisterne allerede i dag kører med gennemsnitshastigheder på 50–55 km/t, hvilket betyder, at hastighedsnedsættelsen kun forventes at medføre en marginal ændring i faktisk kørehastighed. Kapacitetsberegningerne dokumenterer, at de to signalregulerede kryds fortsat kan afvikle trafikken med et acceptabelt serviceniveau, selv ved en relativt høj fremtidig trafikvækst. Der ses dog risiko for øget forsinkelse i svingbaner fra Kildegårdsvej, men dette vurderes at kunne håndteres gennem justering af grøntider i signalanlægget.

Etablering af indkørselsforbud til udvalgte sideveje har begrænset betydning for kapaciteten, men vurderes at give en mere glidende trafikafvikling på Bernstorffsvej samt forbedret trafiksikkerhed på strækningen, da bilister ikke længere vil skulle bremse op og fortage højresving til ulempe for både medbilister og bløde trafikanter på fortov og cykelstien. Samlet vurderes alle fire forslag at være trafikalt robuste, med begrænsede påvirkninger for både lokal og regional trafik.

Tidsplan

Evt. informationsmøde: juni 2026
 Projektering og udbud: juni 2026 - november 2026
 Anlægsperiode: marts 2027 - august 2027 (træplantning november 2027)

Økonomiske konsekvenser

Forslag 1 og 2 er berammet til 14. mio. kr. inkl. idekoncept, forundersøgelser, projektering og anlæg.

Forslag 3 er berammet til 5. mio. kr. inkl. idekoncept, forundersøgelser, projektering og anlæg.

Forslag 4 er berammet til 3,4 mio. kr. inkl. idekoncept, forundersøgelser, projektering og anlæg.

Indstilling

Forvaltningen indstiller

Til Klima, Miljø- og Teknikudvalget:

At udvalget vælger et af de fire forslag, der skal arbejdes videre med

Tidligere beslutninger:

Beslutninger:

For model 2 stemte Niels Mikkelsen (A), Kasper Brejnholt Bak (B) og Frederik Dehlholm (Ø)
For model 3 stemte Jesper Marcus, Katja Johansen, Anton Brüniche-Olsen, Ulrik Cordes, og
Valdemar Høiris-Andersen (alle C)
Katarina Ammitzbøll (V) stemte blankt

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget valgte således model 3 som den, der skal arbejdes videre med.

Bilag

1. Bilag1 Idekoncept for Bernstorffsvej Grandville (6774555 - EMN-2026-00728)
2. Bilag 2. Forslag og faktaark (6875211 - EMN-2026-00728)
3. Bilag 3 Trafikvurdering BSV etape 1 (6862398 - EMN-2026-00728)

Punkt 4: Trafiksikkerhedsplan 2027 – godkendelse af temaer

EMN-2026-02783

Bilag

Præsentation af struktur for Trafiksikkerhedsplan 2027

4 (Åben) Trafiksikkerhedsplan 2027 – godkendelse af temaer

Sags ID: EMN-2026-02783

Resumé

Kommunens trafiksikkerhedsplan, som er fra 2021, skal revideres. Forslag til tematisering i planen fremlægges til godkendelse. Kommunens trafiksikkerhedsplan udgør grundlaget for alle indsatser for trafiksikkerhed og tryghed, cykelfremme, bæredygtig mobilitet, grøn omstilling, skoletrafik, samarbejdet i Vej-Skole-Politiregi og kampagner.

Baggrund

Kommunens trafiksikkerhedsplan, som er fra 2021, skal revideres (Trafiksikkerhedsplan 2021: <https://trafiksikkerhedsplan.gentofte.dk/?planId=130>). Den skal revideres, da nye udfordringer er opstået, temaerne er forældet, mål er nået eller skal tilpasses, og mange tiltag er ført ud i livet. Den eksisterende trafiksikkerhedsplan er baseret på 6 hovedtemaer, som blev videreført fra den forudgående, der stammede helt tilbage fra opgaveudvalget 'Trafik – sikker i byen' fra 2015.

Forvaltningen foreslår, at den nye reviderede plan skal baseres på nedenstående reviderede temaer, der afspejler den aktuelle samfundsudvikling og understøtter kommunens håndtering af væsentlige forandringer som fx den voksende ældrebefolkning, et stigende fokus på tryghed blandt borgerne og ikke mindst grøn transport som en naturlig og integreret del af hverdagen.

Nye temaer

1. Tryghed, Hastighed og Adfærd
2. Byens Rum – plads til alle trafikanter
3. Børn, Unge og Seniorer i trafikken – stærke cykelvaner og cykelkultur
4. Kollektiv Transport og Kombinationsrejser
5. Cykeltrafik – Grønt, Nemt, Sundt og Sikkert

Nærmere beskrivelse af de enkelte temaer findes i bilaget. Af bilaget fremgår ligeledes, hvordan strukturen i planen tænkes gennemført. Under hvert tema præsenteres metoder og samarbejder, pejlemærker, målbare mål (vi har baselines på det meste og danner nye, hvis der mangler) og konkrete indsatser.

Planen bliver digital og skal ligge på kommunens hjemmeside.

Opgaveudvalget Gentofte – en cykelvenlig kommune

Anbefalingerne fra Opgaveudvalget Gentofte – en cykelvenlig kommune forventes at udkomme i september/oktober 2026. Trafikteamet, der arbejder med den reviderede trafiksikkerhedsplan, er løbende i dialog med teamet bag opgaveudvalget således, at cykelfremmende tiltag under planens tema 3 og tema 5 koordineres mellem de to.

Klimaplan

Den reviderede trafiksikkerhedsplan vil – i tråd med den reviderede klimaplan – afspejle kommunens ambitioner om CO₂-reduktion og et øget fokus på grøn og bæredygtig mobilitet. Næsten alle planens temaer, nemlig tema 2, 3, 4 og 5 indeholder cykelfremmende tiltag og initiativer, der understøtter grøn og bæredygtig mobilitet, herunder elbilisme og kollektiv transport.

Tidsplan

Den videre proces tilrettelægges således, at første udkast til trafikikkerhedsplanen fremlægges på temamøde i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget i november 2026. Herefter er det forventningen, at planen kan endelig godkendes i Kommunalbestyrelsen i januar 2027.

Økonomiske konsekvenser

Planen udmøntes gennem Pulje til Trafikkerhed. Hvert år i november/december fremlægges forslag til det kommende års projekter til politisk godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen indstiller

Til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget:

At godkende, at forvaltningen arbejder videre med de præsenterede temaer.

Tidligere beslutninger:

.

Beslutninger:

Godkendt med en række bemærkninger til det videre arbejde.

Bilag

1. Præsentation af struktur for Trafikkerhedsplan 2027 (6879425 - EMN-2026-02783)

Punkt 5: Rammer og principper for langsigtet kystbeskyttelse

EMN-2026-02077

Bilag

Nyt - Forslag til rammer og principper for fremtidig kystbeskyttelse

WSP - Kystteknisk undersøgelse - resumé

WSP - løsningskatalog

Tentativ procesplan for langsigtet kystbeskyttelse

Kommunikationsplan for langsigtet kystbeskyttelse - indledende borgerhøring

5 (Åben) Rammer og principper for langsigtet kystbeskyttelse

Sags ID: EMN-2026-02077

Resumé

Forvaltningen foreslår igangsættelse af en indledende borgerhøring baseret på det foreliggende materiale fra kommunens rådgiver med formålet at opstarte dialogen om den langsigtede kystbeskyttelse. Forvaltningen forelægger forslag til rammer og designkriterier for den langsigtede kystbeskyttelse med henblik på, at forslaget kan udsendes i en første, indledende borgerhøring sammen med rådgivers rapporter. Når der efter de planlagte høringsprocesser, forventeligt i foråret 2027, er truffet endelig beslutning om rammer og designkriterier skal disse danne afsæt for det videre arbejde med konkrete kystbeskyttelsesløsninger i dialog med borgere og interessenter.

Kommunens rådgiver fra WSP deltager på mødet og vil kunne redegøre nærmere for de foreslåede rammer og designkriterier.

Baggrund

På møde i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 10. marts 2026 blev udvalget orienteret om resultater fra den kysttekniske undersøgelse og løsningskatalog for mulige kystbeskyttelsesløsninger, som kommunens rådgiver WSP har udarbejdet i 2025-26. Rådgivers vurderinger og anbefalinger samt den videre plan for politisk proces og borgerinddragelse blev drøftet.

Et af de første tiltag i forhold til en langsigtet plan for kystbeskyttelse er at træffe beslutning om, hvor stor en stormflod, man som kommune vil beskytte sig imod. Beslutningen er definerende for valg af dimensionerende stormflodshændelse (designvandstand) og er styrende for rammerne for det videre arbejde med valg af konkrete løsninger. Beslutninger om konkrete løsninger (mur, dige, forland m.v.) skal først træffes senere i tæt dialog med borgere og interessenter, da rammer og designkriterier kan være afgørende for, hvilke konkrete løsninger, der giver bedst mening på de enkelte delstrækninger.

Baseret på rådgivers anbefalinger har forvaltningen udarbejdet 'Forslag til rammer og designkriterier for den langsigtede kystbeskyttelse', se notatet i bilag 1.

Forvaltningen foreslår, at der nu igangsættes en helt indledende borgerhøring baseret på det foreliggende materiale med formålet at opstarte dialogen med borgerne om den forestående proces omkring langsigtet kystbeskyttelse. Notatet 'Forslag til rammer og designkriterier for den langsigtede kystbeskyttelse' forelægges til udvalgets godkendelse til brug for udsendelse i den indledende borgerhøring sammen med rapporter, som WSP har udarbejdet for kommunen: Kystteknisk undersøgelse (bilag 2) og Løsningskatalog (bilag 3).

Forslag til rammer og designkriterier

Forvaltningen lægger op til, at der meldes følgende forslag til rammer og designkriterier i forhold til den langsigtede kystbeskyttelse ud i den indledende borgerhøring:

- En minimum designvandstand på +2,2 m svarende til en 500-årshændelse om 50 år plus et steds- og løsningspecifikt bølgetillæg
- En adaptiv tilgang til udbygning af kystbeskyttelsen over tid
- Sammenhængende kystbeskyttelsesløsninger for hver af kystens delstrækninger

Designvandstand

Rådgiver anbefaler, at fremtidig kystbeskyttelse som minimum dimensioneres ud fra en 500-års stormflodshændelse i år 2075, svarende til en designvandstand på +2,2 m. Det svarer omtrent til stormfloden Bodil (2013) plus forventet havspejlsstigning frem mod 2075. Til designvandstanden skal lægges et bølgetillæg, som afhænger af de konkrete forhold og den valgte kystbeskyttelsesløsning. Det samlede sikringsniveau, dvs. den samlede højde af anlægget, udgøres således af designvandstand plus et bølgetillæg.

Valget af designvandstand er et valg om, hvor stor en risiko man som kommune vil acceptere. Rådgiver vurderer, at der er ca. 10 % sandsynlighed for, at en 500-års stormflodshændelse kan indtræffe inden for 50 år. Hvis kommunen ønsker en lavere risiko for oversvømmelse, kan der vælges en højere designvandstand og omvendt.

Designprincip om adaptiv tilgang

På grund af de forventede klimafremskrivninger samt usikkerheder herom anbefales en adaptiv tilgang for kystplanlægningen. Det betyder, at der i valg af løsninger skal lægges vægt på:

- At kystbeskyttelsen skal kunne forhøjes eller på anden måde udbygges over tid i takt med et stigende risikobillede
- At investeringer kan opdeles i etaper

Designprincip om sammenhængende løsninger

Det anbefales at arbejde med sammenhængende løsninger på delstrækningsniveau frem for enkeltstående projekter. Den nuværende beskyttelse udgør i sig selv en risiko pga. stor variation i højde, konstruktion, tilstand, alder mv. Det betyder, at én svag strækning eller brud kan medføre oversvømmelse af større områder. Ved at fokusere på sammenhængende løsninger sikres en mere ensartet beskyttelse og reduktion af risiko for oversvømmelse ved stormflod, ligesom det giver bedre mulighed for helhedsplanlægning. WSP har på baggrund af den kysttekniske undersøgelse givet anbefalinger til opdeling af kysten i en række delstrækninger, som hver kan planlægges uafhængigt, men med sammenhængende løsninger.

Den videre proces

Forvaltningen foreslår, at 'Forslag til rammer og designkriterier for den langsigtede kystbeskyttelse' (bilag 1) samt rådgivers rapporter (bilag 2 og 3) udsendes i indledende borgerhøring i perioden primo juni til ultimo september 2026. Materialet udsendes til de borgere, der er i risiko for oversvømmelse, jf. oversvømmelseskort i bilag 1 og lægges ligeledes på kommunens hjemmeside. I høringsperioden afholdes et indledende borgermøde efter sommerferien, ligesom der planlægges dialogmøde og debat ifm. Gentofte Folkemøde 2026 i september som afrunding på den indledende borgerhøring. Den tentative procesplan for den langsigtede kystbeskyttelse er vedlagt i bilag 4.

På temamøde i kommunalbestyrelsen i efteråret evalueres på høringen, og eventuelle tilpasninger i de foreslåede rammer og designkriterier på baggrund af høringen drøftes. Herefter forelægger forvaltningen et endeligt og eventuelt tilpasset forslag til rammer og designkriterier til offentlig høring efter kommunalbestyrelsens godkendelse. Den endelige godkendelse af rammer og designkriterier efter den anden høringsfase forventes i givet fald i foråret 2027. Herefter kan den samlede plan for kystbeskyttelsen med bud på konkrete løsninger (dige, mur m.fl.) på delstrækningsniveau m.v. og mulige finansieringsmodeller igangsættes i 2027/2028 i dialog med grundejere og øvrige interessenter.

For de mest akutte kystbeskyttelsestiltag, se særskilt sag herom, der forelægges parallelt med denne sag.

Økonomiske konsekvenser

Kommunalbestyrelsen har i budget 2025-26 afsat midler til arbejdet med planlægning for den langsigtede kystbeskyttelse.

Forvaltningen har desuden fremsat forslag til budget 2027-2028 om styrkelse af arbejdet med kystbeskyttelsen, som udover renovering af den eksisterende kommunale kystbeskyttelse, også skal finansiere projektledelse af færdiggørelsen af den langsigtede kystbeskyttelsesplan og igangsættelse af de mest nødvendige kystbeskyttelsestiltag på den korte bane.

Jf. Kystbeskyttelsesloven skal udgifter fordeles mellem de offentlige og private grundejere, der får nytte af en given kystbeskyttelse. Kommunerne afventer fortsat klarhed over evt. reviderede regler for bidragsfordeling og statens andel heri som led i den nationale Klimatilpasningsplan II.

Indstilling

Forvaltningen indstiller

Til Klima-, Miljø og Teknikudvalget:

- At der opstartes en indledende borgerhøring baseret på det foreliggende materiale fra rådgiver med formålet at opstarte dialogen om den forestående langsigtede kystbeskyttelse.
- At forslag til rammer og designkriterier for den langsigtede kystbeskyttelse godkendes til udsendelse i den indledende borgerhøring sammen med rapporterne fra WSP (kystteknisk undersøgelse og løsningskatalog), som peger på forslag om:
 - en minimum designvandstand på +2,2 m svarende til en 500-årshændelse om 50 år tillagt et steds- og løsningspecifikt bølgetillæg
 - en adaptiv tilgang til udbygning af kystbeskyttelsen over tid
 - sammenhængende kystbeskyttelsesløsninger for hver af kystens delstrækninger

Tidligere beslutninger:

Udvalg: Klima-, Miljø- og Teknikudvalget

Dato: 12-05-2026

Udsat til næste møde med henblik på at justere notatet vedlagt i bilag 1.

Beslutninger:

Godkendt.

Bilag

1. Nyt - Forslag til rammer og principper for fremtidig kystbeskyttelse (6879510 - EMN-2026-02077)

2. WSP - Kystteknisk undersøgelse - resumé (6873153 - EMN-2026-02077)

3. WSP - løsningskatalog (6873154 - EMN-2026-02077)
4. Tentativ procesplan for langsigtet kystbeskyttelse (6873073 - EMN-2026-02077)
5. Kommunikationsplan for langsigtet kystbeskyttelse - indledende borgerhøring (6883029 - EMN-2026-02077)

Punkt 6: Formulering af politiske mål

EMN-2026-01503

Bilag

Bilag 1_Koncept målstyring 2026-2029

Bilag 2 Mål og målepunkter 21. maj 2026

6 (Åben) Formulering af politiske mål

Sags ID: EMN-2026-01503

Resumé

I Gentofte Kommune arbejder de stående udvalg og Økonomiudvalget med politiske mål ud fra et fælles målkoncept. På dette møde skal Klima-, Miljø- og Teknikudvalget færdiggøre formuleringen af mål og målepunkter som udtryk for de prioriteret vigtigste forandringer, som udvalget ønsker at skabe for borgerne i valgperioden. Mål og målepunkter skal herefter anbefales til endelig godkendelse i Økonomiudvalget den 15. juni 2026 og Kommunalbestyrelsen den 22. juni 2026.

Baggrund

De stående udvalg og Økonomiudvalget har jf. Gentofte Kommunes Styrelsesvedtægt til opgave at sikre en tværgående, helhedsorienteret og langsigtet udvikling af deres ressortområder gennem politikudvikling, opfølgning på de vedtagne politikker og fastlæggelse af politiske mål. Det sikrer fokus på det strategiske politiske niveau.

De stående udvalg og Økonomiudvalget skal derfor fastlægge 3-5 strategiske og langsigtede politiske mål for eget ressortområde, som er helhedsorienterede og tværgående i forhold til den samlede kommunale virksomhed. Målformuleringskonceptet er vedlagt som bilag 1.

De politiske mål skal:

- Udtrykke den prioriteret vigtigste forandring, som udvalget ønsker at skabe i perioden 2026-2029.
- Beskrive den ønskede fremtid eller bevægelse, som borgerne skal opleve.
- Operationalisere den fælles politiske vision og områdets egne visioner, politikker og strategier.
- Være realistiske og inden for det eksisterende budget.

For hvert mål skal der opstilles 1-2 målepunkter som målbare indikatorer for fremdrift.

Målformuleringsprocessen:

Målformuleringen har været drøftet på Klima-, Miljø- og Teknikudvalgets møder den 8. januar samt den 10. marts 2026. Den 12. maj 2026 skal udvalget med udgangspunkt i de tidligere drøftelser endeligt beslutte, hvad udvalget gerne vil opnå i valgperioden. På udvalgets møde den 12. maj besluttes den endelige formulering af mål og målepunkter, som anbefales til godkendelse i Økonomiudvalget den 15. juni 2026 og Kommunalbestyrelsen den 22. juni 2026.

Endelig formulering af mål og målepunkter:

På mødet den 10. marts afsluttedes drøftelsen med en afstemning, hvor udvalget tilkendegav, hvilke mål de ønskede at prioritere. Afstemningsresultatet fremgår af bilag, og forvaltningen har med denne indstilling været tro mod resultatet.

Der er dog to overvejelser til drøftelse på udvalgsmødet.

Dels vurderer forvaltningen, at hele problemstillingen omkring separatkloakering, overløb og håndtering af regn- og spildevand allerede har været så stort et tema i de politiske drøftelser i udvalget, at det burde overvejes som politiske mål. Forvaltningen har derfor udarbejdet et

alternativt mål om dette tema og foreslår, at udvalget på mødet drøfter, om dette mål skal erstatte et af de fem foreslåede mål.

Dels viser afstemningsresultatet, at emnet "Klima" også opnåede stor tilslutning (dog primært fra ét udvalgsmedlem). I 2026 og 2027 skal udvalget drøfte en ny klimastrategi for Gentofte Kommune på flere udvalgsmøder, med forventet vedtagelse i midten af 2027.

Klimadagsordenen vil således komme til at fylde meget i de politiske drøftelser. Samtidig vil en ny klimastrategi netop skulle indeholde konkrete mål for området, så det er svært på nuværende tidspunkt at opstille konkrete mål, det afhænger af arbejdet og drøftelserne om ny klimastrategi. Forvaltningen foreslår derfor ikke at lave et politisk mål for Klima.

På den baggrund, og ud fra ovenstående definition af de politiske mål, har forvaltningen til udvalgets færdiggørelse udarbejdet følgende forslag til endelige målformuleringer for de valgte målemner. Der er desuden udarbejdet forslag til målepunkter for hvert mål.

- Mål 1: Vi vil beskytte kysten mod stormflod på kort og langt sigt.
- Mål 2: Vi vil mindske truslerne mod grundvandet, så vi får en bedre drikkevandsressource.
- Mål 3: Vi vil udvikle levende bydelscentre med rum til fællesskab.
- Mål 4: Vi vil sikre øget tryghed, trafiksikkerhed og fremkommelighed for alle, som færdes i kommunen.
- Mål 5: Vi vil sikre, at klima-, miljø og teknikområdet i Gentofte Kommune kan levere basale ydelser i bedst muligt omfang under ulykker, kriser og katastrofer.

- Alternativt mål: Vi vil klimasikre kommunen og reducere overløb til kommunens natur- og vandområder, og hvor muligt samtænke det med begrønning og byudvikling.

De foreslåede formuleringer af mål og målepunkter er desuden opdateret i den fælles målformuleringsskabelon, vedlagt som bilag 2.

Økonomiske konsekvenser

Indstillingen har ingen direkte økonomiske konsekvenser.

Indstilling

Forvaltningen indstiller

Til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

At Klima-, Miljø- og Teknikudvalgets mål og målepunkter for valgperioden godkendes.

Tidligere beslutninger:

Udvalg: Klima-, Miljø- og Teknikudvalget

Dato: 12-05-2026

Udsat til næste møde med henblik på at justere mål og målepunkter i bilag 2.

Beslutninger:

Anbefalet til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Frederik Dehlholm (Ø) stemte imod.

Kasper Breinholdt Bak stemte imod idet: "Jeg er ikke tilfreds med at der ikke formuleres et mål i forhold til klima og CO2 reduktioner, da det bør være et vedholdende fokus for Klima-, Miljø og Teknikudvalget. Herudover er jeg i tvivl om mål 5, som er knyttet til specifikke etaper af separatkloakeringsprojektet. Jeg så hellere, at vi gennemførte en mere generel revision af Spildevandsplanen, hvor vi også kigger på afløbskoefficienter og alternative måder at reducere tilledning af regnvand til kloaker i stedet for relativt ureflekteret, at mose på med et projekt der ser ud til at komme til at overstige 10 mia. Kr., som skal afholdes af borgerne over vandtakster."

Bilag

1. Bilag 1_Koncept målstyring 2026-2029 (6845222 - EMN-2026-01503)
2. Bilag 2 Mål og målepunkter 21. maj 2026 (6885258 - EMN-2026-01503)

Punkt 7: Meddelelser fra formanden og forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne

MOD-2026-00107

7 (Åben) Meddelelser fra formanden og forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne

Sags ID: MOD-2026-00107

Tidligere beslutninger:

.

Beslutninger:

.

Bilag

Punkt 8: Underskrift

MOD-2026-00107

8 (Åben) Underskrift

Sags ID: MOD-2026-00107

Tidligere beslutninger:

.

Beslutninger:

.

Bilag