

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget 2026-2029 d. 02-03-2026

Mødedato Mandag d. 02. marts 2026 kl. 19:00

Mødested 2608, Gladsaxeværrelset

Mødedeltagere Martin Skou Heidemann (V), Mads Bondo Dydensborg (B), Lotte Klein (Ø), Ole Skrald (A), Jens Anton Tingstrøm (A), Ricco Clausen (V), Holger Grohganzen (F)

Indholdsfortegnelse

Supercykelsti på Klausdalsbrovej.....	3
Cykelpuljeansøgning 2026.....	8
Temadrøftelse om Handicapparkering.....	10
Orientering om gadebelysning.....	13
Introduktion til spildevand og regnvand.....	16
Præsentation af projektet Svanemøllen Skybrudstunnel.....	18
Status på letbane og større vejarbejder.....	20
Meddelelser og nyt fra bestyrelser.....	21
Godkendelse.....	22

Punkt 1: Supercykelsti på Klausdalsbrovej

25-11-05.01.02-P20

Indstilling

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der arbejdes videre med skitseforslag 4 for etablering af cykelsti på Klausdalsbrovej.

Beslutning

Tilrådt med en bemærkning om, at det i projekteringen af projektet bør undersøges, om cykelstien kan blive bredere under hensyntagen til at fastholde det begrænsede omfang af ekspropriering.

Gennemgang af sagen

Resumé

Cykelsti på Klausdalsbrovej mellem Buddingevej og Buddinge Hovedgade er vedtaget som del af Handleplan for Trafiksikkerhed 2024-2026 og videreført i Handleplan for Trafik- og Mobilitetsprojekter 2025-2027. Cykelstien på Klausdalsbrovej er en del af Hjortespringruten, der i sammenhæng med med Værløseruten, skal være en del af Supercykelstinettet. Ruten går således fra Ballerup, gennem Herlev kommune til Gladsaxe.

Der blev ansøgt om midler i Den Nationale Cykelpulje i 2025, med afslag til følge. Dog blev det tilkendegivet, at projektet havde potentiale til at komme i betragtning. Derfor er der arbejdet videre med projektet med henblik på at ansøge puljen igen i 2026 gennem Supercykelstisekretariatet. Det er forbundet med dilemmaer at etablere cykelstier i den eksisterende by, derfor er der nu udarbejdet fire forskellige projektskitser. Trafik- og Teknikudvalget skal beslutte hvilket projekt, der arbejdes videre med.

Ansøgning til Cykelpuljen behandles i dagsordenens punkt 2.

I forbindelse med udarbejdelsen af Handleplan for Trafik- og Mobilitetsprojekter er der i alt disponeret med 7,2 mio. kr. til gennemførelse af projektet under forudsætning af tilskud fra statens cykelpulje, jf. Trafik- og Teknikudvalget 28.10.2024, punkt 2.

Trafik- og Teknikudvalget vil få sagen forelagt igen, når der er en tilbagemelding på ansøgningen til cykelpuljen samt, når der er udarbejdet et projektforslag.

Baggrund

Cykelstien på Klausdalsbrovej skal både indgå som en del af en tværgående supercykelsti, der forbinder letbane, S-tog og erhvervskvarterer på tværs af Gladsaxe, Herlev og Ballerup samt bidrage til at forbedre forholdene på noget af strækningen for cyklister til Kvikmarkens Privatskole. Stien er derudover tænkt som en forbindelse mellem de eksisterende supercykelstier på Værløseruten og Ring 3-ruten, der løber langs Gladsaxe Ringvej og Buddingevej.

Supercykelstierne er et sammenhængende net af cykelstier i hovedstadsområdet, hvor cykelforholdene er prioriteret højt for at skabe bedre forhold for cykelpendlere og gøre det lettere at vælge cyklen som transportmiddel til den daglige pendling – både på kortere og længere ture. Supercykelstisekretariatet understøtter hovedstadsområdets kommuner i opbygningen af Supercykelstinettet.

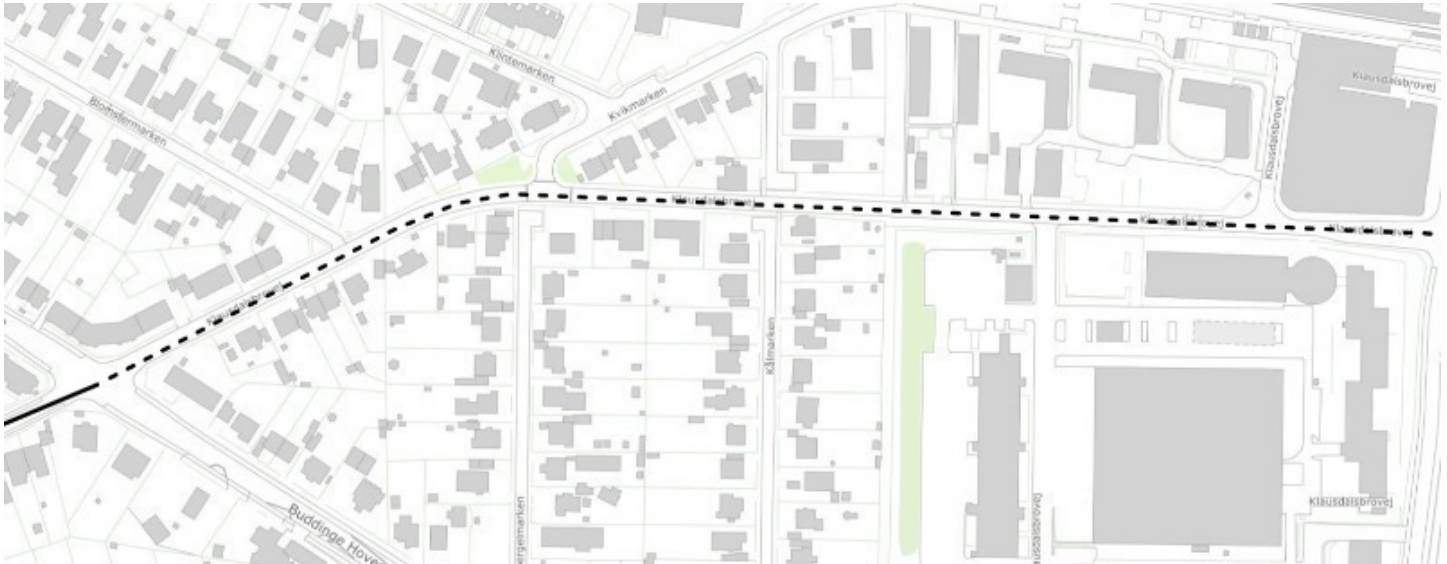
Gennem Gladsaxe Kommune er der i dag følgende supercykelstiruter: Ring 3-ruten, Ring 4-ruten og Farumruten jf. bilag 5. Buddingeruten, Bagsvædruten og Hjortespringruten er i støbeskeen. Yderligere information om Supercykelstierne kan findes på hjemmesiden www.supercykelstier.dk

I Handleplan for Trafik og Mobilitetsprojekter 2025-2027, som præsenteres på det kommende Trafik- og Teknikudvalgs møde 13.04.2026, fremgår Supercykelstier på Klausdalsbrovej (Hjortespringruten), som et af de tiltag, det er besluttet at arbejde videre med, hvis der kan opnås tilskud fra Den Nationale Cykelpulje. Opnås der ikke tilskud, vil projektet på ny indgå i puljen af projekter næste gang Trafik- og Teknikudvalget skal prioritere projekterne i Handleplan for Trafik- og Mobilitetsprojekter.

Fire skitseforslag til udformning af cykelsti på Klausdalsbrovej

Gladsaxe Kommune har et mål om at fremme cyklismen, blandt andet ved udbygning af cykelstinet. Det er dog forbundet med dilemmaer at etablere nye stier i den eksisterende by. Med tæt bebyggelse skal der træffes valg om for eksempel linjeføringer op imod omfanget af ekspropriation.

Klausdalsbrovej mellem Buddinge Hovedgade og Buddingevej er udfordret af de nuværende skelforhold, hvor vejarealet på det smalleste sted kun er ca. 10,2 m bredt. Det giver udfordringer i forhold til at finde en løsning, der kan opretholde vejen som trafikvej samtidig med, at der udvides med delte stier på strækningen. For at kunne gå videre med projektet, er der udarbejdet skitseforslag. Fælles for de udarbejdede skitseforslag er, at der vil skulle eksproprieres langs ruten i større eller mindre omfang, afhængig af den valgte linjeføring og det valgte tværprofil.



Kortet viser den berørte strækning på Klausdalsbrovej

Der arbejdes med et tværprofil á la det, der er vest for Buddinge Hovedgade i dag. Det vil sige en delt sti, hvor fortov og cykelsti er i samme niveau i forskellige belægninger adskilt af en række chaussésten, og med kanstensopspring ud mod kørebane. Denne løsning følger således samme princip, som cykelsti på den øvrige del af Klausdalsbrovej (Hjortespringruten) er etableret efter.

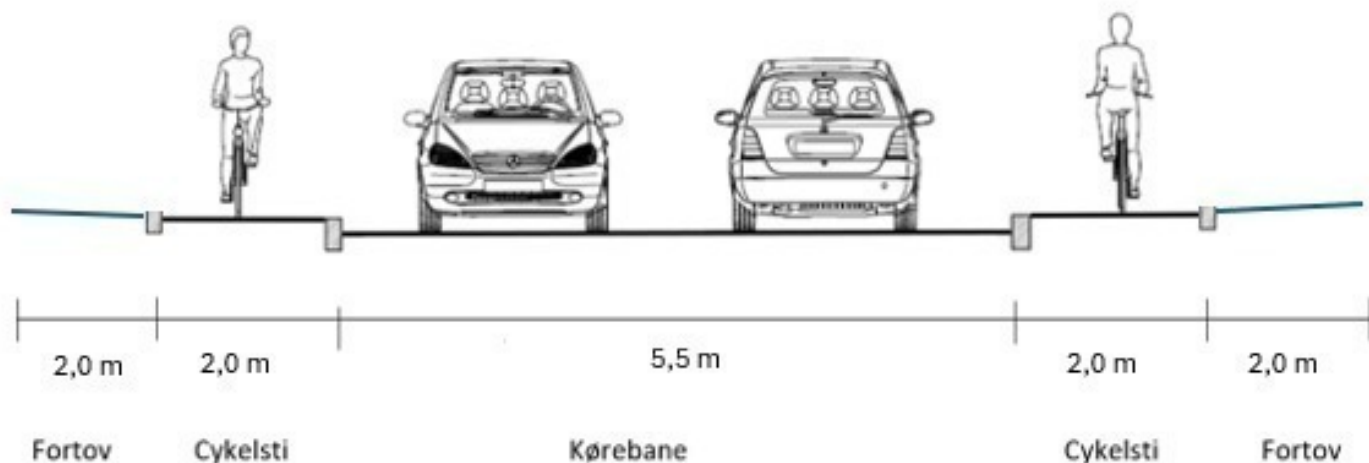
Forvaltningen har arbejdet med fire scenarier for at få et overblik over mulighederne. Der er udarbejdet fire skitseforslag, som beskrives nedenfor og visuelt præsenteres i bilagene til sagen. Der er til hvert af forslagene udarbejdet et tværprofil, som viser de enkelte elementers bredde på tværs af vejprofilet. Profilerne fremgår nedenfor, mens konsekvenserne af løsningerne fremgår af de vedlagte skitseforslag.

Det første skitseforslag viser en linjeføring ad Kvikmarken, og de tre andre skitseforslag løber alle ad Klausdalsbrovej.

Forskellene i skitserne findes i bredden på henholdsvis fortov, cykelsti og kørebane og de deraf følgende behov for ekspropriationer langs ruten.

Skitseforslag 1 - Linjeføring ad Kvikmarken med anbefalet tværprofil (13,5 m)

Tværprofil: Fortov inkl. bagkant 2 m, cykelsti 2 m og kørebane 2,75 m. I alt 13,5 m.

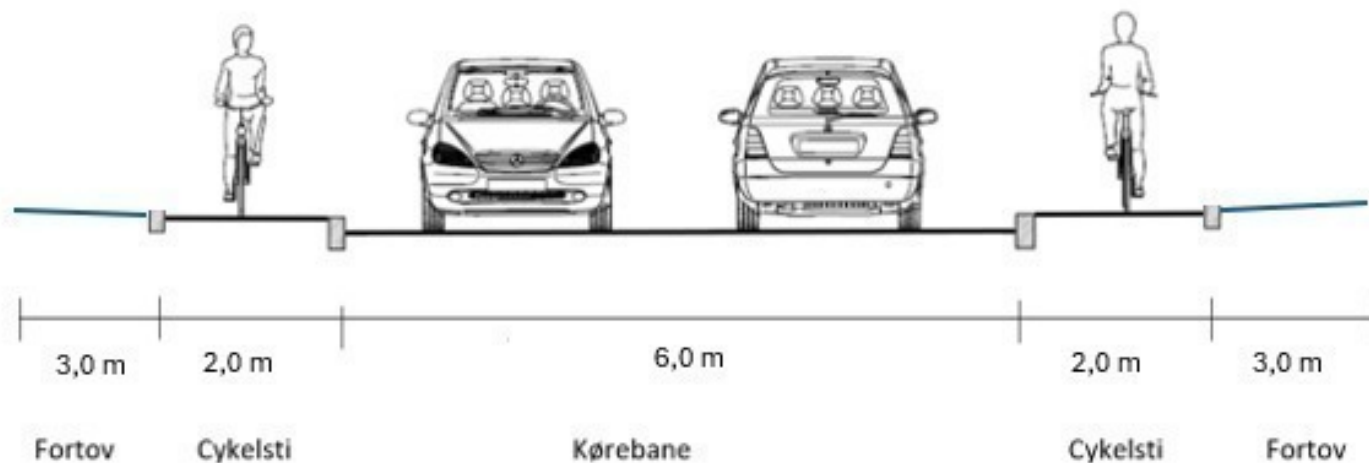


I dette skitseforslag føres ruten ad Kvikmarken, så den kan tilsluttes den eksisterende sti til Buddinge Station.

En linjeføring ad Kvikmarken vil give let adgang til S-togsstationen og undgå det smalleste sted på Klausdalsbrovej. Til gengæld vil løsningen fjerne parkeringsmuligheder langs Kvikmarken og ved Kvikmarkens Privatskole og give dårligere adgang for bilister til skolen. Desuden vil linjeføringen ikke kunne indgå i en samlet supercykelstirute, der går ad Klausdalsbrovej og fortsætter ad Søborg Hovedgade, eller kunne forbinde de to supercykelstier; Værløseruten og Ring 3-ruten. Det vil særligt være en forhindring for dem, der skal fortsætte nordpå, da letbanen vil udgøre en barriere ved Buddinge Station i forhold til at krydse Buddingevej.

Skitseforslag 2 - Linjeføring ad Klausdalsbrovej med tværprofil (16 m)

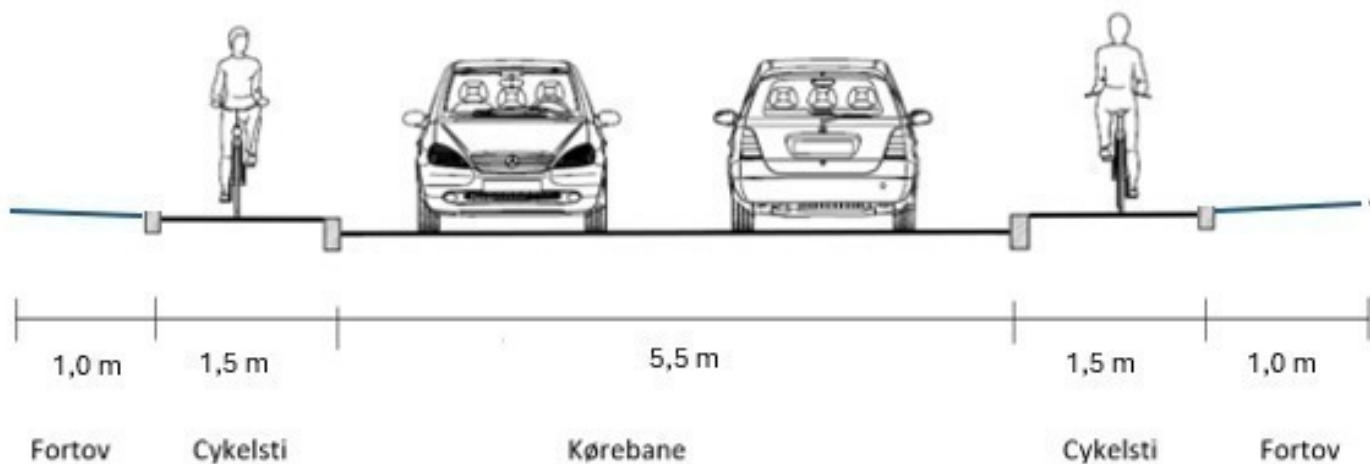
Tværprofil: Fortov inkl. bagkant 3 m, cykelsti 2 m og kørebane 3 m. I alt 16 m.



Tværprofilet viser det optimale scenarie for alle trafikanttyper, hvor alle har god plads. Klausdalsbrovej er visse steder ret smal, og løsningen vil derfor medføre, at der skal eksproprieres i større omfang på ejendommene langs Klausdalsbrovej. Det vil være meget indgribende på de tilstødende ejendomme og deraf også forventeligt en dyr løsning.

Skitseforslag 3 - Linjeføring ad Klausdalsbrovej med reduceret fremkommelighed for biler med tværprofil (10,5 m)

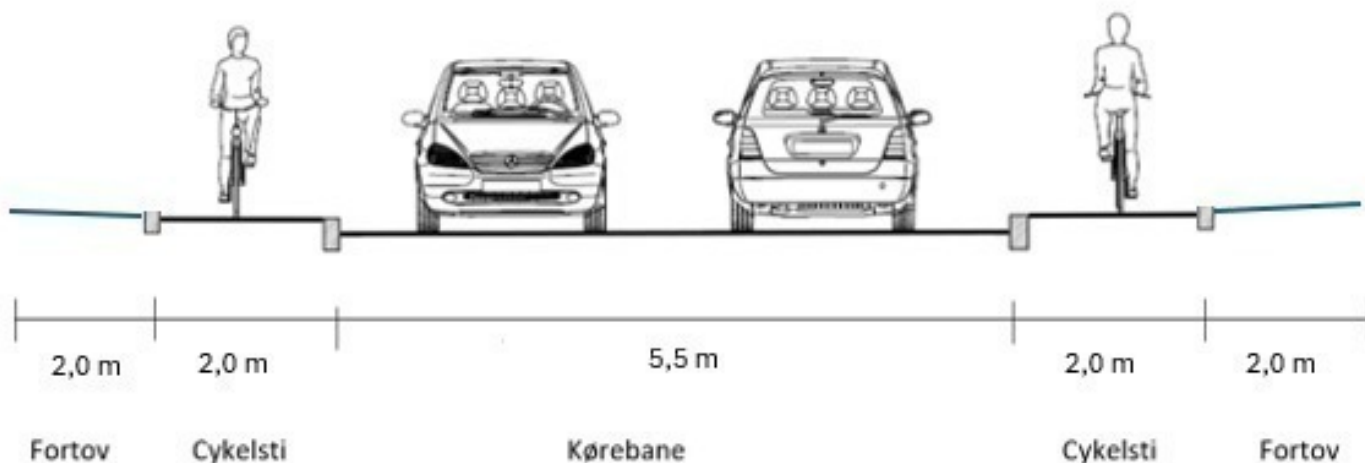
Tværprofil: Fortov inkl. bagkant 1 m, cykelsti 1,5 m og kørebane 2,75 m. I alt 10,5 m.



Skitseforslaget er lavet ud fra nuværende forhold og med behov for yderst begrænset ekspropriation. Profilet anses dog at være for smalt i forhold til at kunne opleves som trygt at færdes på for både cyklister og fodgængere, hvilket ikke er hensigtsmæssigt, hvis man skal tiltrække flere cyklister. Desuden vil biltrafikken skulle indsnævres på det smalleste sted, hvor kørebanen bliver mindre end de 5,5 meter, hvilket i spidsbelastningsperioder vil kunne skabe opstuvning (kødannelse) bagud, særligt mod Buddingevej.

- *Skitseforslag 4 - Linjeføring ad Klausdalsbrovej med anbefalet tværprofil (13,5 m)*

Tværprofil: Fortov inkl. bagkant 2 m, cykelsti 2 m og kørebane 2,75 m. I alt 13,5 m.



I dette skitseforslag forsøges det at finde en løsning, der både mindsker behovet for ekspropriation og samtidig tilgodeser forholdene for cyklister og gående. I forhold til det optimale scenarie for trafikanterne (præsenteret i skitseforslag 2) er der i dette forslag et smallere tværprofil for alle trafikantgrupper, men i forhold til det smalle skitseforslag 3, er der øget serviceniveau for de bløde trafikanter, samtidig med at fremkommeligheden for bilisterne fastholdes.

Økonomi

Der er ikke lavet overslag på omkostningerne for de enkelte løsninger. Budgettet på 7,2 mio. kr. er baseret på en fremskrivning af et tidligere skøn fra 2018 og er således forbundet med en del usikkerhed. Skitseforslag 1 og 2 må forventes at ligge væsentligt over budgettet grundet ekspropriationsomkostninger. Skitseforslag 3 og 4 forventes at kunne gennemføres inden for budget. Dog forventes skitseforslag 3 at være billigere end skitseforslag 4.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler skitseforslag 4, da det opfylder ønsket om at forbinde Værløse- og Ring 3-ruterne. Desuden vil skitseforslag 4 kunne tilpasses de eksisterende forhold, så ekspropriation mindskes i størst muligt omfang, hvilket reducerer anlægsomkostningerne og ikke mindst generne for de tilstødende grundejere. Denne løsning forventes at kunne gennemføres inden for det afsatte budget.

Relateret behandling

[Trafik- og Teknikudvalget 27.10.2025, punkt 4](#)

[Trafik- og Teknikudvalget 01.09.2025, punkt 4](#)

[Trafik- og Teknikudvalget 03.03.2025, punkt 3](#)

[Trafik- og Teknikudvalget 28.10.2024, punkt 2](#)

Bilag

Bilag 1: Skitseforslag 1

Bilag 2: Skitseforslag 2

Bilag 3: Skitseforslag 3

Bilag 4: Skitseforslag 4

Bilag 5: Overblik over Supercykelstier i Gladsaxe

Punkt 2: Cykelpuljeansøgning 2026

26-3-05.01.02-P20

Indstilling

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Sekretariatet for Supercykelstier på vegne af Gladsaxe Kommune ansøger om tilskud fra Statens Cykelpulje 2026 om anlæg af cykelstier på Klausdalsbrovej (Hjortespringruten), og
2. at Sekretariatet for Supercykelstier på vegne af Gladsaxe Kommune ansøger om tilskud fra Statens Cykelpulje 2026 om etablering af servicetiltag (f.eks. skilte, afmærkning og fodhvilere) på Buddingeruten.

Beslutning

Tiltrådt.

Gennemgang af sagen

Resumé

Trafik- og Teknikudvalget skal godkende beslutning om at sende ansøgninger til Statens Cykelpulje 2026 om to projekter. For det første foreslås det at søge tilskud til anlæg af cykelstier på Klausdalsbrovej (Hjortespringruten) mellem Buddinge Hovedgade og Buddingevej. For det andet foreslås det at søge om tilskud til etablering af blandt andet servicetiltag på den kommende Supercykelsti Buddingeruten mellem Stationsforpladsen ved Rådhuset og kommunegrænsen til Københavns Kommune på Høje Gladsaxe Vej. Kort over Supercykelstierne fremgår af bilag 5 på dagsordenens punkt 1.

Baggrund

Trafik- og Teknikudvalget har 27.10.2025, punkt 4, vedtaget Handleplan for Trafik- og Mobilitetsprojekter 2025-2027, hvori det fremgår, at By- og Miljøforvaltningen skal arbejde med:

- Anlæg af cykelstier på Klausdalsbrovej (del af den planlagte Supercykelsti Hjortespringruten)
- Etablering af servicetiltag på den planlagte Supercykelsti Buddingeruten (f.eks. skilte, afmærkning og fodhvilere)

By- og Miljøforvaltningen foreslår, at der ansøges om tilskud fra Statens Cykelpulje til de to projekter i samarbejde med Supercykelstisekretariatet.

Principløsninger og projektstatus

Klausdalsbrovej

Jf. dagsordenens punkt 1 anbefaler By- og Miljøforvaltningen, at der søges om tilskud til anlæg af cykelsti på strækningen på Klausdalsbrovej mellem Buddinge Hovedgade og Buddingevej. Strækningen er den sidste del af Klausdalsbrovej i Gladsaxe Kommune, hvor der endnu ikke er etableret cykelsti.

Det er planen, at projektering af cykelstierne på Klausdalsbrovej igangsættes i 2026 og er færdiganlagt i 2028. Ansøgning til Cykelpuljen følger anbefalingen fra Handleplan for Trafik- og Mobilitetsprojekter 2025-2027.

Buddingeruten

Buddingeruten forløber gennem Københavns og Gladsaxe kommuner via Høje Gladsaxe Vej, Vandledningsstien (sti i eget tracé), Vandtårnsvej samt Tinghøjvej og Tinghøjparken.

Sekretariatet for Supercykelstier kan på vegne af Gladsaxe Kommune ansøge om finansiering af servicetiltag på supercykelstien Buddingeruten samt til kampagne for og evaluering af ruten. Servicetiltag dækker over opsætning af cykelbarometer, fodhvilere, pyloner mv. samt tydelig skiltning og afmærkning langs ruten. Der søges ikke midler til anlæg

eller øvrige ændringer af de fysiske rammer, herunder asfalt eller nye stier, da selve cykelstien allerede er anlagt eller er under anlæg som krydsningen ved Vandtårnsvej.

Det er planen, at projektering på Buddingeruten igangsættes i 2027 og er færdigetableret i 2028.

I Handleplan for trafiksikkerhed 2025-2027 er der truffet beslutning om, at By- og Miljøforvaltningen skal arbejde med tiltag på Tingshøjvej og ved Vandtårnsvej/Vandledningsstien. Begge projekter ligger på Buddingeruten og forbedrer forholdene for cyklister - både skoleelever og andre cykelpendlere. Derudover pågår der i forbindelse med arbejdet med stationsforpladser til letbanen et arbejde med at forbedre forholdene for gående og cyklister på den nordlige del af Buddingeruten ved den kommende letbanestation ved Gladsaxe Rådhus. Disse tiltag sker uanset om der søges om tilskud fra Cykelpuljen til servicetiltag.

Indsendelse af ansøgning til Statens Cykelpulje 2026

Der er frist for at indsende ansøgninger til Vejdirektoratets cykelpulje 2026 den 31.03.2026 kl. 12.00. Vejdirektoratet forventes at kunne give en tilbagemelding i efteråret 2026.

Økonomi

Tilskudsandelen fra Cykelpuljen til kommunale anlægsprojekter er op til 40 procent. Ved anlægsprojekter, der forbedrer trafiksikkerheden for cyklister på skoleveje eller er tværkommunale, kan der dog opnås tilskudsprocent på op til 50 procent.

Klausdalsbrovej

I forbindelse med udarbejdelsen af Handleplan for Trafik- og Mobilitetsprojekter er der i alt disponeret med 7,2 mio. kr. til gennemførelse af projektet, under forudsætning af tilskud fra statens cykelpulje, jf. Trafik- og Teknikudvalget 28.10.2024, punkt 2. Ved en tilskudsandel på 50 procent svarer egenfinansieringen til 3,6 mio. kr.

Buddingeruten

I forbindelse med udvalgets vedtagelse af Handleplan for trafik- og mobilitetsprojekter 2025-2027 blev der disponeret midler til servicetiltag på Supercykelstien Buddingeruten. Servicetiltagene vurderes at omfatte tiltag for op til 453.000 kr. i Gladsaxe Kommune. Ved en tilskudsandel på 50 procent svarer egenfinansieringen til 226.500 kr.

Relateret behandling

[Trafik- og Teknikudvalget 27.10.2025, punkt 4](#)

[Trafik- og Teknikudvalget 03.03.2025, punkt 3](#)

[Trafik- og Teknikudvalget 28.10.2024, punkt 2](#)

[Trafik- og Teknikudvalget 04.10.2021, punkt 4](#)

Punkt 3: Temadrøftelse om Handicapparkering

25-399-05.00.00-G01

Indstilling

By- og Miljøforvaltningen forlægger sagen til orientering.

Beslutning

Til efterretning.

Gennemgang af sagen

Resumé

Efterspørgslen på handicapparkering på offentlig vej er stigende. Flere borgere med handicap ansøger om reserverede parkeringspladser med nummerplade, som i praksis indebærer privat parkering på offentligt vejareal. Denne udvikling skaber udfordringer for den samlede parkeringskapacitet og rejser spørgsmål om balancen mellem hensynet til tilgængelighed for borgere med handicap og hensynet til fælles offentlige arealer.

Sagen lægger op til en politisk drøftelse af, hvilke principper der – inden for lovens rammer – fremadrettet skal gælde for tildeling af handicapparkering med nummerplade.

Baggrund

Der er en stigning i antallet af udstedte handicapparkeringskort på nationalt plan. Det er Danske Handicaporganisationer, som udsteder kortet på baggrund af en ansøgning og lægeerklæring. Kortet giver ret til at benytte de markerede handicapparkeringspladser, som kommunerne har oprettet på offentlige veje og pladser. Ud over de almindelige handicapparkeringspladser, er det muligt for en kommune at etablere pladser, som er reserveret til en eller flere bestemte nummerplader.

I By- og Miljøforvaltningen er antallet af ansøgninger om handicapparkeringspladser med nummerplade ligeledes stigende. Denne udvikling sker samtidig med at bilejerskabet generelt også er stigende i Danmark - også i Gladsaxe. Det kan ses på vejene i form af stigende biltrafik, men også på parkeringspladserne. Parkeringskapaciteten i flere af Gladsaxe Kommunes områder er under pres, flere borgere har bil, mens antallet af tilgængelige parkeringspladser reduceres blandt andet som følge af anlægsarbejder og byudvikling, hvilket bidrager til en øget konkurrence om pladserne.

Handicapparkering med nummerplade giver i praksis én konkret bil eksklusiv råderet over en parkeringsplads på offentlig vej. Dette kan rejse dilemmaer i forhold til de øvrige borgeres adgang til fælles parkeringsmuligheder, særligt i områder med i forvejen begrænset parkeringskapacitet. Parkering er en central del af byens mobilitet, og for borgere med handicap er tilgængelighed afgørende for at kunne deltage i hverdags- og fritidsliv. Det blå handicapparkeringskort giver udvidede parkeringsmuligheder, men giver ikke ret til en fast, reserveret plads. Når der etableres handicapparkering med nummerplade, reduceres den samlede parkeringskapacitet for øvrige bilister, netop fordi pladsen udelukkende kan benyttes af én bestemt bil. Spørgsmålet er derfor, hvordan der sikres en rimelig balance mellem individuelle behov og anvendelsen af fælles offentlige ressourcer.

Regler for handicapparkering

Kampen om pladsen betyder, at vi skal se den enkelte matrikel og det enkelte område i sammenhæng og afveje ønsker om plads til gående, biler og cykler, til grønne elementer og plads til rekreativitet og byliv. Samtidig er det vigtigt at understrege, at det er kommunens opgave at sikre, at borgere med handicap har mulighed for at deltage i samfundet.

I dag skal handicapparkeringspladser som udgangspunkt have en bredde på 3,5 meter i henhold til gældende regler. Bredden kan reduceres til 2,5 meter, hvis pladsen reserveres til bestemte køretøjer. Tidligere var reglerne mindre restriktive, hvilket har muliggjort etablering af handicapparkeringspladser på almindelige parkeringsarealer, som i dag typisk har en bredde på 2,1–2,4 meter.

By- og Miljøforvaltningen kan – med politiets samtykke og når særligt tungtvejende hensyn foreligger – reservere parkeringspladser til bestemte køretøjer, anvendt af personer med handicap.

"Særligt tungtvejende hensyn" er ikke entydigt defineret. I praksis foretages der en samlet vurdering af flere parametre, når der skal træffes afgørelse om en ansøgning om en reserveret handicapparkering.

Nuværende sagsbehandling

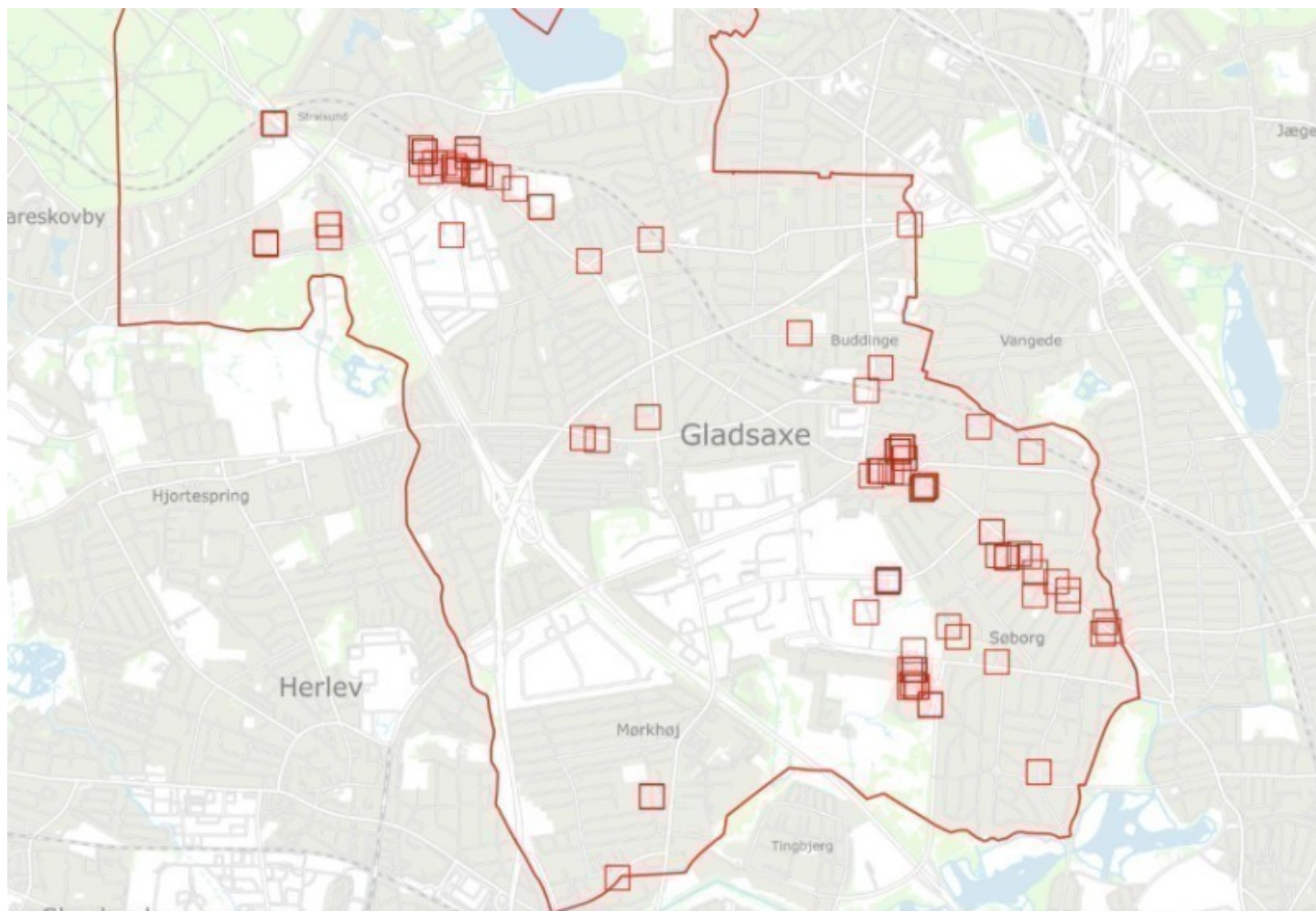
Trafik- og Mobilitet anvender i dag betydelige ressourcer på den konkrete vurdering af hver enkelt ansøgning. Sagsbehandlingen indledes altid med en vurdering af, om det vejteknisk er muligt at etablere en handicapparkeringsplads i overensstemmelse med færdselslovens krav og trafiksikkerhedsmæssige hensyn.

Når Trafik og Mobilitet giver afslag, sker det typisk på baggrund af én eller flere af følgende vurderinger:

- Det er vejteknisk ikke muligt at anlægge en parkeringsplads på det ansøgte sted, f.eks. fordi vejen er for smal til at etablere en plads på mellem 2,5 og 3,5 meter, eller fordi der er parkeringsforbud.
- Der findes inden for en rimelig afstand og inden for borgerens gangdistance parkeringsmuligheder, som borgeren reelt kan benytte, herunder almindelige parkeringspladser eller eksisterende handicapparkeringspladser.
- Borgeren har mulighed for at etablere parkering på egen ejendom, f.eks. ved bolig i eget hus, hvor der kan etableres overkørsel, eller hvor der er tilknyttet parkering til boligen, eksempelvis som fællesparkering i området.
- Borgeren har mulighed for at leje eller på anden måde råde over en privat parkeringsplads, som vurderes egnet i forhold til vedkommendes særlige behov.

Disse vurderinger foretages i dag konkret fra sag til sag uden fastlagte principper for, hvordan de forskellige hensyn skal vægtes.

Trafik og Mobilitet vurderer desuden, om der i området generelt er behov for flere handicapparkeringspladser, uanset om disse er reserveret til en specifik nummerplade.



Kort over de offentlige handicapparkeringspladser i Gladsaxe.

Behov for politisk drøftelse

På mødet bliver der lagt op til en drøftelse af, hvilke hensyn der fremadrettet skal tillægges størst vægt ved vurdering af ansøgninger om handicapparkering med nummerplade, samt perspektiver for etablering af handicapparkeringspladser i et område.

I den forbindelse er det relevant at nævne, at den [tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet](#) viser, at bilejerskabet fortsat forventes at stige frem mod 2035. Byer og boligområder er ofte ikke planlagt til parkering i et omfang, der kan følge med denne udvikling. Samtidig er der - som en del af Gladsaxes Trafik- og Mobilitetsplan - besluttet en prioritering af et trafikhierarki, der særligt skal styrke gang, cykling og kollektiv transport som gode alternativer til bilen. Prioriteringen af pladsen i byerne og på vejarealerne skal ses i denne sammenhæng.

Deltager i sagens behandling

Teamleder Garbie Solvang Jørgensen, Trafik og Mobilitet

Punkt 4: Orientering om gadebelysning

26-1-05.01.12-G01

Indstilling

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Beslutning

Til efterretning.

Gennemgang af sagen

Resumé

Andel Lumen stopper med at drive gadebelysningen i Gladsaxe, og der er ved et netop gennemført udbud fundet en ny driftsoperatør til drift og vedligeholdelse af gadebelysningen. Gladsaxe Kommune skal også tilbagekøbe gadebelysningsanlæggene inden udgangen af 2027. Ophør af samarbejdet med Andel Lumen betyder, at By- og Miljøforvaltningen fremover overtager opgaver forbundet med vedligehold af gadebelysningsanlæggene.

Baggrund

Gladsaxe Kommune har frem til 31.03.2026 en alt-inklusiv aftale med Andel Lumen, som varetager drift og vedligehold af gadebelysningen. Andel Lumen ejer og vedligeholder 11.000 gadelamper, mere end 400 skabe samt ledningerne i jorden, som forbinder det hele. Udover beløbet for vedligeholdelse, betaler Gladsaxe Kommune for elforbrug, renoveringsprojekter og ny etablering. Aftalen har givet en stor forudselighed i økonomien, fordi der betales et fast beløb for drift og vedligeholdelse.

Andel Lumen har meddelt, at virksomheden lukker, og at aftalen dermed ophører pr. 31.03.2026, selvom den oprindelige aftale først udløber i juni 2027. Gladsaxe Kommune har derfor gennemført et udbud af drift og vedligeholdelse af gadebelysningen, som By- og Miljøforvaltningen orienterede om senest 29.09.2025, punkt 5. Sideløbende har Andel Lumen arbejdet målrettet for at aflevere gadebelysningen i god stand, som beskrevet i aftalen med dem.

Som en del af aftalen med Andel Lumen, har Andel Lumen også ejet gadebelysningen, og som en del af aftalen skal Gladsaxe Kommune tilbagekøbe ejerskabet af gadebelysningen. Tilbagekøbet omfatter blandt andet også gadebelysning på private fællesveje og hos boligselskaber, som før var ejet af Andel Lumen jf. nedenfor. Dette gøres for at sikre, at gadebelysningen også fungerer efter Andel Lumens uventede udgang fra branchen.

Da Andel Lumen har valgt at opsigte aftalen med Gladsaxe Kommune i utide, har Andel Lumen tilbudt Gladsaxe Kommune økonomisk kompensation. Denne kompensation skal være med til at dække udgifter forbundet med udbud og forhøjet drift og vedligeholdelsesomkostninger i utide.

Udbud af gadebelysningen

Der er afholdt EU-udbud, og der er fundet en ny driftsoperatør. Den nye driftsoperatør skal være klar til at varetage drift og vedligeholdelse af gadebelysningen i Gladsaxe Kommune pr. 01.04.2026.

Den nye driftsoperatør forventes at kunne offentliggøres ultimo februar 2026 og skal stå for drift og vedligeholdelse fra og med 01.04.2026. Driftsoperatøren vil bruge forår og sommer til at lære gadebelysningen at kende, så de er forberedt til den mørke tid i efteråret og vinteren, hvor der typisk opstår flere fejl på gadebelysningen.

Gadebelysning hos boligselskaber og på private fællesveje mv.

Andel Lumen ejer og driver i dag gadebelysning hos mange boligselskaber og på private fællesveje. Udgifter til denne drift og vedligeholdelse viderefakturerer Gladsaxe Kommune til boligselskaber og borgere på de private fællesveje. Tilbagekøb omhandler også disse gadebelysningsanlæg samt udgifter til drift og vedligehold, som forsat vil blive viderefaktureret. Disse anlæg er direkte forbundet til kommunes gadebelysning og fungerer for nuværende som et

sammenhængende system.

Drift og vedligeholdelse af gadebelysningen efter 01.04.2026 med Gladsaxe Kommune som ejer og kontraktholder

Når Gladsaxe Kommune selv ejer gadebelysningen følger der opgaver med, som f.eks.:

- Der skal følges op med driftsoperatøren i kontraktmæssige forhold
- Der skal udføres lysberegninger, for eksempel for at vurdere om der skal sættes nye gadelamper op eller om der er tilstrækkeligt med lys
- Der skal indgås aftaler med graveaktører, når gravninger berører gadebelysningen, for eksempel ved fjernvarmearbejdet og skybrudstunnellen
- Der skal følges op på produktgarantier overfor leverandører
- Der skal etableres et system, hvor borgerne kan indberette fejl i gadebelysningen
- Der skal etableres et system, som driftsoperatøren kan bruge til håndtering af indberettede fejl og arbejdsplanlægning
- Alle data omkring gadebelysningen skal vedligeholdes
- Udlevering af ledningsoplysninger via LER-registret, da vi bliver ejere

Overtagelsen af ejerskab samt kontraktstyring af den nye driftsoperatør vil således medføre nye opgaver i By- og Miljøforvaltningen.

Indberetning af fejl på gadebelysningen

By- og Miljøforvaltningen har sideløbende med udbuddet arbejdet på et system, så borgerne kan indberette fejl på gadebelysningen via "Tip Gladsaxe" på hjemmesiden eller på app. Dette system bruges allerede af Gladsaxe Kommunes Driftsafdeling til blandt andet indberetning af fejl på vejene. By- og Miljøforvaltningen har i fællesskab med Lyngby-Taarbæk Kommune fået udviklet et modul, som opgraderer det eksisterende system til også at omfatte drift og vedligeholdelse af gadebelysningen. Systemet skal også give driftsoperatøren et værktøj til at planlægge drifts- og vedligeholdelsesopgaver, som skal udføres i Gladsaxe Kommune.

Data om gadebelysningsanlægget

Systemet skal også bruges af driftsoperatøren til vedligeholdelse af data om gadebelysningen, således at Gladsaxe Kommune altid har præcise informationer om gadebelysningen. Det er oplysninger om for eksempel placering, id-nr., armaturtype, mastehøjde, mastefarve, brændetid, monteringsdato, garantiperiode, armaturarm. Der er næsten 30 oplysninger om hver gadelampe. Systemet skal også holde styr på de mere end 400 skabe, som forbinder hele systemet. Der er 20 oplysninger om hvert skab, og dertil kommer det nye system også til at blive opgraderet med billeder af alle skabe.

Tilbagekøb af ejerskabet

Selve tilbagekøbet af ejerskabet af gadebelysningen arbejdes der på separat, da ejerskabet er placeret i selskabet Andel Ratio. Tilbagekøbsprisen for belysningsanlægget er fastsat i kontrakten med Andel Lumen. Renoveringsprojekter og moderniseringsprojekter af gadebelysningen har derfor ingen betydning for tilbagekøbsprisen, da prisen blev fastsat i kontrakten. Der er i Budgetaftale 2026-2029 afsat 18 mio. kr. til tilbagekøbet.

Den nye driftsaftale indeholder ikke, at operatøren overtager ejerskab af belysningsanlæggene. Ingen operatører tilbyder denne løsning i dag.

El til gadebelysningen

Til og med 31.12.2025 leverede Andel Lumen el til gadebelysningen i Gladsaxe Kommune via alt-inklusiv aftalen efter en fast pris. Fra og med 01.01.2026 er levering af el til gadebelysningen lagt ind under Gladsaxe Kommunes generelle elaftale med Jysk Energi, der har variabel pris, det vil sige at el købes til spotpris. Gadebelysningen i Gladsaxe Kommune bruger omkring 1 mio. kWh om året. Elforbruget til gadebelysningen er primært om natten, hvilket er favorabelt, når der er variabel pris, da spotprisen oftere er billigere om natten. Samtidig udgør grønnere strøm typisk en større andel om natten.

Tidligere moderniseringsprojekter af gadebelysningen

Byrådet besluttede 29.04.2020, punkt 7, at investere op til 25 mio. kr. i modernisering af gadebelysningen. Det betød, at en stor del af de af gamle lyskilder kunne udskiftes med moderne strømbesparende LED-indsatser. Det var også som en del af denne modernisering, at den flagermusvenlige røde belysning på Frederiksborgvej blev etableret.

Fremtidige moderniseringsprojekter af gadebelysningen

For at opretholde funktionel og moderne gadebelysning i fremtiden, er det nødvendigt løbende at investere i og modernisere gadebelysningsanlægget.

Aktuelt i arbejdet med udbuddet har By- og Miljøforvaltningen arbejdet på et overblik over anlægsdata for gadebelysningen. Ved gennemgang af anlægsdata, er der blandt andet fundet et større antal ældre lyskilder, som skal skiftes inden for de næste par år. Disse lyskilder kan ikke købes efter 2027, og der skal derfor foretages en investering for at opretholde driften af disse gadelamper. Spørgsmålet om modernisering af gadebelysning vil indgå i budgetprocessen.

Økonomi

Udbud af gadebelysningen

Andel Lumens udgang fra gadebelysningsbranchen har medført en prisstigning i markedet. Det netop gennemførte udbud vil medføre væsentligt øgede udgifter til drift og vedligeholdelse. By- og Miljøforvaltningen forventer i 2026 at kunne afholde de ekstra udgifter inden for Trafik- og Teknikudvalgets egen ramme. By- og Miljøforvaltningen vil forelægge en politisk sag om den fremadrettede økonomi forbundet med gadebelysningen, når der er et fuldt billede af de økonomiske konsekvenser og fremtidige driftsudgifter med den nye driftsoperatør.

Deltager i sagens behandling

Vejingeniør, Asger Fischer Mølgaard, Trafik og Mobilitetsafdelingen

Relateret behandling

[Trafik- og Teknikudvalget 29.09.2025, punkt 5](#)

[Trafik- og Teknikudvalget 02.06.2025, punkt 6](#)

Punkt 5: Introduktion til spildevand og regnvand

25-9-06.00.00-P16

Indstilling

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Beslutning

Til efterretning.

Gennemgang af sagen

Resumé

Trafik- og Teknikudvalget introduceres til, hvordan Gladsaxe Kommune arbejder med spildevand og regnvand. På mødet vil By- og Miljøforvaltningen fortælle om de indsatser, der skal ske i de kommende år. Indsatserne handler både om separatkloakering og store spildevandsprojekter på tværs af flere kommuner. Spildevand og regnvand hører under Klima- og Miljøudvalget, men har betydning i forhold Trafik- og Teknikudvalget, da forsyningens projekter påvirker byen under anlæggelse og skal samtænkes med byens øvrige udvikling.

Baggrund

Gladsaxe Kommune har en ambitiøs tilgang til håndtering af spildevand og regnvand. Med Spildevandsplan 2021 er det besluttet at separatkloakere hele kommunen. Det er intentionen, at separatkloakeringen skal så vidt muligt ske i løsninger på overfladen fremfor i rør under jorden, der hvor det er muligt.

Derudover er der to store spildevandsprojekter på tværs af flere kommuner, som enten er ved at blive anlagt eller er i planlægningsfasen. Det drejer sig om projekterne Kagsåparkens Regnvandsprojekt og Svanemøllen Skybrudstunnel.

Novafos er forsyningsselskab for ni kommuner; herunder Gladsaxe. De anlægger, drifter og vedligeholder det offentlige afløbssystem. Der er et tæt samarbejde mellem kommune og forsyning om de konkrete projekter og indsatser.

Separatkloakering og spildevandsprojekter er Klima- og Miljøudvalgets ressortområde. Udvalgte sager behandles dog også i Trafik- og Teknikudvalget, da de store og ofte langstrakte projekter påvirker byens rum og udvikling. Der er mulighed for, når forsyningsselskabet arbejder med separatkloakering på overfladen at samtænke og planlægge for synergieffekter, som kommunen selv ønsker at realisere og finansiere. Det kan for eksempel være politiske mål om bynatur, trafikssikkerhed og nye byrum. Samtidig påvirker projekterne i høj grad byens anvendelse og fremkommelighed under selve anlægsfasen, hvor de store projekter ofte tager flere år.

På mødet vil der være en overordnet introduktion til området.

Separatkloakeringen vil blive behandlet på flere kommende møder. Første gang er 13.04.2026, hvor der vil være en fælles temadrøftelse sammen med Klima- og Miljøudvalget om separatkloakering i Mørkhøj.

Separatkloakering

De fleste steder i Gladsaxe Kommune er i dag fælleskloakeret. Det betyder, at regn- og spildevand bliver blandet og løber i samme rør til et renseanlæg. Når der separatkloakeres, betyder det, at de to vandstrømme bliver adskilt og håndteret i hver sit system - et til regnvand og et til spildevand. Det giver en række fordele, blandt andet at der ikke bliver ledt spildevand ud i vandløb og søer, og at spildevand i kældre og på terræn undgås.

Som en del af beslutningen om separatkloakering vedtog Byrådet en rækkefølgeplan for udførelsen. Byen blev inddelt i 18 delområder, hvor Mørkhøj er det første område. Det er forventningen, at separatkloakeringen af hele kommunen vil tage minimum 35-40 år.

Mørkhøj er første område som separatkloakeres

Planlægningen af Mørkhøj er i fuld gang, og i efteråret 2026 vil et dispositionsforslag blive forelagt til politisk behandling i Klima- og Miljøudvalget og Trafik- og Teknikudvalget. Dispositionsforslaget beskriver på baggrund af en række analyser, hvordan projektets målsætninger for vandhåndtering, mobilitet, begrønning mv. indfries og kommer til udtryk i byrummet.

Novafos kan via takstmidler finansiere de vandhåndterende løsninger. I Mørkhøj er der desuden blevet identificeret en række potentialer, som kræver kommunal finansiering, hvis de skal realiseres. Det handler om for eksempel plantning af træer, etablering af cykelstier og fartdæmpende tiltag. Fælles for potentialerne er, at anlægsudgifterne er betydeligt mindre, hvis de udføres samtidig med separeringen. Potentialerne blev første gang drøftet på en fælles temadrøftelse for Klima- og Miljøudvalget og Trafik- og Teknikudvalget 03.03.2025, punkt 5.

Forvaltningen vil præsentere de mulige synergieffekter mellem separatkloakeringen og kommunale investeringer i eksempelvis træer og mobilitetsløsninger på et fælles temamøde for Klima- og Miljøudvalget og Trafik- og Teknikudvalget 13.04.2026.

Deltager i sagens behandling

Miljøchef Pia Vendelholt Christensen

Punkt 6: Præsentation af projektet Svanemøllen Skybrudstunnel

24-11-00.22.04-P35

Indstilling

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Beslutning

Til efterretning.

Gennemgang af sagen

Resumé

Trafik- og Teknikudvalget introduceres til det store klimatilpasningsprojekt Svanemøllen Skybrudstunnel. Spildevand og regnvand hører under Klima- og Miljøudvalget, men har betydning i forhold Trafik- og Teknikudvalget, da projektet påvirker veje og trafik under anlæggelse. Derfor vil Trafik- og Teknikudvalget løbende blive orienteret om projektet.

Svanemøllen Skybrudstunnel vil reducere oversvømmelser og forbedre vandkvaliteten i Utterslev Mose og Øresund betydeligt. Projektet har fået miljøtilladelse, og derfor kan anlægsarbejdet nu gå i gang. I Gladsaxe Kommune indledes med ledningsomlægninger i foråret 2026 på enkelte vejstrækninger. De store anlægsarbejder med skakte og tunnelrør forventes at begynde i slutningen af 2028.

Svanemøllen Skybrudstunnel er et stort, tværkommunalt klimatilpasningsprojekt

Projektet Svanemøllen Skybrudstunnel – kaldet SST – er et stort klimatilpasningsprojekt, som opstod i kølvandet på det store skybrud i 2011. Her blev Gladsaxe, Gentofte, København og Frederiksberg kommuner enige om i fællesskab at løse problemer med oversvømmelser og overløb i den nordlige del af hovedstaden. Det skal ske med store tunnelrør, der samlet kan rumme 100.000 kubikmeter vand. Det svarer til at fylde Strøget med vand til 3. sals højde.

Spildevandsprojekter er Klima- og Miljøudvalgets resortområde. Udvalgte sager behandles dog også i Trafik- og Teknikudvalget, da de store, og ofte langstrakte projekter, påvirker byens rum og anvendelse. Svanemøllens Skybrudstunnel vil i en årrække komme til at påvirke byens anvendelse og fremkommelighed under anlægsfasen.

Med projektet bliver der anlagt i alt 10 km tunnel, som dels skal lede overløb af spildevand til Renseanlæg Lynetten og dels lede regnvand til Øresund under skybrud. Projektet indgår i Gladsaxe Kommunes Spildevandsplan 2021, og det er forsyningselskaberne Novafos, HOFOR og Frederiksberg Forsyning, der anlægger tunnelen. HOFOR varetager projektledelsen.

Gladsaxe Kommune og Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) er myndighed på projektet. SGAV er myndighed i forhold til den miljøtilladelse, der er givet. Gladsaxe Kommune kan sammen med SGAV følge op på, om vilkårene i tilladelsen overholdes. Vilkaere er en forudsætning for arbejdets udførelse, og hvis de ikke overholdes, kan der gives påbud om at bringe forholdene i orden. I sidste ende kan arbejdet kræves stoppet, hvis vilkårene ikke overholdes.

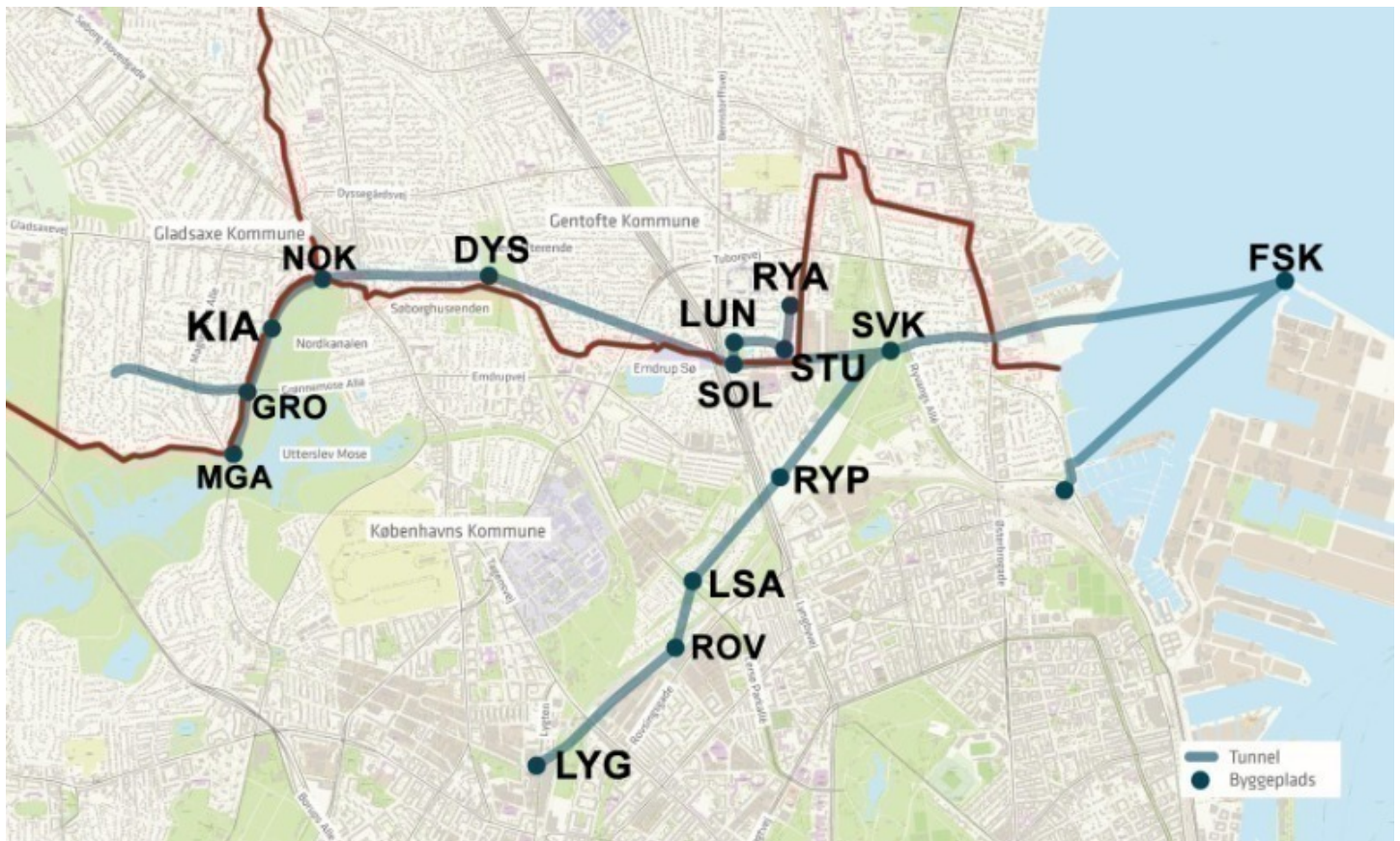
Som myndighed kommer kommunen til at følge projektet tæt. Vi har allerede medarbejdere, der samarbejder med projektledelsen og har fokus på at reducere generne for naboer og trafik. Derfor sørger vi også for, at arbejdet bliver koordineret med fjernvarmeudvidelsen, så de to projekter ikke kolliderer. Ledningsplacering er derfor koordineret med fjernvarmen, så der på forhånd er tænkt på, hvordan der er plads i vejen til begge projekter. Herudover er tidsplaner nøje koordineret - for eksempel ved Grønnemose Alle, hvor projekterne arbejder lige efter hinanden.

Færre oversvømmelser og overløb til vådområder

I Gladsaxe Kommune er det især overløb af regnvand med spildevand til Utterslev Mose og Nordkanalen samt oversvømmelser nær mosen, der bliver reduceret med skybrudstunnelen. Skybrudstunnelen vil reducere overløb til den nordøstlige del af Utterslev Mose med 97 procent og overløb til Øresund med 87 procent. Dermed er tunnelen en vigtig brik i opfyldelsen af vandområdeplanerne, der har frist for indsatserne i 2027. Vandområdeplanerne er statens planer for at forbedre det danske vandmiljø, som udspringer af EU's vandrammedirektiv.

Tunnelen forventes at idriftsættes i 2034.

Miljøpåvirkning under anlægsarbejdet



Billedet viser de kommende tunneler samt arbejdsnavne på skaktene.

I Gladsaxe Kommune kommer der til at være fire byggepladser, hvor der etableres en skakt til tunnelen. På en strækning i Gladsaxe Kommune bliver tunnelen etableret ved udgravning i sti langs Utterslev Mose, mens resten af tunnelen bores.

I Gladsaxe Kommune indledes det forberedende arbejde med ledningsomlægninger på Grønnemose Allé i foråret 2026. Arbejdet forventes at vare et lille år. I foråret indledes også ledningsomlægninger på Gladsaxevej, men primært på Gentoftes side af kommunegrænsen.

I Gladsaxe forventes anlægsarbejdet med skakte og tunnelrør at begynde i slutningen af 2028. Det er især naboerne til de fire skakte, der bliver berørt af støj og vibrationer fra spunsarbejde og øget tung trafik. Børnehuset Saxen er nabo til skakten på Gladsaxevej, kaldet NOK. Novafos, administration og børnehuset er i løbende dialog om løsninger, der kan reducere generne.

Anlægsarbejdet kommer især til at påvirke biltrafikken ved byggepladserne på Maglegårds Allé, Grønnemose Allé, Kirstens Allé/Mosevej og Gladsaxevej. Tunnelen kommer til at ligge i stien langs Utterslev Mose fra Maglegårds Allé til Gladsaxevej. Stien bliver spærret på visse strækninger under arbejdet.

Forberedende arbejder på andre dele af tunnelen er begyndt på Fiskerihavnen i Nordhavn og nord for Ryparken Station.

Relateret behandling

[Trafik- og Teknikudvalget 27.02.2023, punkt 4](#)

Punkt 7: Status på letbane og større vejarbejder

25-20944-02.00.00-A00

Beslutning

Til efterretning.

Gennemgang af sagen

Forud for hvert møde i Trafik- og Teknikudvalget fremsendes et bilag, der kort præsenterer den overordnede status på letbane- og fjernvarmearbejdet samt gennemgår de væsentligste større vejarbejder og oversigt over byggepladser i kommunen.

Bilaget eftersendes således separat i forhold til selve dagsordenen, for at udvalget kan få den mest opdaterede information.

Information på gladsaxe.dk

For nærmere orientering om vejarbejder, se www.gladsaxe.dk.

Her opdaterer forvaltningen løbende kort over vejarbejder og informerer om større projekter.

Bilag

Letbanestatus og større vejarbejder, marts

Punkt 8: Meddelelser og nyt fra bestyrelser

25-9-00.22.04-A30

Meddelelse

Maria Cecilie Pautsch Weischer orienterede om høringssvaret til den supplerende Miljøkonsekvensvurdering af 300 m busbane på Ring 4 frem til Hillerødmotorvejen, som ikke var en del af den oprindelige Miljøkonsekvensvurdering af Ring 4 nord, som var i høring ultimo 2025.

Niels V. Haar Sørensen orienterede om den kommende hyldestkampagne, som skal fremhæve cykel, bus, tog og samkørsel som bæredygtige transportvalg.

Punkt 9: Godkendelse

25-8-00.22.04-A30