

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

Tirsdag den 13. marts 2012 kl. 15:30
afholdt Teknik- og Miljøudvalget møde i udvalgsværelse 1.

Medlemmerne var til stede

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	Kommuneplanstrategi 2011 - godkendelse og høring med debat	4
02	Opsamling på visionsdrøftelser i Teknik- og Miljøudvalget	6
03	Opsætning af ladestandere - Jernbanepladsen	7
04	Opsætning af ladestandere - Nørgaardsvej	10
05	Teknik- og Miljøudvalget - Digital annoncering	13
06	Forslag til Trafiksikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune 2012 - 2015	15
07	Strategi for busdriften i Kommunegruppe København Nord	18
08	Movias forslag til Pendlernet	20
09	Årsplan anlægsopgaver Miljø & Vej 2012	22
10	Status for istandsættelse af private fællesveje uden kontrakt	24
11	Forbedring af cyklistforholdene på Lyngby Hovedgade mellem Nørgaardsvej og Jernbanevej	28
12	Cykelstier mellem Jernbanepladsen og Jægersborgvej	30

13	Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 13-03-2012	33
14	Anmodning om optagelseMulighed for tilskud til etablering af faskiner	34
15	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Krematorie	35
16	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Byrumsudstyr og energieffektive lamper	36
17	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Forslag om Cykelstrategi	37
18	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - letbanens linjeføring	38

1.

Kommuneplanstrategi 2011 - godkendelse og høring med debat

Sagsfremstilling

Udviklings- og Strategiudvalget har udarbejdet et forslag til kommuneplanstrategi 2011 GRØNT LYS.

GRØNT LYS indeholder strategi for kommunens udvikling og for klima herunder Agenda 21-strategi. GRØNT LYS indeholder desuden resumé af Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020.

Forslag til kommuneplanstrategi sendes efter behandling og godkendelse i kommunalbestyrelsen i 8 ugers offentlig høring. Der afholdes et inddragende borgermøde lørdag den 12. maj 2012. Notat med kort beskrivelse af det inddragende borgermøde er lagt på sagen. Efter høringens afslutning behandles alle indkomne forslag og bemærkninger inden en endelig vedtagelse af kommunalbestyrelsens kommuneplanstrategi.

Kommuneplanstrategien er et redskab, der formidler kommunalbestyrelsens visioner og mål for kommunens udvikling i fremtiden og fastsætter de temaer, der skal arbejdes med ved revision af kommuneplan 2009.

Der lægges op til en delvis revision af kommuneplanen.

Det er forvaltningens vurdering, at kommuneplanstrategien ikke er omfattet af lov om miljøvurdering. I forbindelse med Kommuneplan 2013 vil det blive vurderet, om der skal ske en screening og skrives en miljørapport.

Kommuneplanstrategien GRØNT LYS er udarbejdet på baggrund af visioner og mål i strategien "Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020", der blev vedtaget august 2011. Kommuneplanstrategien sætter fokus på en byvision for fremtiden. Byvisionen skitserer en fremtid med en fortætning, der giver mulighed for flere boliger, mere detailhandel og byliv, flere kulturelle tilbud, flere erhvervsvirksomheder og uddannelsessteder men også bedre trafikale løsninger.

Byvisionen skitserer ud over en byvision år 2030 også aktuel planlægning på overordnet niveau. Det drejer sig om udviklingsplaner for Kanalvejsparkeringen, et nyt plejecenter på det frikøbte areal ved Trongårdsskolen, udvikling af Lyngby Idrætsby og tilbygning til Lyngby Rådhus.

De øvrige emner ud over byvisionen år 2030 er: letbanen, stationer og de

stationsnære arealer, Ringbyen Loop City, bygningskultur og landskab, øvrig planlægning, klima, Agenda 21 og resumé af Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020.

Forvaltningen har siden Udviklings- og Strategiudvalgets møde i februar foretaget få sproglige og indholdsmæssige rettelser i teksten. Rettelser fremgår af bilag "GRØNT LYS - REVIDERET" lagt på sagen. Det drejer sig om sider i afsnit om Byvision, Det gør vi samt afsnittet Bygningskultur og landskab.

Omtale af betalings-/trængselsring er desuden slettet.

Der er dertil tilføjet engelsk resumé og bagsidetekst.

Forvaltningen har udarbejdet kommuneplanstrategi 2011 GRØNT LYS i layout. Forslag til kommuneplanstrategi 2011 GRØNT LYS i layout er lagt på sagen.

Økonomiske konsekvenser

Udgifter til trykning, annoncering, inddragelse af borgerne med videre afholdes inden for Udviklings- og Strategiudvalgets driftsmidler.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler kommunalbestyrelsen, at

1. godkende forslag til kommuneplanstrategi 2011 GRØNT LYS, idet den efterfølgende sendes i 8 ugers høring inden endelig vedtagelse, og
2. forvaltningen bemyndiges til at foretage den resterende layoutmæssige bearbejdning af GRØNT LYS.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Oversendes til Udviklings- og Strategiudvalget med anbefaling om at drøfte den overordnede struktur af høringsmaterialet.

Punkterne 1 og 2, Anbefalet.

(C) tager forbehold.

2.

Opsamling på visionsdrøftelser i Teknik- og Miljøudvalget

Sagsfremstilling

I april 2010 blev der i de stående udvalg på seminarbasis foretaget en drøftelse af visioner mv. indenfor de enkelte sektorområder henhørende under udvalgene. Fra politisk side er der kommet ønske om at "genbesøge" drøftelser fra dengang, hvorfor der for så vidt angår drøftelserne i Byplanudvalget, Teknik- og Miljøudvalget, Socialudvalget, Børne- og Ungdomsudvalget samt Kultur- og Fritidsudvalget er fremfundet materiale fra dengang og vedlagt respektive udvalgssag.

Økonomiske konsekvenser

Ingen..

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at sagen drøftes.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Udsat.

Sagen fremlægges på ny.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Drøftet.

Lene Kaspersen (C) var ikke til stede.

3.

Opsætning af ladestandere - Jernbanepladsen

Sagsfremstilling

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 16. august 2010 blev det - under forudsætning af at det ville være udgiftsneutralt for kommunen - besluttet, at Teknisk Forvaltning skulle undersøge mulighederne for at indgå en aftale med Better Place om opbygning af en infrastruktur for elbiler i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Teknisk Forvaltning fremlagde efter at have været i dialog med firmaet et udkast til en samarbejdsaftale, som Kommunalbestyrelsen godkendte den 21. december 2010. Aftalen indebærer, at der udpeges et antal kommunalt ejede parkeringspladser i kommunen hvor et antal pladser kan reserveres til parkering for elbiler. Der vil i første omgang blive tale om ganske få ladestandere opsat af firmaet, placeret på steder, hvor borgerne typisk parkerer i længere tid. Antallet af ladestandere/standere fra forskellige firmaer kan med tiden udvides i takt med, at efterspørgslen/interessen fra de relevante firmaer øges.

Teknisk Forvaltning har efterfølgende modtaget en ansøgning af 3. januar 2012 fra Better Place, om opsætning af ladestander på Jernbanepladsen og Nørgaardsvej. Ifølge samarbejdsaftalen skal udgifter til opsætning, drift, vedligeholdelse og nedtagning af ladestandere, herunder retablering af parkeringspladser, afholdes af firmaet.

Hvem kan benytte ladestanderne?

Biler der kan lade på ladestandere, er biler, der er kompatible med standarderne: IEC 61851 – 1/22 og IEC 62196 – 1/2

Forvaltningen har fået oplyst, at bilproducenter, energiselskaber, operatører og underleverandører på verdensplan gennem organisationen IEC (International Electrotechnical Commission www.iec.ch) er nået til enighed om standarder på elbiler, stik, kabler og ladestandere. Det betyder i praksis, at der er vedtaget en række standarder alle udvikler og producerer efter. Nogle standarder er vedtaget og andre er under udarbejdelse.

Der er allerede etableret samarbejde omkring roaming, mellem de forskellige udbydere af infrastruktur til elbiler, med afsæt i Edison-projektet, hvis formål er, at elbilister i nær fremtid kan tanke ved forskellige ladestandere - uanset operatørvalg og kun få regningen et sted fra. Nøjagtigt som vi kender det fra roaming og mobiltelefonerne i dag. Hvornår dette er muligt er fortsat usikkert, men det

forventes at være muligt i løbet af 2012.

Planbestemmelser:

Jernbanepladen er opfatter af lokalplan 3, 28 og 56 samt kommuneplanramme 1.1.02. Der er ikke indhold i de omtalte planbestemmelser der strider imod det ansøgte og da der allerede er eksisterende parkeringsplads på det omhandlende areal, ses det ansøgte som værende i overensstemmelse med planbestemmelserne.

Vejmæssigt:

Jernbanepladsen 18 - offentlig p-plads

Det er lovligt at reservere offentlige p-båse til el-køretøjer f.eks. ifm. ladestander. Kommunen skal ansøge politiet om tilladelse til at etablere skiltningen.

Økonomiske konsekvenser

Kommunen afholder alle udgifter ifm. etablering af skiltning og afmærkning af de 6 ansøgte pladser. Dertil får kommunen udgifter til drift og vedligeholdelse af skiltning og afmærkning. Desuden skal kommunen afholde alle udgifter ved at fjerne skiltningen og afmærkningen. Etablering af skiltning og afmærkning skønnes til at være op til ca. 10.000 kr. på Jernbanepladsen 18. Forvaltningen foreslår, at det søges finansieret over eksisterende midler til vejinventar mv.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget angående særlig råden over vej areal § 102, stk. 1 i lov om offentlige veje og § 106 ifm. nedlægning af kabler i vejareal. Endvidere skal Nordsjællands Politi godkende skiltningen og afmærkning. Uden politiets tilladelse kan skiltningen ikke opsættes.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget:

1. Godkender ansøgningen til at etablere ladestander på den offentlige parkeringsplads på Jernbanevej 18,
2. Bemyndiger forvaltningen til fremover at indgå samarbejdsaftaler på lignende vilkår med andre udbydere af infrastruktur for elbiler, og
3. Bemyndiger forvaltningen til fremover at behandle tilsvarende ansøgninger fra andre firmaer samt ansøgninger fra Better Place om placering af ladestander for elbiler på nye lokationer.

Åbent punkt Teknik- og Miljøudvalget den 13-03-2012, s.9

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:
Udsat til nærmere undersøgelse.

4.

Opsætning af ladestandere - Nørgaardsvej

Sagsfremstilling

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 16. august 2010 blev det - under forudsætning af at det ville være udgiftsneutralt for kommunen - besluttet, at Teknisk Forvaltning skulle undersøge mulighederne for at indgå en aftale med Better Place om opbygning af en infrastruktur for elbiler i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Teknisk Forvaltning fremlagde efter at have været i dialog med firmaet et udkast til en samarbejdsaftale, som Kommunalbestyrelsen godkendte den 21. december 2010. Aftalen indebærer, at der udpeges et antal kommunalt ejede parkeringspladser i kommunen hvor et antal pladser kan reserveres til parkering for elbiler. Der vil i første omgang blive tale om ganske få ladestandere opsat af firmaet, placeret på steder, hvor borgerne typisk parkerer i længere tid. Antallet af ladestandere/standere fra forskellige firmaer kan med tiden udvides i takt med, at efterspørgslen/interessen fra de relevante firmaer øges.

Teknisk Forvaltning har efterfølgende modtaget en ansøgning af 3. januar 2012 fra Better Place, om opsætning af ladestander på Jernbanepladsen og Nørgaardsvej. Ifølge samarbejdsaftalen skal udgifter til opsætning, drift, vedligeholdelse og nedtagning af ladestandere, herunder retablering af parkeringspladser, afholdes af firmaet.

Hvem kan benytte ladestanderne?

Biler der kan lade på ladestandere, er biler, der er kompatible med standarderne: IEC 61851 – 1/22 og IEC 62196 – 1/2

Forvaltningen har fået oplyst, at bilproducenter, energiselskaber, operatører og underleverandører på verdensplan gennem organisationen IEC (International Electrotechnical Commission www.iec.ch) er nået til enighed om standarder på elbiler, stik, kabler og ladestandere. Det betyder i praksis, at der er vedtaget en række standarder alle udvikler og producerer efter. Nogle standarder er vedtaget og andre er under udarbejdelse.

Der er allerede etableret samarbejde omkring roaming, mellem de forskellige udbydere af infrastruktur til elbiler, med afsæt i Edison-projektet, hvis formål er, at elbilister i nær fremtid kan tanke ved forskellige ladestandere - uanset operatørvalg og kun få regningen et sted fra. Nøjagtigt som vi kender det fra roaming og mobiltelefonerne i dag. Hvornår dette er muligt er fortsat usikkert, men det

forventes at være muligt i løbet af 2012.

Planbestemmelser:

Jernbanepladen er opfatter af lokalplan 3, 28 og 56 samt kommuneplanramme 1.1.02. Der er ikke indhold i de omtalte planbestemmelser der strider imod det ansøgte og da der allerede er eksisterende parkeringsplads på det omhandlende areal, ses det ansøgte som værende i overensstemmelse med planbestemmelserne.

Vejmæssigt:

Nørgaardsvej 8 - offentlig p-plads

Det er lovligt at reservere offentlige p-båse til el-køretøjer f.eks. ifm. ladestander. Kommunen skal ansøge politiet om tilladelse til at etablere skiltningen.

Økonomiske konsekvenser

Kommunen afholder alle udgifter ifm. etablering af skiltning og afmærkning af de 6 ansøgte pladser. Dertil får kommunen udgifter til drift og vedligeholdelse af skiltning og afmærkning. Desuden skal kommunen afholde alle udgifter ved at fjerne skiltningen og afmærkningen. Etablering af skiltning og afmærkning skønnes til at være op til ca. 10.000 kr. på Jernbanepladsen 18. Forvaltningen foreslår, at det søges finansieret over eksisterende midler til vejinventar mv.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget angående særlig råden over vej areal § 102, stk. 1 i lov om offentlige veje og § 106 ifm. nedlægning af kabler i vejareal. Endvidere skal Nordsjællands Politi godkende skiltningen og afmærkning. Uden politiets tilladelse kan skiltningen ikke opsættes.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget:

1. Godkender ansøgningen til at etablere ladestander på den offentlige parkeringsplads på Jernbanevej 18,
2. Bemyndiger forvaltningen til fremover at indgå samarbejdsaftaler på lignende vilkår med andre udbydere af infrastruktur for elbiler, og
3. Bemyndiger forvaltningen til fremover at behandle tilsvarende ansøgninger fra andre firmaer samt ansøgninger fra Better Place om placering af ladestander for elbiler på nye lokationer.

Åbent punkt Teknik- og Miljøudvalget den 13-03-2012, s.12

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:
Udsat til nærmere undersøgelse.

5.

Teknik- og Miljøudvalget - Digital annoncering

Sagsfremstilling

Folketinget har med Lov nr. 1273 af 21.12.2011 ændret lov om miljøbeskyttelse, lov om planlægning, lov om naturbeskyttelse, lov om miljøvurdering af planer og programmer, lov om forurennet jord og forskellige andre love - i alt 19 love inden for forvaltningens område - så det fremover er muligt for kommunerne udelukkende at offentliggøre kommuneplanstrategier, kommune- og lokalplaner og afgørelser - herunder bl.a. landzonetilladelser, miljøgodkendelser, § 3-tilladelser, dispensation fra bygge- og beskyttelseslinjer, tilslutningstilladelser, VVM, bekendtgørelse om ikke nedlæggelse af § 14-forbud mod nedrivning på kommunens hjemmeside.

Teknisk Forvaltning finder, at lovændringen bør benyttes ved fremtidig offentliggørelse af strategier, planer og afgørelser omfattet af lovændringen, så offentliggørelse udelukkende vises på Kommunens hjemmeside. Klage- og høringsfrister gælder fra datoen for offentliggørelse på hjemmesiden.

Lovændringen ændrer ikke ved den nuværende procedure ved f.eks. høringer og naboorienteringer efter planloven eller partshøring omfattet af forvaltningsloven. Lovændringen ændrer heller ikke, hvor der i den nuværende lovgivningen er krav om skriftlig underretning af ansøger, ejer, klageberettigede personer, myndigheder og organisationer/foreninger m.fl. der jf. lovgivningen har krav på eller anmodet om underretning om visse afgørelser.

Som overgang til den digitale annoncering foreslås det, at der indrykkes en annonce/artikel i Det Grønne Område, som oplyser om den nye procedure og muligheden for at se offentliggørelsen på kommunens hjemmeside f.eks. via internetadgang på biblioteket samt oplyse om, at den enkelte borger eller forening m.v. kan tilmelde sig en abonnementsordning på kommunens hjemmeside, så nyheder på hjemmesiden automatisk sendes til vedkommendes mailboks.

Det skal endvidere bemærkes, at Teknisk Forvaltning i løbet af foråret 2012 forventer at tage Lokalplanportalen i brug. Denne portalløsning indeholder mulighed for at abonnere på udvalgte nyheder.

Det foreslås også, at annoncering af lovændringen i Det Grønne Område gentages 2-3 gange i resten af 2012 samt at grundejerforeninger, boligorganisationer og andre lokale foreninger i kommunen informeres via brev/mail om den ændrende annoncering.

Økonomiske konsekvenser

Tiltaget er en del af Gensidighedsaftale - regeringens initiativer vedr. 2012 af 21.6.2011. I oplægget til realisering af gensidighedsaftalen blev der lagt op til en samlet besparelse i kommunerne på 21,5 mio., hvilket for Lyngby-Taarbæk Kommune udgør en besparelse på 19.780 kr., der er modregnet i DUT-midler for 2012.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår Teknik- og Miljøudvalget, at :

1. lovændringen benyttes ved fremtidig offentliggørelse af strategier, planer og afgørelser m.m. omfattet af lovændringen, så offentliggørelse udelukkende vises på kommunens hjemmeside samt for planers vedkommende på Kommuneplan- og Lokalplanportalen.
2. der indrykkes en annonce/artikel i Det Grønne Område, som oplyser om den nye procedure, mulighederne for nyhedsabonnementsordninger samt mulighederne på Lokalplanportalen og på kommunens hjemmeside f.eks. via internetadgang på biblioteket, og
3. annoncering af lovændringen gentages 2-3 gange i resten af 2012 og grundejerforeninger, boligorganisationer og andre lokale foreninger i kommunen orienteres særskilt om den ændrede annoncering.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Rettet beskrivelse af de økonomiske forudsætninger uddelt.

Punkterne 1-3 Anbefalet.

Lene Kaspersen (C) var ikke til stede.

6.

Forslag til Trafiksikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune 2012 - 2015

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejdede i 2008 "Fokus-Strategi for trafik", som beskriver den videre planlægning af trafikken i kommunen. I henhold til fokus-strategien skal der udarbejdes en trafiksikkerhedsplan, som led i opfyldelsen af visionen om, at alle skal have mulighed for trygt og frit at komme rundt i kommunen. Der er nu udarbejdet vedlagte "Forslag til Trafiksikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune 2012 - 2015".

Forslag til trafiksikkerhedsplan indeholder visioner og mål for trafiksikkerhedsarbejdet, en investeringsplan til forbedring af trafiksikkerheden for perioden 2012 - 2015, analyse af trafikuheld på kommunens vejnet, særlige indsatsområder og virkemidler.

Visionen i forslag til trafiksikkerhedsplanen er konkretiseret i en målsætning om, at antallet af dræbte, alvorligt samt lettere tilskadekomne skal mere end halveres frem til 2015 med udgangspunkt i 2005. Det er valgt at tage udgangspunkt i den nationale målsætning om, at antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne skal reduceres frem til 2012 og yderligere forlænge denne målsætning til 2015.

I perioden fra 2005 - 2009 har politiet registreret 499 uheld på det kommunale vejnet i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det svarer til knap 100 uheld om året eller et uheld hver 4. dag. Hertil kommer de uheld, som politiet ikke får kendskab til.

Analyse af de sidste 5 års uheld i kommunen viser, at indsatsen bør koncentrerer indenfor følgende indsatsområder:

- Uheld i kryds
- Uheld med cyklister
- Uheld med unge trafikanter ml. 15- 24 år
- Uheld med ældre på 65 år og mere
- For høj fart

Med trafiksikkerhedsplanen foreslås, at kommunen målretter indsatsen indenfor de 5 ovenfor nævnte indsatsområder for at reducere antallet af personskader på kommunens vejnet.

Der er endvidere udarbejdet sortpletanalyse for de 10 mest uheldsbelastede kryds og strækninger i kommunen. Disse lokaliteter er besigtiget og forslag til

forbedringer er beskrevet og indgår i investeringsplanen til forbedring af trafikikkerheden.

Trafikkerhedsplanen indeholder et forslag til en konkret investeringsplan med et beløb på i alt 8 mio. kr. til forbedring af trafikikkerheden for perioden 2012 til 2015. Investeringsplanen spænder over både fysiske initiativer, som skal forbedre sikkerheden og tryghed på vejnettet samt kampagner og undervisning, som fremadrettet skal fremme en mere sikker trafikalf adfærd.

Såfremt der afsættes midler til trafikikkerhedsarbejdet og investeringsplanen til forbedring af trafikikkerheden gennemføres, vurderes det, at Lyngby-Taarbæk Kommune kan nå det fastsatte mål for trafikikkerheden i 2015.

Det skal fremhæves, at der i Budget 2012 – 2015 ikke er afsat midler til trafikikkerhedsarbejdet, og det vil derfor ikke være muligt at gennemføre anlægsprojekter fra Trafikkerhedsplanen i 2012. Det foreslås derfor, at finansieringen indgår i budgetforhandlingerne for Budget 2013 – 2016 for at sikre, at Lyngby- Taarbæk kan nå det fastsatte mål for trafikikkerheden i 2015.

Oplæg til indsatsområder, mål, strategier og virkemidler for trafikikkerhedsarbejdet i Lyngby-Taarbæk Kommune har været forlagt og drøftet på et møde i maj 2011 i Det lokale trafikikkerhedsråd. Det foreslås, at den godkendte trafikikkerhedsplan, samt finansieringen af investeringsplanen til forbedring af trafikikkerheden forelægges for Det Lokale Trafikkerhedsråd på kommende møde. Dette for dels at holde rådet velorienteret, og dels for at afstemme forventningerne til indsatsen vedrørende trafikikkerhedsarbejdet.

Der er foretaget en screening angående miljøvurdering af forslag til "Trafikkerhedsplan for Lyngby Taarbæk Kommune 2012 - 2015", der har været i intern høring i Teknisk Forvaltning. Det er vurderet, at der ikke skal udarbejdes en miljøvurdering af forslag til trafikikkerhedsplanen.

Økonomiske konsekvenser

For at nå det fastsatte mål for trafikikkerheden i 2015 omfatter forslag til investeringsplanen til forbedring af trafikikkerheden et beløb på i alt 8 mio. kr. i perioden 2012 til 2015, som målrettet skal bruges, hvor der fås mest trafikikkerhed for pengene.

I budget 2011 er der i investeringsplanen 2011 - 2014 afsat 2 mio. kr. i 2014 til sikre skoleveje. Det foreslås, at de 2 mio. kr. anvendes i 2014 til gennemførelse af trafikikkerhedsplanen og herunder sikre skoleveje. Derudover foreslås, at der afsættes yderligere 6 mio. kr. i perioden 2013 til 2015, så der i alt afsættes 8 mio. kr. til gennemførelse af trafikikkerhedsplanen herunder sikre skoleveje. Dermed er det muligt at gennemføre den planlagte internet baseret skolevejsanalyse i 2013

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at:

1. "Forslag til Trafiksikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune 2012 - 2015" godkendes
2. de 2 mio. kr. til sikre skoleveje, der er afsat i i Budget 2012 - 2015 til anvendelse i 2014 anvendes til gennemførelse af trafiksikkerhedsplanen og herunder sikre skoleveje.
3. der afsættes yderligere 6 mio. kr. fordelt på årene 2013 -2015 jf. økonomiske konsekvenser og at finansieringen indgår i budgetforhandlinger for Budget 2013 - 2016.
4. godkendte "Trafiksikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune 2012 - 2015" offentliggøres.
5. det godkendte "Trafiksikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune 2012 – 2015" samt finansieringen af investeringsplanen til forbedring af trafiksikkerheden forelægges for Det Lokale trafiksikkerhedsråd ved kommende møde.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

- Ad 1 Anbefalet. I det der dog bør arbejdes for, at antallet af tilskadekomne sænkes yderligere. Udvalget ønsker at der sættes fokus på lastbiler og højresvingsulykker, hvilket kan ske gennem det lokale Trafiksikkerhedsråd.
- Ad 2 Anbefalet i det det præciseres, at midlerne alene anvendes til at sikre skoleveje.
- Ad 3 Spørgsmålet om yderligere finansiering indgår i budgetdrøftelser.
- Ad 4 Anbefalet.
- Ad 5 Anbefalet.

Lene Kaspersen (C) var ikke tilstede.

7.

Strategi for busdriften i Kommunegruppe København Nord

Sagsfremstilling

Kommunegruppe København Nord (KKN) bestående af Ballerup, Egedal, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal kommune har i samarbejde med Trafikselskabet Movia udarbejdet en strategi for udviklingen af den kollektive trafik.

Den udarbejdede "Strategi for busdriften i KKN" er lagt som bilag på sagen.

Strategien fremlægges politisk i de 8 kommuner.

Til orientering er kort over eksisterende buslinjer i Lyngby-Taarbæk Kommune lagt som bilag på sagen.

Formålet med strategien er, dels at sikre en koordineret indsats kommunerne imellem, dels at sikre sammenhæng til Movias trafikplan og øvrige strategiplaner. KKN's mission er at opnå et fleksibelt samfund, som understøttes gennem udvikling af et attraktivt og bæredygtigt kollektivt trafiktilbud. I strategien er der opstillet en række mål og delmål, som medvirker til at nå visionen, om at få flere borgere til at vælge den kollektive trafik.

Mål

- Frem mod 2017 skal bussernes passagertal øges med 10 pct. i forhold til 2010.
- For perioden 2011-2013 skal bussernes markedsandele og passagertal som minimum fastholdes i forhold til basisåret 2010.
- Vigtige korridorer udpeges med udgangspunkt i Busnet 2013 (Pendlernet). Der udarbejdes en handlingsplan med konkrete tiltag.
- Strategien vedtages politisk i de 8 kommuner i 1. kvartal 2012 og implementeres efterfølgende.
- Busdriften søges optimeret inden for den udgiftsramme, som kommunerne tilkendegav ved busbestillingen i maj 2011.

I foråret 2012 vil der blive udarbejdet en handlingsplan, som vil blive fremlagt for de politiske udvalg i sensommeren 2012.

Strategien er et forsøg på at sikre samarbejde og udvikling af den kollektive trafik på tværs af kommunegrænserne - strategien er ikke økonomisk eller juridisk bindende.

KKN ønsker at afholde en ekskursion for medlemmerne af de politiske udvalg i de 8 kommuner torsdag den 19. april 2012 for at vise eksempler på forskellige mulige tiltag, som kan indgå i handlingsplanen. Nærmere invitation følger.

Økonomiske konsekvenser

På baggrund af strategien vil der blive udarbejdet en handlingsplan i løbet af 1. halvår 2012, som vil give et bud på de økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget godkender Strategi for busdriften i Kommunegruppe København Nord.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Godkendt.

Lene Kaspersen (C) var ikke til stede.

8.

Movias forslag til Pendlernet

Sagsfremstilling

Trafikselskabet Movia har sendt forslag til Pendlernet i høring frem til 10. april 2012.

Pendlernettet er en udpegning af eksisterende buslinjer (og lokalbaner), som i fremtiden vil blive forsøgt friholdt for besparelser og reduktioner i serviceniveauet. Pendlernettet er en frivillig hensigtserklæring mellem kommuner og regioner. Fremsendt materiale fra Movia vedrørende Pendlernettet er lagt som bilag på sagen. Til orientering er kort over eksisterende buslinjer i Lyngby-Taarbæk Kommune ligeledes lagt som bilag på sagen.

Med Pendlernettet ønsker Movia i fællesskab med kommuner og regioner at få fastlagt grundstammen i den kollektive trafikbetjening med lokalbaner og bus. Pendlernettet skal sikre hyppig og direkte betjening, og en stabilitet som gør, at kunderne kan stole på, at tilbuddet er til stede over en længere årrække. Pendlernettet skal ved løbende forbedring og udvikling medvirke til at understøtte målet om, at den fremtidige trafikvækst primært skal ske i den kollektive trafik.

Pendlernettet er blevet til i en proces, hvor kommuner og regioner på administrativt niveau har bidraget via en række workshops.

Arbejdet er tænkt som en platform for Movias kommende strategiarbejde med udarbejdelsen af Trafikplan 2013.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er følgende buslinjer udvalgt til at være en del af pendlernettet: Kommunale buslinjer 150S/173E, 161, 184 og 200S samt regionale buslinjer: 300S/330E og 400S/400.

Pendlernettet tager udgangspunkt i linjeføringer og frekvenser, som de på nuværende tidspunkt kendes for 2013 dvs. linjerne som de ser ud efter køreplansskiftet i december 2011 samt større vedtagne ændringer til køreplansskiftet i december 2012.

Med Pendlernettet indgås en frivillig hensigtserklæring om, at dele af busnettet er mere fredet end andet. Kommuner og regioner kan ikke formelt binde sig til aftaler med Movia og hinanden, der ligger ud over det, som loven foreskriver. Men man kan frivilligt forpligtige sig til, at fremtidige tiltag i Pendlernettet sker i respekt for og med hensyntagen til de rejsebehov, som de øvrige aktører har ansvar for at tage

vare om. Det skal være let at få linjer ind i Pendlernettet, hvis de ellers lever op til nettets standard. Det skal derimod ikke være så let at tage linjer ud. Det vil være forbundet med synlighed og kræve argumentation. Der ændres ikke på, at såvel kommuner som regioner har egen trafikbestillerkompetence.

Pendlernettet skal ikke være et unødigt benspænd for det løbende planarbejde. Der vil derfor hele tiden ske justeringer, men større revisioner skal helst ikke ske for ofte. Det vil passende kunne ske hvert fjerde år. Første større revision vil således være i 2016.

Økonomiske konsekvenser

Pendlernettet tager udgangspunkt i eksisterende linjer og frekvenser, hvorfor forslaget på nuværende tidspunkt ikke er forbundet med merudgifter til de nævnte buslinjer.

Ved fremtidige forslag om forbedringer på linjerne vil kommunen – som altid i forbindelse med de årlige trafikbestillinger – skulle tage stilling til forslagens indhold og tilhørende økonomi.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget godkender Movias fremsendte forslag til Pendlernet med tilføjelse om, at der ikke er tale om en juridisk eller økonomisk bindende aftale, men en hensigtserklæring om sikring af det udpegede pendlernet.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Godkendt.

Lene Kaspersen (C) var ikke til stede.

9.

Årsplan anlægsopgaver Miljø & Vej 2012

Sagsfremstilling

Teknisk Forvaltning har udarbejdet forslag til årsplan for anlægsopgaver Miljø & Vej 2012 ud fra det vedtagne budget for 2012 samt ud fra forventede overførte, uforbrugte anlægsmidler fra 2011 til 2012. Der henvises til oversigter for henholdsvis Park- og Vejområdet.

Parker, grønne områder og kirkegårde

Der henvises til bilaget "Forslag til årsplan 2012 for anlægsmidler for grønne områder og kirkegårde". Det fremgår, at der overføres uforbrugte midler fra 2011. Disse er knyttet til angivne projekter og disponeres i hovedtræk til disse projekter.

Veje og broer

Der henvises til bilaget "Forslag til årsplan 2012 for anlægsmidler til vejanlæg, stier m.m.". Det fremgår, at der overføres uforbrugte midler fra 2011. Disse er knyttet til angivne projekter og disponeres i hovedtræk til disse projekter. Det foreslås, at der samlet frigives 17.495.000 kr mio. kr. til vejanlæg m.m. Hermed er alle anlægsmidler til Vej og Trafikanlæg frigivet, bortset fra beløb til "Trafik og infrastruktur i Bymidten, - P-henvisning", da det foreslås at udskyde dette projekt til 2013 - efter vurdering af effekten på betalt parkering.

Vandløb

Kommunen har ved dom ultimo 2010 fået tilkendt ejendomsretten til den matrikel, hvor uddybningen af Fæstningskanalen skal foretages og til dette overføres til 2012 uforbrugte midler på 531.000 kr. fra 2011.

Eventuelle større omdisponeringer ved f.eks. mer/mindre forbrug forelægges for Teknik- og Miljøudvalget.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaverne løses inden for de allerede afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at:

1. årsplan for anlægsarbejder for Miljø & Vej 2012 godkendes,
2. der gives anlægsbevillinger på i alt 17.495.000 mio. kr. inden for vejområdet, og

3. beløbene finansieres af de afsatte rådighedsbeløb til de i bilagene anførte anlæg.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Punkterne 1-3 Anbefalet.

Lene Kaspersen (C) var ikke til stede.

10.

Status for istandsættelse af private fællesveje uden kontrakt

Sagsfremstilling

På mødet den 15. november 2011 blev der fremlagt en status for istandsættelse af private fællesveje uden vedligeholdelseskontrakt med kommunen. På mødet besluttede udvalget, at istandsættelsen af private fællesveje uden kontrakt skulle fremskydes af hensyn til borgerne trafiksikkerhed, samt at der skulle forelægges ny sag, hvor det beskrives, hvordan denne opgavens løsning kan fremmes.

Teknik- og Miljøudvalget godkendte på mødet den 22. februar 2010 at Miljø & Vej giver påbud om istandsættelse af 14 private fællesveje. Status er, at der i år 2011 er sendt 1 påbud og 1 er undervejs. På mødet den 17. maj 2011 i forbindelse med sag om "Vejbesigtigelse 2011" er udvalget blevet orienteret om, at der bør gives påbud om istandsættelse til grundejere på ca. 120 vejstrækninger.

Informationsmøder

På private fællesveje er det de grundejere, hvis ejendom grænser til vejen, som har ansvaret for at vejen er i en ordentlig stand og ikke udgør en færdselsmæssig risiko. Hvis andet ikke er aftalt, skal den enkelte grundejer vedligeholde vejen eller stien ud til vejmidten. Kommunen stiller ikke krav om istandsættelse af vejen før, der er en fare for trafiksikkerheden på vejen eller før en af de vejberettigede anmoder kommunen om at foranledige en istandsættelse.

På kommunens hjemmeside er der information om grundejerpligter på private fællesveje, men for at målrette informationen om grundejerpligter foreslår Teknisk Forvaltning, at der afholdes 2 informationsmøder (henholdsvis for områderne øst og vest for Kongevejen) i løbet af foråret for grundejerforeninger/vejlaug med private fællesveje uden kontrakt, hvor der informeres om grundejerpligterne i henhold til privatvejsloven, således at grundejerne løbende holder de private fællesveje i en god og ordentlig stand, frem for at vejmyndigheden skal udarbejde og udsende påbud om istandsættelse.

Privatvejslovens procedure for istandsættelse af private fællesveje ved påbud

Hvis grundejerne med ejendomme der grænser til en privat fællesvej ikke holder vejen i en god og ordentlig stand, kan vejmyndigheden i henhold til privatvejsloven (Lov om private fællesveje) stille krav om at vejen istandsættes. I det tilfælde skal procedure i privatvejsloven følges, hvilket er en meget tidskrævende procedure.

1. Vurdering og påbudsmulighed

kommunen kan beslutte, at vejen skal istandsættes som et samlet arbejde ved

kommunens foranstaltning for grundejernes regning, og hvor udgifterne fordeles mellem ejerne af de tilgrænsende ejendomme med vejret til vejen.

2. *Forvarsling og påbud samt udgiftsfordling*

Kommunen sender forvarsel (partshøring) om påbud vedrørende samlet istandsættelse af den private fællesvej med forslag til istandsættelse samt udgiftsfordeling. I henhold til privatvejlovens §55, stk 5 skal kommunen sørge for at udføre istandsættelsesarbejdet billigst mulig. Grundejerne kan forlange, at kommunen fremlægger dokumentation herfor. Det vil sige, at der skal indhentes flere tilbud på istandsættelsesarbejdet, dels fra asfaltentreprenør, dels fra brolægger.

Kommunen udarbejder udgiftsfordeling i henhold til privatvejslovens §51. Udgifterne fordeles oftest mellem de bidragspligtige grundejere på baggrund af grundens facade mod vejen, grundens størrelse og måden, hvorpå ejendommen benyttes. Det vil sige at grundene samt grundejere identificeres, facadelængden opmåles på kort og grundens størrelse og måden, hvorpå ejendommen benyttes registreres.

3. *Høringsfrist og behandling af indsigelser*

Grundejerne har en høringsfrist på min 3 uger til at komme med indsigelser eller ændringsforslag til forslag til istandsættelse og udgiftsfordelingen. Hvis der i høringsperioden indkommer oplysninger, som er af væsentlig betydning for sagens afgørelse, skal der foretages en partshøring efter Forvaltningsloven.

4. *Meddelelse af påbud*

Efter endt høring kan kommunen træffe en endelig beslutning om istandsættelse og udgiftsfordeling for den private fællesvej. Den endelige afgørelse meddeles til grundejerne sammen med en klagevejledning.

5. *Klageadgang*

Kommunens afgørelse kan påklages til Vejdirektoratet for så vidt angår retslige spørgsmål. Klagefristen er 4 uger fra modtagelse af afgørelsen. Istandsættelsesarbejdet igangsættes først efter at Vejdirektoratet har afgjort eventuelle klagesager. Grundejerne kan efterfølgende indbringe afgørelsen for domstolene. Søgsmålet skal være anlagt, inden 6 måneder efter at klagemyndighedens afgørelse er meddelt.

Forslag til at fremme opgaven med istandsættelse af private fællesveje uden kontrakt

Det vurderes, at der i Miljø & Vej ikke er ressourcer til at fremme denne opgaves løsning medmindre der tilføres ressourcer.

Teknisk Forvaltning foreslår 3 muligheder for at fremme løsningen af opgaven:

1. Uændret situation, hvor 2 medarbejdere i Miljø & Vej udarbejder og løser opgaven

2. Fastansættelse af 1 medarbejder til udarbejdelse af påbud til istandsættelse af private fællesveje
3. Inddragelse af ekstern kompetence til udarbejdelse af påbud til istandsættelse af private fællesveje

ad 1. Uændret situation: Miljø & Vej har tidligere vurderet, at der i 2012 og fremover kan sendes påbud og træffes afgørelser på 6 - 10 veje, såfremt 2 medarbejder kan arbejde på sagen udover de almindelige planlagte opgaver. På grund af nye opgaver og ad hoc opgaver, der skal løses, er det Miljø & Vej's erfaring, at der ikke er tid til de planlagte opgaver med udarbejdelse af påbud. Det er derfor mest realistisk at nå 6 private fællesveje på et år. Det vil derfor tage Miljø & Vej ca. 20 år at sende påbud til de 120 vejstrækninger, der bør gives påbud til.

ad 2. Fastansættelse af 1 medarbejder: Miljø & Vej vurderer, at 1 erfaren person til udarbejdelse af påbud til istandsættelse af private fællesveje vil kunne træffe afgørelse på 20 - 25 veje på et år, alt afhængig af kompleksiteten i sagerne og antallet af klagesager. Ved ansættelse af 1 medarbejder vurderes det, at det vil tage 5 - 6 år at sende påbud til de 120 strækninger, der bør gives påbud til. Såfremt der ansættes 2 medarbejdere vurderes opgaven at kunne løses på 3 år.

ad 3. Inddragelse af ekstern kompetence: Ved at anvende eksterne kompetencer som udarbejde påbud om istandsættelse på private fællesveje, har rådgiver vurderet, at der kan træffes afgørelse på 25 - 40 veje på et år, alt afhængig af kompleksiteten i sagerne og antallet af klagesager, hvis 1 person arbejder fuld tid på sagen. Opgaven vil blive udført i et samarbejde med Miljø & Vej, som vurderer hvilke istandsættelsesarbejder, der skal udføres på vejen samt sender breve ud. Ved at indgå kontrakt så der anvendes ekstern kompetencer, vurderes det, at det vil tage 3 - 5 år at sende påbud til de 120 vejstrækninger, der bør gives påbud til.

Økonomiske konsekvenser

Økonomisk konsekvens for de 3 beskrevne muligheder:

1. Uændret situation har ingen økonomiske konsekvenser.
2. Fastansættelse af 1 medarbejder vurderes at koste 600.000 kr. årligt.
3. Inddragelse af ekstern kompetence (1 medarbejder fuldtid) forventes at koste 1.700.000 kr. årligt (timepris på ca. 1150 kr.)

Finansiering af 1 medarbejder

Ifølge "privatvejsloven" §53 kan kommunalbestyrelsen ved opgørelse af udgifterne medregne et administrationstillæg på højst 9 % af udgifterne, som kommunen kan dokumentere at have haft til administration af den pågældende arbejde. På baggrund af de seneste erfaringer forventes det samlede årlige administrationsgebyr at være ca 200.000 kr., hvis der sendes påbud til 20 private fællesveje om året.

Teknisk Forvaltning har ansøgt om DUT-midler fra Lov og cirkulæreprogram 2011 - 2014 til implementering af den nye privatvejslov. Teknisk Forvaltning har fået bevilliget 420.000 kr. pr. år i 4 år (2012-2015)

En medarbejder i 4 år kan således finansieres via administrationsgebyret samt DUT-midler til implementering af den nye privatvejslov.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget. Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen med hensyn til økonomiske konsekvenser.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at:

1. der gennemføres 2 informationsmøder for grundejerforeninger/vejlaug med private fællesveje uden kontrakt, hvor der informeres om grundejerforpligtigelser i henhold til privatvejloven
2. der ansættes en person i 4 år efter den beskrevne finansiering til at fremme løsningen af opgaven med udsendelse af påbud til private fællesveje

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Punkterne 1 og 2 Anbefalet

11.

Forbedring af cyklistforholdene på Lyngby Hovedgade mellem Nørgaardsvej og Jernbanevej

Lyngby Hovedgade mellem Nørgaardsvej og Klampenborgvej er ombygget til en gade med en smal kørebane (ca. 4,8 m) med chausséstensbelægning og med en vejledende hastighed på 20 km/t. Lyngby Hovedgade på strækningen mellem Klampenborgvej og Jernbanevej er ombygget til gade med smalle kørespor (ca. 2,5 m) med chausséstensbelægning, der er adskilt af midtervulst, og med en påbudt hastighed på 40 km/t.

Cyklisterne cykler i samme kørespor som bilisterne. Chausséstensbelægningen i køresporene er ikke en cykelvenlig belægning, og mange cyklister føler ubehag og er utrygge ved at cykle der. Det kan oplyses, at politiet har registreret 2 cyklistuheld uden personskade på strækningen de sidste 5 år.

På grund af de smalle kørebaner er det ikke muligt at etablere cykelstier på strækningen, uden en hel ombygning af vejprofilet mellem husfacaderne.

For at forbedre forholdene for cyklisterne foreslås det, at der i køresporene etableres en cykelvenlig belægning i granit, som gør det mere behageligt for cyklisterne at færdes på strækningen. Det foreslås, at den yderste del af chausséstensbelægningen i hvert kørespor tages op og erstattes med et 90 cm bredt bånd af cykelvenlig granitbelægning. Nærmest vandrenden sættes 2 rækker brosten for at give afstand til vandrende og parkeringsbane. Principtegning er vedlagt. Valg af cykelvenlig granitbelægning foretages i forbindelse med projektering og udarbejdelse af udbudsmateriale.

Forslaget gør at cyklisterne placerer sig i højre side, men et stykke ude på vejen, således at de ikke bliver klemte af bilisterne. Bilisterne vil ligeledes køre med det ene hjul på den foreslåede belægning.

Det har været et ønske om at få belyst muligheden for at etablere en jævn belægning til cyklister i midten af køresporene på strækningen. Forslaget er drøftet med Nordsjællands politi. Politiet har henvist til færdselslovens § 49 stk.2: "Cyklist skal altid holde til højre på den vognbane, der er beliggende yderst til højre i færdselsretningen". Med den nuværende udformning og skiltning af den omtalte strækning kan Nordsjællands politi ikke give deres accept til etablering af jævn belægning til cyklister i midten af køresporene, men kan give tilladelse til at der etableres jævn belægning til cyklister i højre side af køresporene.

Forvaltningen har modtaget vedlagte kommentarer til ombygningen af Lyngby Hovedgade fra Cyklistforbundet Lyngby-Taarbæk/Rudersdal lokalafdeling.

Økonomiske konsekvenser

I Budget 2012-2015 er der i 2012 afsat 2.500.000 kr. til "Forbedring af cyklistforholdene på Lyngby Hovedgade". Beløbet søges frigivet i forbindelse med behandling af sag "Årsplan anlægsopgaver Miljø & vej 2012" som forelægges for Teknik- og Miljøudvalget på mødet den 13. marts.

Overslagsmæssigt forventes det forslåede projekt at koste 3.600.000 kr. inkl. projektering.

Forvaltningen undersøger muligheden for at søge om tilskud fra regeringens cykelpuljen 2012, med ansøgningsfristen 30. marts 2012.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget godkender:

1. principtegning for forbedring af cyklistforholdene på Lyngby Hovedgade mellem Nørgaardsvej og Jernbanevej
2. at forvaltningen bemyndiges til, at igangsætte detailprojekt, udbudsmateriale og afholde licitation på baggrund af principtegningen.
3. at såfremt der ikke opnås tilskud fra regeringens cykelpulje, dækkes den manglende finansiering af omdisponeringer fra slidlagskontoen.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Ad 1 Godkendt. I det sikkerheden for cyklister skal optimeres mest muligt indenfor de rammer der udstikkes af politiet.

Ad 2 Godkendt.

Ad 3 Sagen forelægges på ny såfremt licitationsresultatet ikke overholder det i budgettet, 2.500.000 kr., forudsatte beløb.

12.

Cykelstier mellem Jernbanepladsen og Jægersborgvej

Kommunalbestyrelsen godkendte på mødet den 27. juni 2011, at Teknisk Forvaltning igangsætter opmåling og projektering af istandsættelse af kørebane og anlæg af cykelsti på Lyngby Hovedgade mellem Jernbanepladsen og Jægersborgvej og at anlægget udføres i forår 2012.

Teknik- og Miljøudvalget godkendte på mødet den 15. november 2011 skitseprojekt samt at forvaltningen bemyndiges til at udarbejde detailprojekt, udbudsmateriale og afholde licitation på baggrund af skitseprojektet. Projektet er udbudt som et fællesudbud med Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S, da der skal etableres en regnvandsledning på strækningen og drikkevandsledningen skal udskiftes. Der er udarbejdet en fordelingsaftale med Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S, hvor det er angivet, at Forsyningselskabet betaler for deres arbejder, del af fællesudgifter til arbejdsplads og afspærring samt del af slidlag og tilsyn.

Der er indbudt 4 entreprenører til at give tilbud på arbejdet. Der er afholdt licitation fredag den 24. februar.

Billigste samlede tilbud var 4.774.871 kr, hvoraf Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S betaler 1.148.932 kr. Pris for vejanlæg er derfor 3.625.939 kr

Information

Anlægsarbejdet forventes påbegyndt 10. april 2012 og forventes afsluttet i slutningen af august 2012. Anlægsarbejdet udføres i to etaper henholdsvis for den vestlige del af vejen og den østlige del af vejen. Kørebanerne indsnævres, busstoppestedet samt parkeringsbanerne vil blive midlertidigt nedlagt så trafikken kan opretholdes i begge retninger i anlægsperioden, men der må forventes gener for trafikken, så som kødannelser. Adgang til butikker, beboelsesejendomme og indkørsler vil blive opretholdt i perioden.

Grundejerne samt forretningerne er blevet informeret ved brev om projektet i november efter at Teknik- og Miljøudvalget har godkendt skitseprojektet. De vil blive nærmere informeret ved brev om anlægsarbejdet, ligesom der vil blive informeret om arbejdet på kommunens hjemmeside.

Der vil blive opsat informationstavler i begge ender af entrepriseområdet med teksten "Lyngby-Taarbæk Kommune istandsætter vejen og anlægger cykelstier april - august 2012".

Økonomiske konsekvenser

I Budget 2012-2015 er der i 2012 afsat 1.630.000 kr. til "Istandsættelse af Lyngby Hovedgade syd" samt 1.500.000 kr. til "Etablering af cykelstier mellem Jernbaneplassen og Jægersborgvej". Desuden overføres der et ikke disponeret beløb på 300.000 kr. fra 2011. Der er således i alt: 3.430.000 kr. til anlægget. Den endnu ikke frigivne anlægsbevilling på 1.500.000 kr foreslås frigivet i sagen "Årsplan anlægsopgaver Miljø & Vej 2012", der er forelagt på dette TMU møde (13.3.2012).

- Billigste tilbud - andel for vejanlæg	3.625.939 kr.
- Byggeledelse og tilsyn	130.000 kr.
- Bygherrens forpligtigelser med hensyn til sikkerhed og sundhed	70.000 kr.
- Bygherreleverancer (pullert/cykelstativ med el-udtag til julebelysning, bæk, og træstøttestativ)	120.000 kr.
- Uforudseede udgifter ca. 7%	282.061 kr.
- I alt forventet anlægsudgift	<u>4.230.000 kr.</u>

Det manglende beløb på 800.000 kr. foreslås finansieret ved at disponere 700.000 kr af frigivet anlægsbevilling til "Tilgængelighedsplan for LTK", hvor der er et restbeløb 715.887 kr, som ikke er disponeret til andre projekter. Dette er begrundet med, at tilgængeligheden forbedres på strækningen som følge af en gennemført tilgængelighedsrevision af projektet.

Slidlag og permanent afmærkning udgør ca. 320.000 kr. og vil først blive udført i 2013. Restbeløb på 100.000 kr i 2013 foreslås finansieret over forvaltningens anlægsbudget på konto: "Slidlag - retablering af veje", hvor der er afsat 10 mio. kr.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget. Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen med hensyn til økonomiske konsekvenser.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at:

1. godkende billigste bud og bemyndige Teknisk Forvaltning til at indgå kontrakt med entreprenøren
2. der disponeres 700.000 kr. af frigivet anlægsbevilling til Tilgængelighedsplan for LTK
3. der foruddisponeres 100.000 kr af rammebevilling til "Slidlag" på investeringsoversigt 2013 til slidlag og afmærkning på Lyngby Hovedgade syd

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Punkt 1 Godkendt

Punkterne 2-3 Anbefalet

Lene Kaspersen (C) var ikke tilstede.

13.

Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 13-03-2012

1. Sag fra Grønt Råd fremlægges på mødet i april

Grønt Råd har afholdt møde den 29. februar 2012. Forvaltningen fremlægger sag i april 2012 med rådets anbefalinger.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Taget til efterretning.

Udvalget blev orienteret om evt. alternativ placering til "Sørens Pølser". Forvaltningen arbejder videre med sagen og udvalgsformanden træffer beslutning i sagen af hensyn til, at "Sørens Pølser" er opsagt i sin nuværende placering på Lyngby Torv. Udvalget orienteres efterfølgende.

Lene Kaspersen (C) var ikke tilstede.

14.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Mulighed for tilskud til etablering af faskiner

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsesmedlem Paul Knudsen (V) anmoder i e-mail af den 23.02.2012 om optagelse af punkt på dagsordenen vedrørende tilskud til etablering af faskiner.

"Jeg vil gerne have drøftelsen om muligheden for tilskud til etablering af regnvandsfaskiner på Teknik- og Miljøudvalget, eftersom jeg har fået lignende henvendelser før uden at kunne give et ordentligt svar".

Økonomiske konsekvenser

Ingen på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Sagen forelægges til drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Udvalget ønsker, at forvaltningen undersøger muligheden for at give tilskud eller på anden måde gøre det økonomisk fordelagtigt at etablere regnvandsfaskiner.

Endvidere bemyndiges forvaltningen til at optage forhandling med Forsyningsselskabet om finansiering.

Lene Kaspersen (C) var ikke tilstede.

15.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Krematorie

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsesmedlem Lene Kaspersen (C) har i e-mail af den 03.03.2012 anmodet om optagelse af punkt på dagsordenen vedrørende krematorier.

"Jeg har fået flere henvendelser om krematoriesagen, derfor vil jeg gerne have en sag på næste Teknik- og Miljøudvalgsmøde, hvor jeg gerne vil have svar på følgende:

- Status på, hvordan det går?
- Hvad koster en kremering nu, inkl. kørsel i forhold til før lukningen?
- Hvor har vi krematorier?
- Hvorfor er det dyrere om fredagen end om torsdagen?"

Økonomiske konsekvenser

Ingen på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Sagen forelægges til drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Forvaltningen producerer et notat, der beskriver de i sagen beskrevne 4 spørgsmål.

16.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Byrumsudstyr og energieffektive lamper

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsesmedlem Paul Knudsen (V) anmoder i e-mail af den 05.03.2012 om optagelse om punkt på dagsordenen vedrørende byrumsudstyr og energieffektive lamper:

”Der findes i dag ingen designmanual for Lyngby-Taarbæk Kommune. Derfor har vi bl.a. 23 forskellige affaldsspandetyper, hvilket hverken ser pænt ud eller er praktisk i forhold til tømning m.v. Derudover er vores trafiklys nogle steder meget gamle og slidte af udseende og energimæssigt forældede. Derfor foreslår V, at kommunen fremadrettet arbejder ud fra en designmanual, således at byrumsudstyret fremover fremstår mere ensartet og energirigtigt, herunder ved fremadrettet løbende at udskifte defekte glødepærer med LED-pærer i trafiklysene.”

Økonomiske konsekvenser

Ingen på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Sagen forelægges til drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Udvalget ønsker tidligere udarbejdet forslag til designmanual vedrørende byrumsudstyr forelagt til drøftelse på næste møde.

Udvalget ønsker isat LED belysning ved udskiftninger og nyanlæg.

Lene Kaspersen (C) var ikke tilstede.

17.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Forslag om Cykelstrategi

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsesmedlem Paul Knudsen (V) anmoder i e-mail af den 05.03.2012 om optagelse om punkt på dagsordenen vedrørende cykelstrategi:

”For at øge fokuset på cyklisternes forhold foreslår Venstre, at kommunen udarbejder en cykelstrategi, som skal ses i sammenhæng med Vidensbystrategien, Fokusstrategi for Trafik og Trafiksikkerhedsplanen.”

Økonomiske konsekvenser

Ingen på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Sagen forelægges til drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Udvalget ønsker udarbejdelse af en cykelstrategi, set bl.a. i sammenhæng med Vidensbystrategien, i samarbejde med Det lokale Trafiksikkerhedsråd og Dansk Cyklistforbund.

Lene Kaspersen (C) var ikke tilstede.

18.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - letbanens linjeføring

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsesmedlem Lene Kaspersen (C) har i e-mail af 8. februar 2012 anmodet om at få følgende punkt på Udviklings- og Strategiudvalget, Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden.

"Som jeg adviserede på teknisk udvalgmøde, ønsker jeg en sag på vedrørende letbanens linjeføring på førstkommende møder, da jeg fra regionsrådet er bekendt med, at der nærmest er fastlagt en baneføring, som vi som kommune ikke nødvendigvis er enig i."

Forvaltningen kan give følgende status på letbaneprojektet:

Økonomiudvalget blev den 23. august 2011 orienteret om samarbejdsaftalen mellem Transportministeriet, Region Hovedstaden og Ringbykommunerne om en letbane i Ring 3. Aftalen indeholder følgende tidsplan for etablering af letbanens første etape, som er strækningen mellem Lundtofte og Ishøj:

2011 - 2012	Udarbejdelse af beslutningsgrundlag
2013 - 2014	Principaftale, anlægslov og VVM-undersøgelse
2015	Projektering, udbud og kontraktindgåelse
2016 - 2018	Anlæg
2019	Idriftsættelse

Efterfølgende er der indgået aftale med Metroselskabet om sekretariatsbetjening for udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget. Metroselskabet refererer til en embedsmandsgruppe, der igen refererer til en politisk styregruppe bestående af borgmesterkredsens forhandlingsgruppe (borgmestrene i Albertslund, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk) samt formanden for Region Hovedstaden og transportministeren.

Metroselskabet har udarbejdet en detaljeret tidsplan for 2012 med forventede start- og sluttidspunkter for de delelementer, der skal indgå beslutningsgrundlaget. Endvidere er der udarbejdet en tidsplan for møder i styregruppe, kommunaldirektørkreds, borgmesterforum og kommunalbestyrelser. For kommunalbestyrelserne indgår en proces i foråret vedrørende linjeføring og stationsplacering og i efteråret vedrørende økonomi og beslutningsgrundlag. Organisationsdiagram, tidsplaner og kommunikationsplan fremgår af materiale, der er lagt på sagen.

Metroselskabet har i januar og februar 2012 holdt teknikermøder med de involverede kommuner. Selskabet arbejder med forskellige alternativer til Cowi's rapport fra 2010. I Lyngby-Taarbæk drejer det sig bl.a. om at anvende Lundtoftebanens tracé, at etablere en ekstra station ved Nærumbanen og at ændre forløbet ved Lyngby Station og rådhuset. Referat af mødet med Lyngby-Taarbæk Kommune er lagt på sagen.

Økonomiske konsekvenser

Ikke vurderet på nuværende tidspunkt af forvaltningen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget, Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Sagen forelægges til drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. marts 2012:

Drøftet.

(C) ønsker forslag til en anden linieføring f.eks. vest for/midt gennem DTU, idet man finder, at dette giver et større kundegrundlag.

Udvalget (V, O, A, F) stemmer imod, idet der er store økonomiske og praktiske risici forbundet hermed. Desuden vil den foreslåede linjeføring medføre, at de forventede byudviklingsmuligheder ikke vil være tilstede.

GRØNT LYS

VISION VIDEN VÆKST



FORSLAG

STRATEGI 2012



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

INDHOLD

Grønt lys	1
Byvision	2
Det gør vi	18
Letbane	20
Stationer	21
Ringbyen - Loop City	22
Bygningskultur og landskab	24
Øvrig planlægning	30
Klima	36
Vidensby 2020	46
Revisionsmetode	50
Executive summary	51

GRØNT LYS

KOMMUNALBESTYRELSEN ØNSKER VIDEN, VÆKST OG VISIONÆRE IDEER TIL LYNGBY-TAARBÆK

Med Kommunalbestyrelsens strategi **GRØNT LYS** sættes fokus på en byvision for fremtiden.

Byvisionen skitserer en fremtid med en fortætning, der giver mulighed for flere boliger, mere detailhandel og byliv, flere erhvervsvirksomheder og uddannelsessteder men også bedre trafikale løsninger. **GRØNT LYS** er et skridt på vejen.

Som i teatret indikerer det grønne lys, at der stadig er ledige pladser. Det er en invitation til alle om at tage del i kommunens udvikling og dermed en videreudvikling af velfærden for alle kommunens borgere. Det grønne lys indikerer også, at Lyngby-Taarbæk er kendt for flotte landskabstræk og nær tilknytning til sø og hav. **GRØNT LYS** peger også på strategier for en bæredygtig og klimavenlig udvikling.

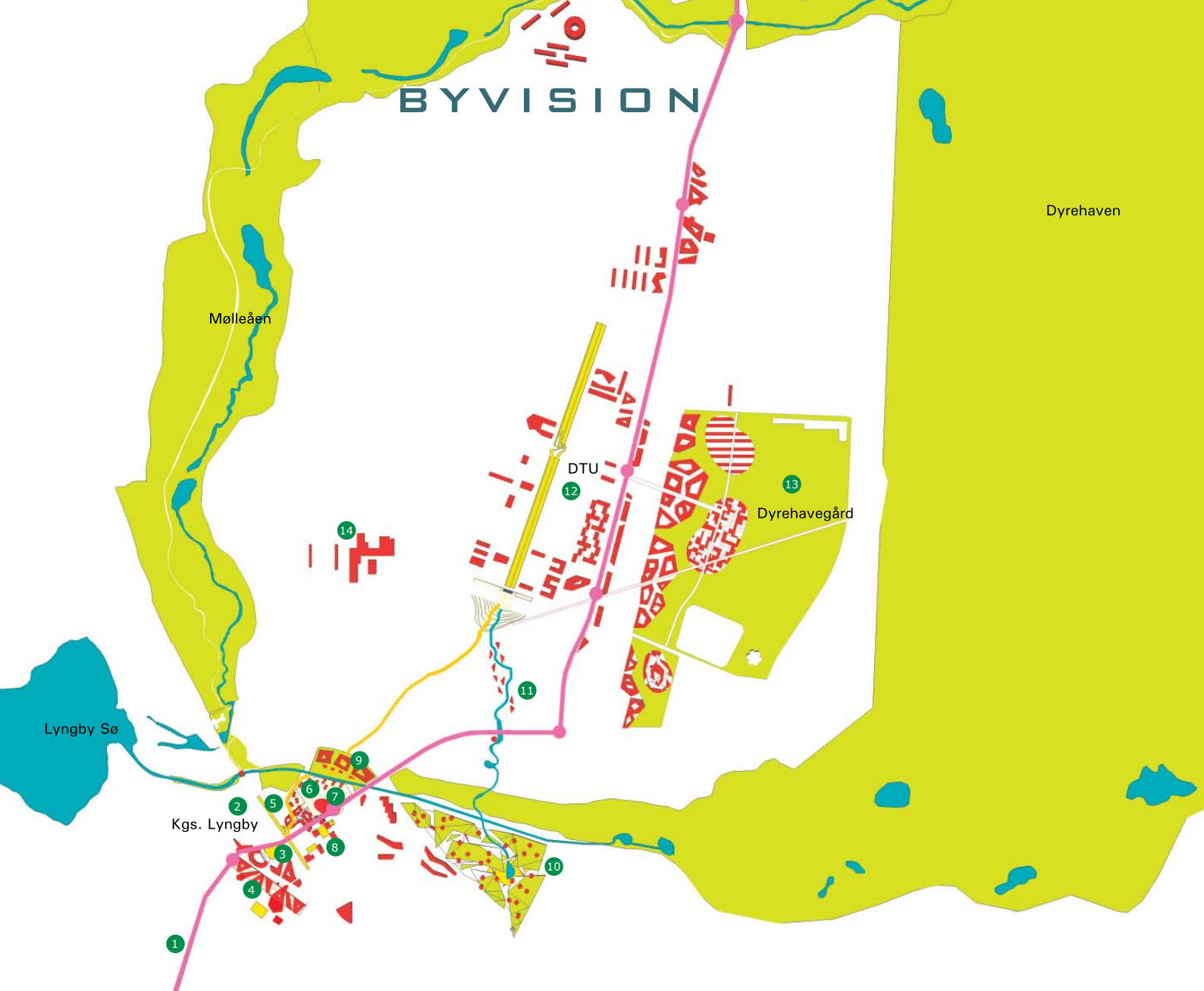
Lyngby-Taarbæk er en af kommunerne i Ringby-Letbanesamarbejdet. Der er nu enighed om at gennemføre en letbane fra Lundtofte til Ishøj. Det giver nye muligheder for byudvikling i Lyngby-Taarbæk og fordele for mange borgere og pendlere. Letbanen er en stor investering, der vejer tungt i de kommunale budgetter i årene fremover. Derfor skal de nye muligheder udnyttes, så investeringen giver maksimal bonus for borgerne, erhvervslivet og uddannelsesinstitutioner og samtidig også for den kommunale økonomi.

Byvisionen i **GRØNT LYS** er opstået på baggrund af tankerne i Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020. Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020 blev vedtaget i august 2011. Det er en strategi udviklet af erhvervslivet, uddannelsesinstitutionerne og Lyngby-Taarbæk Kommune. Analyser viser, at kommunen har mange forudsætninger for at udvikle sig som vidensby. En vidensby, der består af et førende universitet, gode uddannelsesinstitutioner, videnstunge erhverv og veluddannede borgere. Sidst i hæftet er Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020 gengivet i resumé.

Kommunalbestyrelsen er med **GRØNT LYS** åben for dialog og debat. Efter debat og endelig vedtagelse af strategien skal kommuneplanen ændres, så strategierne i **GRØNT LYS** understøttes.

Kommunalbestyrelsen ønsker alle en god debat.

Søren P. Rasmussen
Borgmester



VIDENSBY 2020 OG RINGBYEN

“Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020” er en strategi for udvikling af hele kommunen. Den bæres af tanken om at sammenbinde uddannelsesinstitutioner, erhvervsliv og handelsbyen Kgs. Lyngby, så ny synergi opstår. Målt på attraktivitet skal Kgs. Lyngby kunne måle sig med andre universitetsbyer, også på attraktive natur-, kultur- og fritidstilbud.



Byliv i solskin og i aftentimerne - her i Malmø

Der er tale om en vækststrategi, der betyder flere boliger og mere byliv, mere erhvervsliv med fokus på videnserhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder og bedre transportmuligheder. Vidensby 2020 er et fremtidsperspektiv, der er udviklet i et samarbejde mellem uddannelsesinstitutioner, erhvervsliv og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Kommunen er også part i udarbejdelsen af et andet fremtidsperspektiv, nemlig visionen for Ringbyen rundt om København. Målet er at udvikle de 10 kommuner rundt om København til et nyt sammenhængende byområde, der kan give udvikling, vækst og ny identitet til de tidligere omegnskommuner. Livsnerven i det nye sammenhængende byområde er en højklasset kollektiv trafikforbindelse i form af en letbane.

BYVISION

Ringby visionen er udviklet af de 10 kommuner langs Ring 3 sammen med Region Hovedstaden, staten og Realdania. Undervejs i processen blev tegnestuen BIG bedt om at give et bud på, hvordan Ringbyen kunne udvikle sig. BIG lod sin besvarelse indgå i et større perspektiv, hvor Ringbyen er en del af en sammenhængende metropol i Øresundsregionen, Loop City.

Med letbanen får Lyngby-Taarbæk nye muligheder, men også nye byrder. Lyngby-Taarbæk's bidrag til gennemførelse af letbanen vil veje tungt i de kommende mange års budgetter. Derfor er det vigtigt at uddannelsesinstitutioner, erhvervs- og liv og kommunen i fællesskab dyrker de nye udviklingsmuligheder, så det bliver muligt at høste de gevinster, som er en følge af letbanens gennemførelse. Strategien "Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020" og byvisionen "Lyngby-Taarbæk Ringby" er væsentlige bud på, hvordan det kan ske.

LYNGBY-TAARBÆK RINGBY

Lyngby-Taarbæk Ringby er den lokale del af byvisionen, Loop City, og er Lyngby-Taarbæk's nye vækstområde, hvor de mange delprojekter i Vidensby 2020 primært skal udvikle sig i de kommende mange år. I geografien svarer området til, at der sættes fokus på et bælte fra DTU til Kgs. Lyngby.

Den kommende letbane er livsnerven i Lyngby-Taarbæk Ringby. Den binder by og aktiviteter sammen. Den giver mulighed for, at de studerende på campus, naturligt og let kan benytte tilbuddene i Kgs. Lyngby. Og at de mange tilbud og muligheder på campus kan udnyttes af erhvervsliv og borgere på en anden måde end i dag.

Lyngby-Taarbæk Ringby bliver det internationale centrum, der kobler sig til resten af hovedstaden via s-banen og den kommende letbane. Man kan som BIG tegnestuen drømme om, at ringbyen på længere sigt kobles til hele Øresundsregionen via en forlænget letbane, der kører i et loop rundt i Ørestadsregionen. Med direkte forbindelser til lufthavnen, til Malmø og Helsingborg og til universitetet i Lund.

Perspektivet er, at Øresundsregionen – Loop City – udvikles som en metropol i Nordeuropa, hvor Lyngby-Taarbæk spiller rollen som: Vidensbyen i Loop City.

DRØMMEN OM DEN TÆTTE BY MED LIV EFTER LUKKETID

Strategien "Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020" og byvisionen "Lyngby-Taarbæk Ringby" medfører en byfortætning med flere boliger og mere byliv, mere erhvervsliv med fokus på videns erhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder, flere kulturelle tilbud og bedre transportmuligheder. Den fremtidige byfortætning vil først og fremmest ske i Lyngby-Taarbæk Ringby.

Lyngby-Taarbæk skal udvikle sig som et centrum for forskning og innovation af international kaliber. Lyngby-Taarbæk skal udvikle sig til en uddannelsesby med DTU som kraftcenter suppleret af en underskov af andre uddannelsesinstitutioner. Mange af dem er her allerede, mens andre skal tiltrækkes af det internationale uddannel-



Letbane i gadeniveau - Bilbao i Spanien



Vand er populært i byen - den fritlagte ÅEN i Aarhus



Gode forbindelser på tværs - her en "legende cykelsti" i København

BYVISION

ses- og forskningsmiljø. Lyngby-Taarbæk vil også kunne tiltrække attraktive virksomheder, der vil slå sig ned på grund af det internationale uddannelses- og forskningsmiljø.

Drømmen om den tættere og mere livlige by kræver flere boliger. Der skal være boliger til de mange nye studerende, forskere og gæsteprofessorer og til ansatte i de nye virksomheder. Bosætningen skal først og fremmest ske i Lyngby-Taarbæk Ringby. Det kan ske ved at opbygge nye attraktive boligkvarterer i Lyngby-Taarbæk Ringby. Eller ved at fortætte eksisterende bykvarterer, ikke mindst i og omkring Kgs. Lyngby.

Kgs. Lyngby skal det summe af liv, også efter lukketid. Byen skal fortættes med flere boliger og kollegier. Med vidensvirksomheder og ny handel. Måske suppleret med dele af universitetet, der rykker til byen. Alt i alt bringer det flere mennesker til byen og skaber grund for et mere levende bymiljø.

Der skal arbejdes bevidst for at tiltrække nye butikskoncepter, der kan supplere de nuværende. Og der skal opbygges et mere mangfoldigt byliv efter lukketid - med flere caféer og spisesteder og med flere kultur- og underholdningstilbud

Byrummene skal også gøres mere indbydende. Det kan ske ved at indrette byens stræder og pladser, så de inviterer til et byliv, hvor mennesker med forskellig baggrund mødes. Byrummene skal i form og indretning pirre øjne og sanser, hvor lys, lyd og vand kan være væsentlige indslag. Og udformningen skal indbyde til sport, leg og bevægelse.

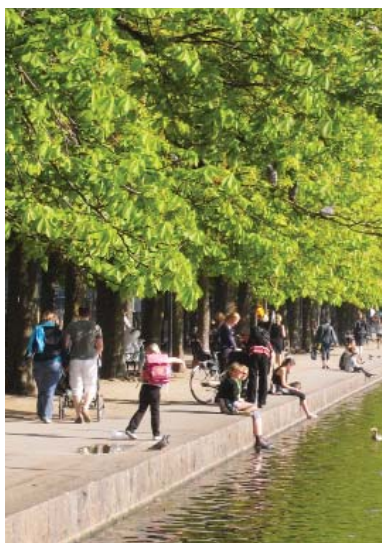
DRØMMEN OM DEN GRØNNE OG BÆREDYGTIGE BY

Strategien "Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020" slår fast, at Lyngby-Taarbæk skal være kendt som et testlaboratorium for nye, grønne og bæredygtige teknologier.

Det gælder også for Lyngby-Taarbæk Ringby, som skal fortættes med både boliger, handel og virksomheder, især ved stationerne, hvor der bygges både tæt og højt. Det mindsker biltrafikken og CO₂-udledningen.

Den mere tætte og høje by er også et godt udgangspunkt for at bevare Lyngby-Taarbæks særkende - de grønne landskabstræk. Det grønne og det blå bindes sammen i Kgs. Lyngby med en vandfyldt Fæstningskanal. Der skal arbejdes med at aflede regnvandet lokalt - de såkaldte LAR-projekter. Det vil modvirke overfyldte kloakker ved kraftigt regnvejr. Det vil gavne fauna og flora samt være af stor rekreativ værdi. Og på langt sigt vil det også gavne drikkevandsforsyningen.

De nye huse skal være med grønne tage, der kan absorbere regnvand. Det mindsker risikoen for oversvømmelser ved skybrud og danner samtidig nye grønne elementer i bybilledet.



Vand og træer nydes i byen



Organiseret cykelparkering i Hamburg

BYVISION

Også taghaver er et nyt grønt element, både i forbindelse med nybyggeri og renovering. Taghaverne kan bindes sammen til "grønne hævede parker", især henover centre, industri og andre bygninger med store tagflader.

De nye huse skal anvende mindst muligt energi. Både solceller, vindenergi, solpaneler og jordvarme skal tages i anvendelse. Bygningerne orienteres efter verdenshjørnerne, så de energioptimeres. Og der bygges tæt og højt med kompakte bygningskroppe, så bygningernes overflade mod "klimaet" bliver mindst mulig.

Trafikalt skal der sættes mere på kollektiv trafik. Letbanen er allerede så højt på den politiske dagsorden, at Folketinget forventes at godkende en anlægslov senest 2014, og lokalt tales der positivt for at etablere en shuttlebus i Lyngby-Taarbæk.

Også i Kgs. Lyngby skal der ske trafikale ændringer. For at beslutte hvad der er muligt, mangler endnu nogle centrale undersøgelser om trafikken i Lyngby-Taarbæk.

Men drømmen om trafikken er klar: Et Kgs. Lyngby, hvor den centrale del lukkes for biltrafik. Hvor Lyngby Hovedgade er pulsåren i bylivet uden biltrafik. Og hvor Klampenborgvej lukkes for privat biltrafik, dog med adgang for letbanen, busser, taxier og cykler.

Drømmen er også et Kgs. Lyngby, hvor det er nemt at parkere. Hvor kunderne mødes af store parkeringsanlæg ved indfaldsvejene, så den parkeringssøgende trafik ikke cirkulerer i Kgs. Lyngby.

Også cyklismen skal opprioriteres. At cykling er sundt for helbredet er uomtvisteligt. Men det er samtidig alfa og omega for at opnå et mere fredeligt bycentrum med mindre biltrafik og mindre udledning af CO₂. Der skal arbejdes med prioriterede cykelruter, og mere cykelparkering med en god placering er et must.



Ny arkitektur og taghaver i byen - eksempel fra Zürich

BYVISION ÅR 2030



Letbane i gadeniveau - Nice i Frankrig



Lyngby Hovedgade

INVITATION TIL EN REJSE I VIDENSBYEN ÅR 2030

Det er svært at spå, især om fremtiden. Sådan lyder et bevinget ord. Men for at kunne sætte fælles mål for fremtiden, er det nødvendigt at have en drøm om den. En drøm der næppe kan - endsige skal - opfyldes fuldt og helt. Men en drøm som sætter billeder på den ønskede fremtid. Rejsen i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030 er sådan en drøm. Den er blot ét bud på, hvordan Lyngby-Taarbæk kunne tage sig ud i 2030.

Rejsen i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030 er en fiktion, hvor du skal forestille dig, at vi allerede er i år 2030. Vi skal sammen rejse en tur gennem fremtidens Lyngby-Taarbæk Ringby. Rejsen starter syd-fra. Ind ad Buddingevej, rundt i Kgs. Lyngby og videre til DTU. Vil du med på rejsen?

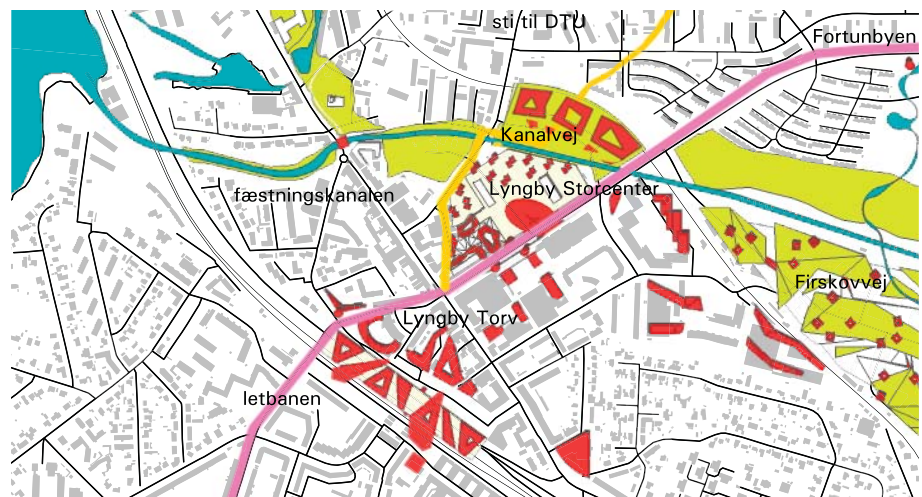
1 LETBANEN - RYGRADEN I LYNGBY-TAARBÆK RINGBY

Lyngby-Taarbæk Ringby bindes sammen af letbanen. Den er rygraden i hele Ringbyen omkring København, fra Ishøj i syd til Lundtofte i nord.

I Lyngby-Taarbæk er der 6 stationer - alle markeret af kollegietårne. Undtagelsen er stationen, Lyngby Galleriet. Den har navn efter den nye hvælvede glaskonstruktion, der binder Lyngby Storcenter og Lyngby Kulturhus sammen hen over Klampenborgvej.

Udover letbanen bindes Lyngby-Taarbæk også sammen af mange gode stier til gående og cyklister. Mellem Kgs. Lyngby og DTU prioriteres trafikken på stierne, så cyklister har forrang for bilister.

Kort over Kongens Lyngby med letbane, byfortætning, fæstningskanal og sti mellem DTU og Kgs. Lyngby



2 KGS. LYNGBY - HJERTET I LYNGBY-TAARBÆK RINGBY

Kgs. Lyngby er handelsbyen for hele Lyngby-Taarbæk og kommunerne omkring. Her er et utal af handelstilbud med storcenter, stormagasiner og strøggade.

Kgs. Lyngby er også pulsen med de mange studerende fra ind- og udland. Og Kgs. Lyngby tiltrækker nye internationale virksomheder til uddannelses- og forskningsmiljøet.

BYVISION ÅR 2030

Byen er atter erobret af mennesker. Færdslen i byens centrale del sker til fods, nu hvor man kan færdes uden tanke for biler. Byens rum har fået en gevaldig overhaling med steder til ophold, eftertanke og leg. Livet i gaderne er i højsædet med caféer og torvehandel.

Også byens kulturliv blomstrer. De flere mennesker i byen har skabt grobund for flere spisesteder, gallerier og udstillinger. Og byens gæster mødes af film, musik, bogcaféer og arbejdende værksteder.

Byens gratis IT-NET gør det mulig for studerende at arbejde fra caféen eller overhøre en forelæsning fra DTU eller universitetet i Lund. Det sker enten på egen PC eller caféens storskærm. Også byens erhvervsfolk holder videokonferencer med kunder i andre lande.

Om aftenen er der stadig liv i byen. Lyngby Hovedgade er med sine mange restauranter og caféer nerven i bylivet om aftenen. Og i Kulturhuset vises både teater, film og transmissioner fra koncerter i ind- og udland.

3 RÅDHUSET OG LYNGBY TORV

Rådhuset fra 1941 med den krumme facade af grønlandsk marmor er stadig en smuk afslutning af Klampenborgvejs akse gennem centrum. Rådhusudvidelsen mod Jernbanepladsen er det nye velkomstpunkt af høj arkitektonisk kvalitet. Rådhuskomplekset rummer modtagecenter for byens internationale gæster og tilflyttere, samt konference- og mødefaciliteter, der også kan benyttes af byens virksomheder og uddannelsessteder.

Sideløbende med rådhusudvidelsen er der sket en renovering af det gamle rådhus, så det samlede rådhuskompleks nu er en effektiv og moderne ramme om den kommunale administration. Tæt ved den nye rådhusudvidelse ligger et stort parkeringsanlæg, der tager imod byens kunder syd fra.

På Lyngby Torv er parkeringspladserne fjernet. I weekenderne er der grøntsagsmarked og anden torvehandel. Og på lune sommeraftener vises film, hvor rådhusets krumme facade benyttes som storskærm.



Moderne arkitektur vil markere Rådhusets tilbygning - her en ambassade i Berlin



Mellem trafik og caféliv - Sankt Hans Torv i København

Illustration af Lyngby Torv med letbane, byliv og et kollegietårn, som markerer letbanens stop



BYVISION ÅR 2030

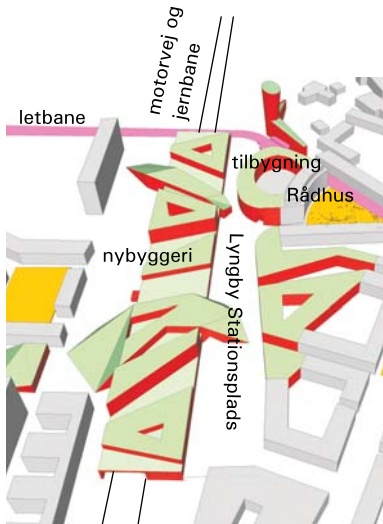


Illustration af Jernbanepladsen med byggeri over banen, Rådhus-tilbygning og et kollegietårn, som markerer letbanens stop. Dele af de nye huse træder ned på såvel Jernbanepladsen som ved Ulrikkenborg Plads. Det skaber en ny sammenhæng i byen.

4 JERNBANEPLADSEN MED BYGGERI OVER BANEN

Jernbanepladsen er krydsfeltet for den kollektive trafik i Lyngby-Tarbæk. Her mødes S-banen og letbanen, og de mange busser til Kgs. Lyngby krydser Jernbanepladsen. Også shuttlebussen med direkte kontakt til de mange uddannelsesinstitutioner og virksomheder har stoppested her.

Cyklisterne har nu meget lettere ved at bruge byen. De prioriterede cykelruter gør det let at komme frem til de nye cykelparkeringshuse på perronerne og på midterrabatten på busholdepladsen.

Selve Jernbanepladsen er rumligt strammet op med det nye rådhus og de nye bygninger ved Likørstræde. Henover S-banen og Omfartsvejen er der bygget nye domiciler til vidensbaserede virksomheder. Dele af de nye huse træder både ned på Jernbanepladsen og bag Ulrikkenborg Plads. Det skaber en ny sammenhæng i byen, som er grobund for nye aktiviteter i Ulrikkenborg.

5 BYENS HOVEDSTRØG

Klampenborgvej og Lyngby Hovedgade er byens vigtigste gader, der i de centrale dele er indrettet til ophold. Begge er strøggader, hvor byens liv kan udfolde sig ... med butikker, boder og caféer.

Lyngby Hovedgade er byens gågade med det traditionsrige købstadsmiljø med huse i lille skala. Klampenborgvej er mere præget af det moderne med større bygninger af modernistisk tilsnit. Letbanen kører gennem Klampenborgvej med stoppesteder ved Jernbanepladsen og ved Lyngby Storcenter i "Lyngby Galleriet". Også busser og taxier kan sive gennem Klampenborgvej. Fortovene er blevet bredere og benyttes ligesom midterhellen til boder og udskænkning.

Illustration af Jernbanepladsen med byggeri over omfartsvejen og jernbanen. I baggrunden ses den nye rådhus-tilbygning og et kollegietårn.



BYVISION ÅR 2030



*Et nyt byrum på Lyngby Hovedgade, som skabes ved indgangen til det nye shoppingområde og boliger
- illustrationer på denne side: PLH Arkitekter*

6 NYE BYHUSE MED GLASOVERDÆKNING TIL STORCENTRET

I mange år var det et stort ønske at binde Storcentret tættere sammen med Lyngby Hovedgade. Nu er det sket. Optakten er et nyt solbeskinnet torv ved Det hvide Palæ, der er et af de få fredede huse i Kgs. Lyngby. De nye byhuse bag torvet fremstår med en knækket og skarpskåren arkitektur og har en spinkel glasoverdækning mellem sig.

Bebyggelsen er en moderne fortolkning af såvel købstad som storcenter og er derfor et selvfølgelig bindeled mellem Lyngby Hovedgade og Lyngby Storcenter.



De nye byhuse møder Klampenborgvej



Nye, lyse boliger på Gasværksvej



Illustration af Klampenborgvej, hvor letbane, cyklister, busser og byliv prioriteres

7 LYNGBY STORCENTER OG OMGIVELSER I FORANDRING

Det er uden for enhver tvivl, at Lyngby Storcenter har stor betydning for handlen i Kgs. Lyngby. Men centerbebyggelser er ikke venlige ved byen. De lukker sig om sig selv og er indadvendte. Derfor er Storcentret inde i en forandringsproces, der gør det mere udadvendt.

Den nye bebyggelse, der binder Storcentret tættere sammen Lyngby Hovedgade, er et godt eksempel på det. Længst mod Toftebæksvej opføres en serie af boligårne. Nogle er fritstående med større lejligheder. Andre er kollegietårne, der kobler sig direkte på Storcentret og de nye taghaver på Storcentrets tag. Foruden grønne taghaver er der også tennisbaner, udslagsbaner for golfspillere og et legeland for de mindre børn.

Da letbanen kom til byen, blev "Lyngby Galleriet" et ikon for Kgs. Lyngby. Den mægtige glaskuppel danner paraplyen over letbanestationen, Kgs. Lyngby. Galleriet forbinder de nye taghaver, Lyngby Storcenter, Magasin og Lyngby Kulturhus og danner et overdækket rum, der er meget brugbart i det danske klima.

8 HANDELSTORVET OG JOHANNES FOGS PLADS

Efter opførelse af den nye bebyggelse på Lyngby Hovedgade – tidligere Bagergården – er Handelstorvet nu blevet anlagt efter sin hensigt. Parkeringspladserne på terræn er blevet færre og der er opstået et byrum, hvor byens liv kan udfolde sig med boder, handel og udeservering.

Selve parkeringshuset fremstår grønt som en lodret have, og byrummet er brudt op i små intime rum adskilt af nye huse til kollegier og kontorer.

På samme måde er Johannes Fogs Plads opdelt i mindre pladser, og butikkerne er nu gennemgående med butiksfacader til både Klampenborgvej og Johannes Fogs Plads.



Nybyggeri ved siden af - og ovenpå - Lyngby Storcenter



Forslag til byfortætning på de 2 torve mellem Magasin, Fog og Kulturhuset

BYVISION 2030

9 FÆSTNINGSKANALEN OG DET NYE BYOMRÅDE

Københavns Befæstning er en attraktion i verdensklasse. Befæstningen strækker sig fra Hvidovre i syd til Lyngby-Taarbæk i nord. Efter istandsættelse er det én af Europas bedst bevarede hovedstadsbefæstninger, der gennem intensiv formidling er blevet én af Danmarks helt store turist- og kulturattraktioner med en betydelig rekreativ værdi.

I Kgs. Lyngby er Fæstningskanalen det mest tydelige spor efter Københavns Befæstning. Kanalen løber fra Lyngby Sø til Lyngby Hovedgade, hvor den oprindelige bro over Fæstningskanalen nu er gendannet som en ny ankomst til byen. Kanalen fortsætter til Toftebæksvej på den strækning, der tidligere var tørlagt.

Bag Lyngby Storcenter løber Fæstningskanalen nu gennem den fredede Kanalpark. Visse steder er kanalens oprindeligt stramme forløb gjort mere landskabeligt og suppleret med små søer. Herved er der opnået en så tilpas rummelighed, at anlægget kan benyttes som et oversvømmelsesbassin til regnvand, et såkaldt LAR-projekt. Stedet har udviklet sig til et brugbart grønt åndehul og er nu et udendørs samlingssted for byens mange studerende.

Den tidligere parkeringsplads på Kanalvej er erstattet af nye bygninger, der på en markant måde afslutter Kgs. Lyngby mod de mere åbne boligområder nord for. Bygningerne er af høj arkitektonisk kvalitet og tilpasset stedets bymæssige kvaliteter.

Bygningerne giver plads til domiciler for virksomheder, der med deres internationale relationer er dynamoer for Lyngby-Taarbæks fortsatte udvikling som vidensby. Desuden har bygningerne givet plads til en ny videregående uddannelse og et internationalt kollegium. Der er også blevet plads til nye butikker, der supplerer detailhandlen i Kgs. Lyngby med nye vareudbud.



Fæstningskanalen er en del af Københavns Befæstning, som strækker sig fra Avedøre i syd til Lyngby i nord og Flakfortet i Øresund. Befæstningen er opført 1880-90 for at beskytte hovedstaden.

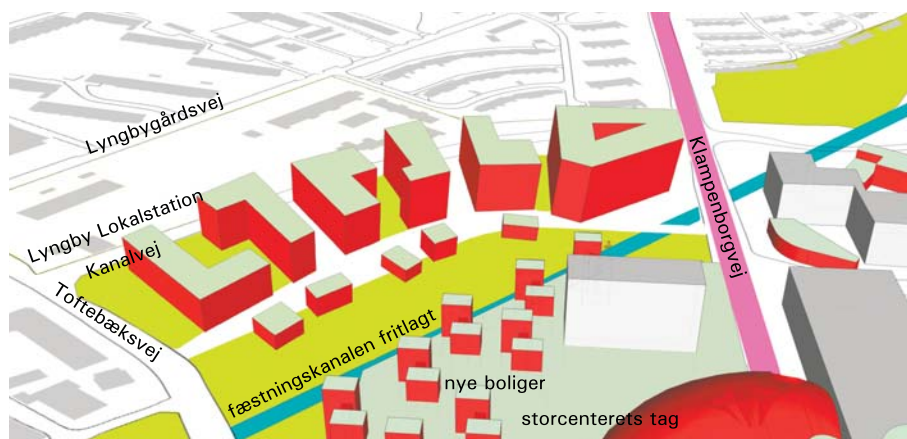


Illustration af, hvordan et byggeri på Kanalvejsgrunden kunne se ud



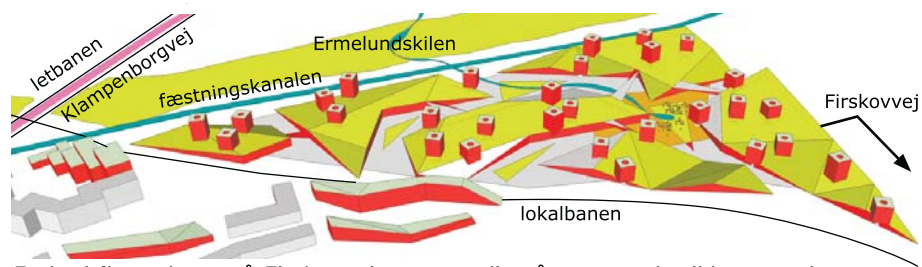
Vand og landskab i en bymæssig sammenhæng - her i Ørestad



Byggeri med græs på taget - Korsgadehallen i København



Bymiljø i to planer - Operaen i Oslo



En by i flere planer på Firskovvej, græs og liv på tagene - butikker og erhverv nedenunder

10 NYT LIV TIL FIRSKOVVEJ

Området blev oprindeligt udviklet til at aflaste det centrale Kgs. Lyngby for virksomheder, der ikke passede til byens udvikling som handelsby. Denne strategi lykkedes, og området blev benyttet af forskellige serviceerhverv, ikke mindst bilforretninger og værksteder. Rent fysisk var der tale om store bygningsenheder uden nogen bymæssig sammenhæng.

Denne udvikling blev siden hen suppleret med større detailhandelsbutikker, der heller ikke kan placeres i en bymæssig sammenhæng i Kgs. Lyngby. Detailhandlen fik derved tilført butikstyper, der var savnet i udbuddet, uden at ødelægge bykvaliteten i Kgs. Lyngby.

Ofte henligger sådanne "aflastningscentre" øde og tomme uden for lukketid. På Firskovvej blev det forhindret ved at tilføre området en markant arkitektonisk kvalitet og nye attraktioner.

Firskovvej blev udviklet i samarbejde med grundejerne og er nu en bydel i 2 plan, der bringer områdets tagflader i anvendelse til nye formål. I de små tagtårne er der både kollegieboliger, kreative virksomheder, øvesteder for lokalteatre og rytmisk musik. Og selve tagfladen er indrettet til forskellige fritidsformål som skater-baner og parkour-baner. Firskovvej fremstår nu med en ungdommelig profil, der understøtter Lyngby-Taarbæk's udvikling som vidensby.

Illustration af bymiljø på Firskovvej i to planer - større butikker for neden og et grønt landskab med boliger og rekreation på toppen



BYVISION 2030

1 NYE BOLIGER I FORTUNBYEN

Tæt ved lokalcentret på Lyngbygårdsvej ligger letbanestationen, Fortunbyen. Også her er stationen markeret med kollegietårne. Stationens placering giver mulighed for på længere sigt at skabe en direkte forbindelse til Jægersborg Station, men endnu er denne mulighed ikke på dagsordenen.

Fra Fortunbyen station er det muligt at komme hurtigt til DTU. Langs den nye stiforbindelse er der opført nye familieboliger, placeret smukt i de grønne områder. Boligerne udlejes både som almene familieboliger og til udenlandsk arbejdskraft, gæsteprofessorer og forskere. Det store grønne parkanlæg i Fortunbyen er mange steder suppleret med små runde køkkenhaver, der giver beboerne mulighed for at få jord under neglene og dyrke egne grøntsager.

De nye boliger har været en saltvandsindsprøjtning til Fortunbyen, som har givet kvarteret en mere varieret beboersammensætning. Samtidig har de flere boliger og stationen skabt en positiv udvikling for den lokale handel.



Detailhandelscenter på Lyngbygårdsvej



Brug af regnvand i en bymæssig sammenhæng - Bordeaux i Frankrig



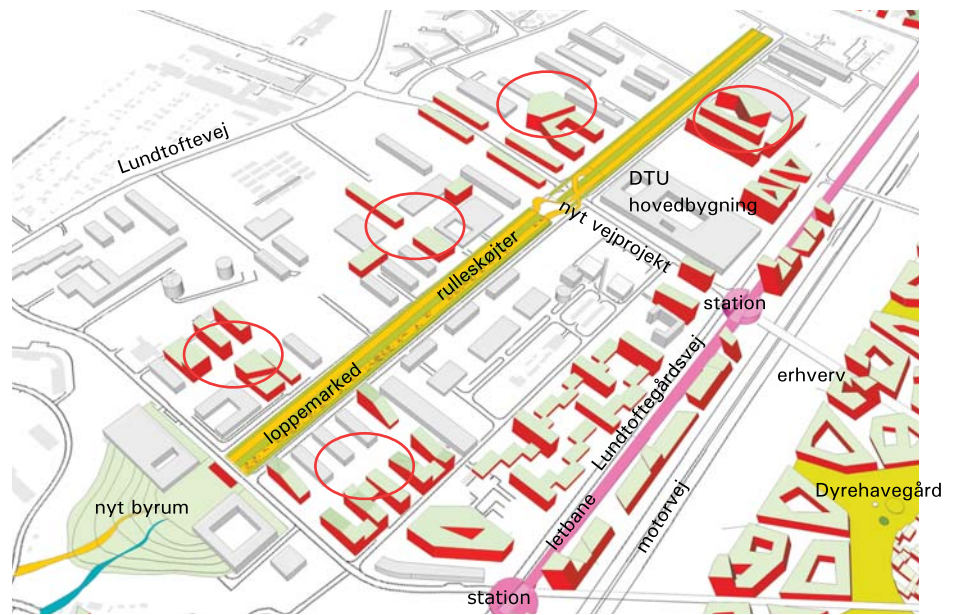
Fortunbyen med letbane, nye boliger, vandløb og "de små haver"



Byrum og læring ved ETH i Schweiz

Copyright 2009 Juul Frost Arkitekter

BYVISION 2030

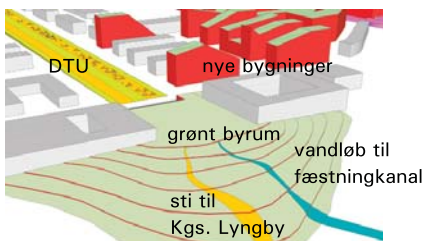


12 DTU - HJERNEN I LYNGBY-TAARBÆK VIDENSBY

Den sirligt anlagte campus på Lundtoftesletten er rammen om DTU, Danmarks Tekniske Universitet. Med mere end 7000 studerende, 4.500 ansatte og et stort antal gæstelærere og professorer, heraf mange udenlandske, er DTU den helt store drivkraft i det internationale liv omkring Lyngby-Taarbæk Vidensby.

DTU er ikke kun motor i studiesammenhæng, men rummer også private forskningsvirksomheder og offentlige forskningsinstitutioner. Med den meget store mængde viden samlet på ét sted er DTU kraftcentret for innovation og kreativitet i Lyngby-Taarbæk.

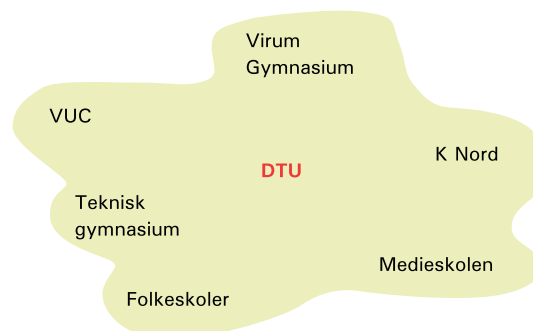
Mange studie- og forskningsprojekter ender som små virksomheder - de såkaldte spin-off, som afprøver idéer og koncepter i markedet. Ikke alle overlever, men i nogle spin-off virksomheder er idéerne og konceptet så stærkt og levedygtigt, at virksomheden vokser sig stor. I de nye arealer langs Helsingør-motorvejen og letbanen er der netop afsat plads til sådanne spin-off virksomheder.



Nyt grønt byrum som ankomstpunkt til DTU fra syd. Her kobles cykelruten fra Kgs. Lyngby på DTU



Terrasseret byrum som ankomst til DTU kunne have et vandelment - her en vandtrappe i Paris



Uddannelse og viden i kommunen

BYVISION 2030

Bebyggelsen på DTU er præget af højere bygninger ved de 5 studie-kraftcentre. Denne måde at bygge på har ikke anfægtet de smukke grønne rum på campus. Efter letbanens komme overvejes det nu at supplere campus med en tættere og højere bebyggelse omkring de to nye stationer.

Tidligere var DTU en isoleret bydel i Lyngby-Taarbæk, men visionen om Lyngby-Taarbæk som Vidensby har knyttet tættere bånd mellem DTU og Lyngby-Taarbæk. I Kgs. Lyngby tilbydes nu kollegier til de studerende og flere boliger til gæstelærere og forskere. Derfor sæt-

13 DYREHAVEGÅRD - NYT GRØNT BYOMRÅDE

For få år siden var Dyrehavegård det største ubebyggede område i Lyngby-Taarbæk, men med letbanens komme, var det naturligt og nødvendigt, at Dyrehavegård fik en ny rolle i byens udvikling.

Letbanen er ført frem ved Lundtoftegårdsvej med 2 stationer ved DTU og én ved Lundtofteparken. Omkring de 2 stationer ved DTU er der bygget tæt med funktioner, der støtter op om Lyngby-Taarbæks udvikling som vidensby: Boliger, kollegier, forskning og videnstunge virksomheder.

Denne nye bebyggelse fortsætter på den anden side af motorvejen - højest og tættest og mest erhvervsorienteret langs motorvejen. Bebyggelsen er udformet, så der opnås den bedst mulige støjreduktion til gavn for både det nye byområde og for parcelhusområderne i Hjortekær.



Den nye bebyggelse på Dyrehavegård holder sig inden for 600 m afstand til letbanestationerne.



Illustration af Dyrehavegård som et levende by- og naturområde med boliger, erhverv og landskab



Nye boliger for studerende, gæstelærere og familier - Tietgens Kollegie på Amager

BYVISION 2030



Illustration af Dyrehavegård med bebyggelse som øer i landskabet

Jo tættere vi kommer mod Hjortekærsvvej, jo lavere og mere boligorienteret bliver bebyggelsen. Store områder mellem boliggrupperne og mod Hjortekærsvvej er bevaret som fælles, grønne arealer med LAR-projekter, altså lokal opsamling af regnvand, der også er gavnlig i rekreativ henseende. De nye motionsstier er til glæde for alle borgere i Lyngby-Taarbæk. Men især de beboere i de nye boliger på Dyrehavegård og naboerne i Hjortekær nyder godt af de nye rekreative muligheder.

Det nye Dyrehavegård blev udviklet efter en intens dialog med borgerne i Hjortekær og brugerne af Dyrehavegård. Det nye Dyrehavegård blev et nyt grønt byområde, der skaber en afbalanceret overgang mellem de nye byfunktioner ved DTU og parcelhusene i Hjortekær. Samtidig er de gode forhold for rytterne bevaret, og der er plads til at spille bold og tennis på de åbne baner. De nye vådområder giver mulighed for oplevelser med naturstier og levesteder for insekter, tudser og frøer.

Den nye udvikling på Dyrehavegård startede på arealerne syd for Trongårdsvej. Her er der opført et nyt plejecenter efter helt moderne principper. Sammen med forskere fra DTU udviklede kommunen et nyt teknologisk plejehjem, hvor plejen er i top for mindre omkostninger.



Grønt erhverv - her i Schweiz



Dyrehavegårds åbne landskab idag

BYVISION 2030

1.4 LYNGBY IDRÆTSBY - EN INTEGRERET DEL AF VIDENSBYTANKEN

Rigtig mange børn, unge og voksne benytter de nye faciliteter i Lyngby Idrætsby. Tidligere var faciliteterne præget af mange års intensiv brug og trængte til modernisering.

Det er der nu rettet op på. Dels er der nu et moderne opvisningsstadion, som anvendes til superliga fodbold. Dels er der sket en gennemgribende modernisering og opgradering af svømmehallen og de andre kommunale idrætsfaciliteter.

Med fuldførelsen af visionen om Lyngby Idrætsby er der udviklet et moderne, sammenhængende idrætsområde med faciliteter for alle aldersgrupper, og for både elite- og breddeidrætten.

Lyngby Idrætsby arbejder også aktivt sammen med uddannelsesinstitutioner og virksomheder i Lyngby-Taarbæk. Man benytter både faciliteterne i Lyngby Idrætsby og stiller egne faciliteter til rådighed for fællesskabet.



Illustration af Lyngby Idrætsbys kobling til Vidensbyen

DET GØR VI

Det foregående afsnit, "Invitation til en rejse i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030" er en beskrivelse af byvision for Lyngby-Taarbæk som Vidensby. Byvisionen kommer imidlertid ikke af sig selv, men skal hjælpes på vej. En række forudsætninger skal være opfyldt, og der skal lægges strategier og tages hånd om de væsentligste indsatsområder.

1 OVERORDNEDE FORUDSÆTNINGER

- Vidensby 2020 skal forankres lokalt blandt borgerne i Lyngby-Taarbæk
- Vidensby 2020 skal ligeledes forankres blandt de lokale uddannelsesinstitutioner, lokale kulturinstitutioner og de lokale virksomheder, handel og service
- Videnstunge virksomheder og potentielle investorer skal gøre bekendt med udviklingsmulighederne, der følger af Vidensby 2020

2 BEARBEJDELSE AF BYVISIONEN

- Byvisionens hovedgreb skal bearbejdes i en idékonkurrence om den fysiske udmøntning af visionen om Lyngby-Taarbæk som Vidensby
- Konkurrencen skal indeholde en vurdering af bæredygtighedsvurdering af de enkelte projekter
- Byvisionen bearbejdes og konkretiseres efterfølgende i samarbejde med eksterne arkitekter, byggesagkyndige og potentielle investorer, samt med borgerne og lokale parter

3 OVERORDNEDE UNDERSØGELSER

- På baggrund af de seneste trafikanalyser udarbejdes en trafikstrategi, der lægges til grund for bearbejdelsen af byvisionen
- Efter bearbejdelsen af byvisionen skal det undersøges, hvilke konsekvenser de nye boliger vil få for skolestrukturen og for forsyningen med børneinstitutioner
- Der skal løbende gennemføres nødvendige økonomiske konsekvensanalyser i relation til grundskyld og skattegrundlag, samt udarbejdes en investeringsplan for de kommunale anlægsinvesteringer
- Der skal gennemføres en analyse af erhvervsarealernes anvendelighed, både af de eksisterende og de nye erhvervsarealer i byvisionen
- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag af mulighederne for at bygge højere i Kgs. Lyngby
- Der gennemføres en undersøgelse af de økonomiske gevinster – offentlige som private - ved investeringer i byliv og bykvalitet
- Der skal foretages en løbende research af butikskoncepter, kreative erhverv, forlystelses- og restaurationslivet med henblik på at tiltrække de mest succesfulde operatører

4 BYFORTÆTNING

- De gældende udviklingsmuligheder i Kommuneplan 2009 videreføres og suppleres med nye muligheder, som skitseret i byvisionen
- Der indarbejdes fortætningsmuligheder omkring de nye stationer med plads til gæsteboliger til udenlandsk arbejdskraft og studerende samt til videnserhverv og nye detailhandelskoncepter. Alle udvik-

DET GØR VI

lingsmuligheder i de kommende stationsnære områder indgår i bearbejdelsen af byvisionen, jf. pkt. 2

- Der lægges særlig vægt på, at fortætningen i placering og anvendelse understøtter realiseringen af letbanen og Lyngby-Taarbæk Vidensby
- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag om mulighederne for at bygge flere boliger i områderne tæt omkring Lyngby-Taarbæk Ringby
- Når byvisionen er færdigbearbejdet, jf. pkt. 2, skal der udarbejdes en proces- og handleplan, der kan fremme virkeliggørelse af byvisionen
- Proces- og handleplanen indarbejdes som bilag i den kommende kommuneplan

5 BYRUM

- Idékonkurrencens forslag skal udmøntes i en helhedsplan med konkrete byrumsprojekter
- Der skal ske en forskønnelse af byens torve og pladser, enten i forbindelse med bygge- og fortætningsprojekter eller på grundejernes initiativ
- Renoveringen og forskønnelsen af Handelstorvet mellem Magasin, Fog og parkeringshuset sættes i værk snarest muligt efter afslutning på byggeriet på Lyngby Hovedgade

6 TRAFIK

- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag om lukning af Klampenborgvej for biltrafik, bortset fra busser og taxier
- Beslutning om gågade eller ej afventer letbanens start og lukningen af Klampenborgvej
- Der udarbejdes en trafikmodel baseret på spidstimebelastning for Kgs. Lyngby med henblik på løbende at kunne vurdere de trafikale konsekvenser af fortætningsprojekterne
- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag med konkrete projekter til forbedring af cyklisternes forhold, prioriterede cykelstier og forbedret cykelparkering

7 PARKERING

- Den gældende parkeringsstrategi – færre og større parkeringsanlæg koncentreret ved indfaldsvejene - fastholdes og udmøntes i konkrete projekter
- Der udarbejdes et beslutningsgrundlag for reduktion af parkeringsnormerne i Lyngby-Taarbæk Ringby

8 GRØNT OG BÆREDYGTIGT

- Lyngby-Taarbæk skal være kendt som et testlaboratorium for nye, grønne og bæredygtige idéer og teknologier: Forstærke det grønne landskab, grønne tage og lokal afledning af regnvand, taghaver og grønne vægge, stationsnærhed, byfortætning og energirigtigt byggeri
- Der skal udarbejdes en bæredygtighedsvurdering for den bearbejdede byvision



Letbanens placering i hovedstadsområdet - første etape



Letbane i Mulhouse Frankrig

LETBANE

I sommeren 2011 indgik transportministeren, Region Hovedstaden og Ring 3-kommunerne en samarbejdsaftale om anlæg af en letbane i Ring 3. Første etape er Lundtofte – Ishøj, en strækning på 28 km. Anlægsomkostningerne for etappen er skønnet til 3,75 mia. kr., og beløbet fordeles med 40 % til staten, 26 % til region og 34 % til kommunerne. Den samlede tidsplan for projektet er følgende:

- 2012 Udarbejdelse af beslutningsgrundlag
- 2013 – 2014 Principaftale, anlægslov og VVM-undersøgelse
- 2015 Projektering, udbud og kontraktindgåelse
- 2016 – 2018 Anlæg
- 2019 Ibrugtagning

I Lyngby-Taarbæk planlægges følgende letbanestationer: Lyngby Station, Lyngby Storcenter, Nærumbanen, Fortunbyen, to ved DTU og endestation ved Lundtofte.

Krydsningen af Lyngby Omfartsvej og S-banen kan medføre ekspropriation af butiksareal under broerne, dels af hensyn til trafikafviklingen, dels for at få plads til en letbanestation med direkte adgang til S-togsperronerne. Trafikmodelberegninger viser, at denne letbanestation vil få næstflest passagerer blandt de knap 30 stationer, der ventes etableret på hele strækningen mellem Lundtofte og Ishøj. Det mest benyttede standsningssted ventes at blive et ved Glostrup Station.

Mellem viadukten og Engelsborgvej foreslås letbanen placeret i den østlige side af Buddingevej, som må udvides på denne strækning for at få gode forhold for alle trafikantgrupper. Mellem Engelsborgvej og Chr. X's Allé foreslås en løsning, som ikke påvirker beboernes parkeringsmuligheder.

Ved krydsningen af Nybrovej kan det blive nødvendigt at ekspropriere op til 4 ejendomme, hvis de nuværende svingbaner i krydset skal bevares.

Strategi

Kommunalbestyrelsen ønsker at fortsætte samarbejdet om etablering af letbanens 1. etape fra Lundtofte til Ishøj og 2. etape fra Park Allé i Brøndby til Avedøre Holme.

STATIONER

Fingerplan 2007 fastlægger, at kommunen skal afgrænse de stationsnære områder omkring stationer på S-banen. Kerneområderne skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 m. Øvrige stationsnære områder kan afgrænses med udgangspunkt i cirkelslag på 1200 m omkring stationerne.

Kommuneplan 2009 definerer de nuværende stationsnære områder. Det har hidtil kun været muligt at udpege arealer omkring S-banen, men i Ringby-Letbanesamarbejdet er der enighed om, at det også skal være muligt at bygge tæt og højt omkring letbanestationerne for at øge passagergrundlaget og få flere til at benytte kollektiv transport.

Desuden er det kommunens holdning, at trafikbetjeningen på Nærumbanen er så god, at der også her kan udpeges stationsnære områder ved udvalgte stationer. Det betyder nye udviklingsmuligheder for erhvervsområdet i Ravnholm for eksempel.

Kommunalbestyrelsen har i forbindelse med forarbejderne til Fingerplan 2012 sendt følgende forslag til Miljøministeriet:

- Letbanestationerne bør kunne udløse stationsnære områder i lighed med mulighederne for S-banestationer.
- Stationerne Nørgårdsvej, Lyngby Lokalstation, Fuglevad og Ravnholm bør ligeledes udløse stationsnærhed.
- Det bør vurderes, om store og små stationer bør udløse samme grad af stationsnærhed.

Strategi

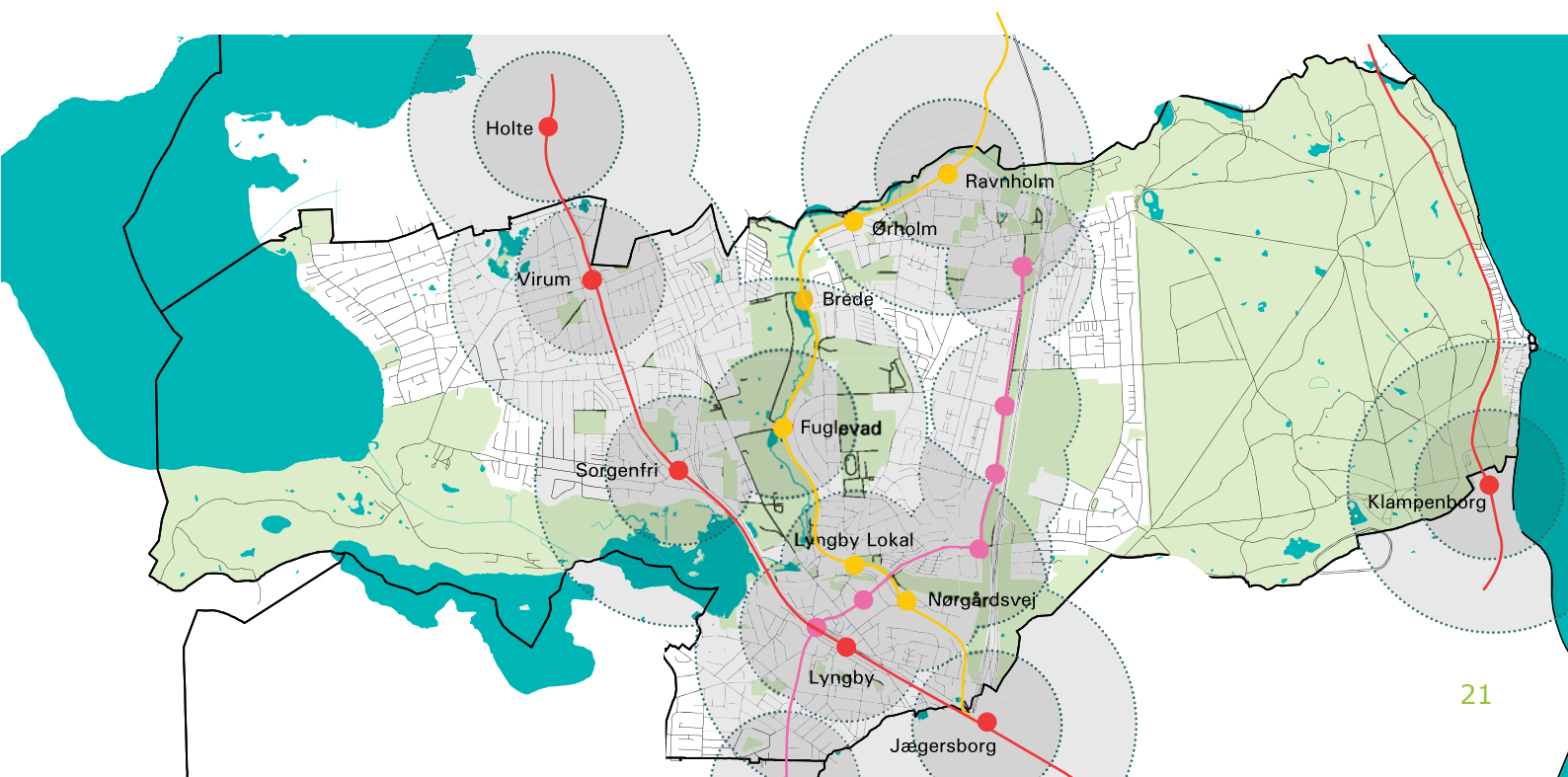
I det omfang ovennævnte forslag indarbejdes i Fingerplan 2012, vil de blive lagt til grund for udpegningen af stationsnære områder i Kommuneplan 2013. Udpegningen vil foregå efter samme principper som i Kommuneplan 2009.



Byudvikling skal understøtte den kollektive trafikbetjening. Bebyggelse med høj tæthed og mange arbejdspladser placeres inden for de stationsnære områder og fortrinsvis i de stationsnære kerneområder.

- S-togstation
- Letbanestation
- Lokalbanestation
- Vand
- Grønne områder

Kortet herunder viser cirkelslag på 600 m og 1200 m omkring stationer. Udpegningen af stationsnære områder sker inden for disse cirkelslag



RINGBYEN - LOOP CITY

Lyngby-Taarbæk Kommune er med i Ringby-Letbanesamarbejdet, der er et dialogprojekt bestående af Naturstyrelsen, Transportministeriet, Region Hovedstaden, og Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Glostrup, Ishøj, Brøndby, Hvidovre, Rødovre, Albertslund og Vallensbæk kommuner. I kommuneplan 2009 beskrev Lyngby-Taarbæk Kommune, at vi – sammen med de andre parter i Ringby-Letbanesamarbejdet - ønskede en vision for en bæredygtig byomdannelse for den ring af byområder, der ligger ved en kommende letbane langs Ring 3. Målet var en fælles byvision, der kunne nytænke byplanen for området og markere sig i det 21. århundrede. Den byvision ligger nu klar i form af rapporten LOOP City. Byvisionen kan ses på kommunens hjemmeside på [indsæt link].

LOOP CITY

Byvisionen LOOP City er udviklet af et internationalt rådgivningsteam i et ambitiøst samarbejde mellem Ringby-Letbanesamarbejdet og Realdania. Med afsæt i fingerplanen fra 1947 er LOOP City en vision for, hvordan bæredygtighed og fornyelse af en række byudviklingsområder i de 10 kommuner kan tænkes ind som en del af et nyt regionalt udviklingsperspektiv frem imod 2050. Formålet er at øge hele hovedstadsområdets tiltrækningskraft ved at skabe nye attraktive byudviklingsmuligheder og sikre høj mobilitet. Dette er nødvendigt, hvis hovedstadsregionen og Danmark skal gøre sig gældende i den internationale konkurrence.

Byvisionen er tænkt i en helhed. Den går på tværs af både sektorer, geografiske grænser og myndighedsområder og tager på strategisk vis fat på mange af de allerstørste udfordringer, som moderne byer står overfor i dag. Dette er formuleret i 10 udfordringer – de såkaldte BIG bets, som ses i spalten yderst til højre.



LOOP CITY strækker sig på tværs af Øresundsregionen til Sverige. Konceptet er udviklet af tegnestuen BIG

Til højre: Ringby-Letbanesamarbejdet består af 10 kommuner omkring i hovedstadsområdet - illustration BIG Arkitekter



RINGBYEN - LOOP CITY



Herover: BIG Arkitekters bud på en vidensby i Lyngby

Byvisionen tegner en oplevelsesrig by, og det strategiske arbejde, der skal svare på fremtidens udfordringer, tager afsæt i forstadsområdernes nuværende kompetencer, identitet og bystruktur.

LETBANEN

En af de teknologier, der skal medvirke til at løfte visionen og sikre mobilitet, er en letbane i Ring 3. Den højklassede kollektive trafikforbindelse er en forudsætning for den byudvikling, der skal finde sted, og er dermed ryggraden i byvisionen.

Fra regional og kommunal side er der stort fokus på, at der vælges en fremtidssikret transportløsning, der løfter byvisionen bedst muligt. Visionen er at få etableret en letbane fra Lundtofte i nord til Avedøre Holme og Ishøj i syd, og på sigt koble den til det eksisterende kollektive transportnet der forbinder Danmark og Sverige, for derved at fuldende 'LOOP'et' og sikre en sammenhængende Øresundsregion.

SAMARBEJDET

Visionsprojektet er politisk forankret i Ringby-Letbanesamarbejdet. Det er unikt i Danmark, at så mange myndigheder går ind i et frivilligt samarbejdsprojekt af denne karakter og med dét formål at arbejde for en samlet by- og trafikudvikling.

Ringby-Letbanesamarbejdets fundament er en tro på, at parterne - i fællesskab - med en ligeværdig, positiv og frivillig samarbejdsånd kan nå længere, end parterne hver især ville kunne alene. Sammen med de øvrige kommuner i Ring 3 forfølger Lyngby-Taarbæk Kommune byvisionen LOOP City og søger at løse dens 10 store udfordringer. Det gør vi ved at lade visionen danne grundlag for egentlige udviklingsstrategier i de ti samarbejdskommuner.

LOOP City har været behandlet i de 10 involverede kommunalbestyrelser og i regionsrådet. Alle de politiske høringsvar er samlet en hvidbog, der kan ses på kommunens hjemmeside på [\[indsæt link\]](#). Hvidbogen skal danne afsæt for det videre fælles arbejde.

Mobilitet – Der er et øget behov for transport samtidig med, at verden løber tør for olie. Vi har brug for flere energirigtige transportløsninger.

Energi – Skiftet til en bæredygtig energiproduktion har skabt behov for nye former for op-lagring og handel med elektricitet. Vi har brug for et intelligent elnet.

Affald – Affaldsmængderne eksploderer. Vi har brug for mere effektive metoder til at sortere og genanvende affald.

Vand – Vi løber tør for drikkevand. Vi har brug for at anvende vandressourcen mere effektivt og introducere lukkede recirkulationssystemer.

Global opvarmning – Vi får flere ekstreme vejsituationer. Vi skal forberede os på kraftige regnskyl og indrette byerne, så de kan absorbere vandet.

Biodiversitet – Biodiversiteten er faldende. Vi har brug for at re-etablere områder med ægte natur.

Re-Industrialisering – Vi får nye fabrikationsteknologier, der muliggør en opblomstring af mikroindustrier. Vi må indrette vores byområder herefter.

Sundhed – Velfærdssygdomme truer vores samfund. Vi må indrette byerne, så vi finder nye måder at aktivere befolkningen.

Fødevarer – Verden løber tør for mad – Vi har brug for en 2. grøn revolution med lokal fødevarerproduktion.

Migration – Aldersbomben truer – Vi har brug for øget fertilitet eller kraftig indvandring for at holde vores samfund kørende.

BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

I Lyngby-Taarbæk er 12.000 bygninger opført til og med 1979 registreret i forhold til deres bevaringsværdi. 13 % af bygningerne har fået bevaringsværdierne 1 - 3, mens 26 % har fået bevaringsværdien 4. I alt 39 % af de 12.000 bygninger er udpeget som bevaringsværdige i Kommuneplan 2009. Udpegningen har blandt andet betydning for lokalplanarbejdet, kommunalbestyrelsens overtagelsespligt, særlige hensyn ved ansøgning om nedrivning og ved bygningsreglementets energikrav.

Bygningskultur, landskab og kultur er med til at gøre kommunen til et godt sted at bo, leve og arbejde. Undersøgelser understreger vigtigheden af, at der er kulturværdier i nærområdet, når der skal vælges bolig eller lokaliseres en ny virksomhed.

Dansk bygningskultur og landskab er rigt repræsenteret i Lyngby-Taarbæk. Mølleåen og dens bygninger er udpeget som et ud af 25 nationale industriminder. Jægersborg Dyrehave står på den tentative liste for UNESCOs verdensarvsliste. Der er gravhøje, slotte, kirker, landliggerhuse, landsbymiljøer, synlige spor af stjerneudstyknings af Lyngby landsby og fiskerlejer.

En del bygninger og en stor del af kommunens landskab er fredet. Gravhøje og landskab, skove, søer og åer er beskyttet af beskyttelseslinier og størstedelen af kommunens landskab er udpeget som kulturmiljø. Der er derudover bevaringsværdige bygninger, kystzone m.m., der skal være med til at sikre dansk bygningskultur og landskab.

Lyngby-Taarbæk sætter fokus på bevaringsværdige bygninger, kulturmiljøer, på åben-lav boligområder og på landskabet.



Bevaringsværdige bygninger

BEVARINGSVÆRDIGE BYGNINGER

I Kulturstyrelsens database FBB er udpeget bygninger med bevaringsværdierne 1 - 3 af høj bevaringsværdi, 4 - 6 af middel værdi, mens 7 - 9 er af lav bevaringsværdi. I Kommuneplan 2009 er en bygning bevaringsværdig, hvis den har bevaringsværdi 1 - 4.

Kommunalbestyrelsen ønsker at prioritere energirigtig renovering og energioptimering af bygninger højt i bestræbelserne om at nedsætte CO₂-udslippet. Kommunalbestyrelsen ønsker, at bygninger med bevaringsværdi 4 omfattes af bygningsreglementets skærpede energikrav i forbindelse med om- og tilbygninger. Det foreslås derfor, at bygninger med bevaringsværdi 4 ikke udpeges som bevaringsværdige per automatik. I stedet bliver det i lokalplanlægningen undersøgt, om visse bygninger med bevaringsværdi 4 skal opgraderes til bevaringsværdi 3.

Kommunalbestyrelsen og Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk har siden sommeren 2010 gennemført et samarbejdsprojekt om revurdering af bevaringsværdige bygninger med bevaringsværdi 4. Der gennemføres en gennemgang af 4'erne med henblik på at vurdere, om visse 4'ere ud fra en arkitektonisk vurdering skal opgraderes til 3'ere og dermed udpeges som bevaringsværdige. Samtidig vurderes det, om visse 4'ere skal udpeges som bevaringsværdige på baggrund af bygningens særlige kulturhistoriske værdi.

BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

Strategi

Følgende politik indarbejdes i kommuneplanen, der gennemføres i lokalplanerne:

Alle ejendomme med høj bevaringsværdi (1 – 3) udpeges som bevaringsværdige

Sammenhængende bebyggelser med bevaringsværdi 4 udpeges som bevaringsværdige

Bygninger med bevaringsværdi 4 og med særlig kulturhistorisk værdi udpeges som bevaringsværdige

Kulturmiljø beskrives som et geografisk område med en væsentlig fortælling om den samfundsmæssige udvikling. Det vil sige miljøer i byen eller på landet med særlige kulturhistoriske kvaliteter fra oldtiden til nutiden. I kulturmiljøer kan indgå fredede bygninger og fortidsminder, men også naturmæssige og landskabelige værdier.

KULTURMILJØ

I kommunens landskab er store områder udpeget som kulturmiljøer og/eller som områder med kulturhistoriske værdier. Udpegningerne stammer fra Regionplan 2005. Arbejdet med udpegning af kulturmiljøer primært i byområdet er ikke påbegyndt bortset fra områder udpeget i bevarende lokalplaner. Den fremtidige udpegning vil ske på baggrund af kendt viden i et samarbejde med Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk og andre relevante interessenter. Det skal afklares, hvilke formål der skal tilgodeses, hvordan kulturmiljøerne skal registreres og hvilken form, der kræves af det leverede materiale.

Strategi for kulturmiljø

Formidling af kulturarven indgår i det igangværende arbejde med en ny kulturstrategi. Efter dennes vedtagelse i efteråret 2012 og efter afslutning på samarbejdet med Bygningskultur Foreningen om revurdering af bevaringsværdige bygninger med bevaringsværdi 4 igangsættes nyt projekt om udpegning af kulturmiljøer, primært i byområdet.

De udpegede kulturmiljøer indarbejdes i kommuneplanen. Der fastlægges retningslinjer for områderne, hvor dette findes hensigtsmæssigt.

BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

ÅBEN-LAV BOLIGOMRÅDER

I den gældende Kommuneplan 2009 er der for områder med åben-lav boliger tilføjet særlige bestemmelser, når der er bevaringsværdige bygninger og naturfølsomt område. Naturfølsomme områder dækker landskab, der grænser op til ejendomme i åben-lav boligområder, og hvor ejendomme ved ombygning eller nybyggeri vil kunne komme til at skæmme naturoplevelsen, når man færdes i naturen langs den bymæssige bebyggelse.

Kommunalbestyrelsen har siden vedtagelsen af Kommuneplan 2009 fokuseret på bevaringsværdige bygninger, naturfølsomme områder og også § 3-søer ved udarbejdelsen af lokalplaner i boligområder.

§ 3 søer er udpeget i henhold til Naturbeskyttelsesloven. Omfanget og antallet af § 3-søer kan ændres over tid afhængig af vandstand og størrelsen på søerne. Nogle svinder ind og andre opstår.

De særlige bestemmelser for åben-lav boligområder i den gældende Kommuneplan 2009 er:

Bebyggelsesprocenten kan, hvor særlige hensyn gør sig gældende, ud fra en konkret vurdering i de enkelte lokalplaner, nedsættes til en lavere procent-sats. Det kan f.eks. være tilfældet for ejendomme med:

Bebyggelse med bevaringsværdi 1-3

Bebyggelse med bevaringsværdi 4 og særlig kulturhistorie

Bebyggelse med bevaringsværdi 4 og en ensartet karakter med naboejendomme

Ejendomme med åben-lav bebyggelse, der grænser op til naturfølsomme områder.

De naturfølsomme områder er siden vedtagelsen af Kommuneplan 2009 blevet undersøgt og vurderet. De mest berørte områder; Langs Jægerborg Dyrehave, Furesøkysten og Furesø kvarteret (§3-søer) er enten lokalplanlagt eller under planlægning. I flere af de naturfølsomme områder ligger stierne så tilpas langt væk fra bebyggelse, at naturoplevelsen vurderes ikke at kunne blive forringet. Naturoplevelsen vurderes i enkelte tilfælde ikke at være til stede i en grad, så der er tale om egentlig naturfølsomt område.

Kommunalbestyrelsen har fulgt udviklingen og finder, at der på baggrund af erfaringerne ikke længere skal være særlige bestemmelser for naturfølsomme områder og § 3-søer i områder med åben-lav boliger i den kommende kommuneplan. Kommunalbestyrelsen ønsker dermed at forenkle bestemmelserne for åben-lav boligbebyggelse.

Erfaringer siden vedtagelsen af Kommuneplan 2009 viser, at lokalplaner, der omfatter bevaringsværdige bygninger, naturfølsomme områder og § 3-søer, udarbejdes under hensyn til bygningsbevaring, naturoplevelser, områdets beboere og deres færden i området. En af de mest grundlæggende øvelser ved udarbejdelse af lokalplaner er at vurdere de konsekvenser, som en lokalplan vil medføre. Heri indgår også en vurdering af, om bebyggelsesprocent, etagehøjder, byggelinjer, fredninger mv. er tilstrækkelige til at sikre ovennævnte formål. Erfaringen viser ligeledes, at bebyggelsesprocenten som sådan ikke

BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

står alene som redskab til at sikre bevaringsværdige bygninger. Der anvendes mange andre redskaber til dette formål. Kommunalbestyrelsen ønsker, at de særlige bestemmelser for åben-lav boligområder med bevaringsværdig bebyggelse udgår af kommuneplanen.

Strategi

De særlige bestemmelser om ændret bebyggelsesprocent ved bevaringsværdige bygninger, om naturfølsomme områder og § 3-søer i områder med åben-lav boligbebyggelse udgår.

LANDSKAB

Lyngby-Taarbæk Kommune er begunstiget af et landskab med store naturområder af meget høj kvalitet. Landskabet er i væsentlig grad præget af det tunneldalsystem, der er blevet skabt under sidste istid. Mest markant er Mølleådalene med Furesø, Lyngby Sø og Bagsværd Sø. Desuden findes moseområder som Lyngby Åmose, Tordals Mose og Kollelev Mose med et interessant plante- og dyreliv. Ved Frederiksdal er friholdt et stort område med åbne arealer og skov. Ligeledes præges kommunen af Ermelundskilen, Dyrehaven med Eremitagesletten og af Øresundskysten, hvor især Springforbi Strandpark har store rekreative og landskabelige værdier.

Store dele af landskabet er underlagt fredninger og/eller beskyttelse iht. Naturbeskyttelsesloven. Endvidere er væsentlige arealer udpeget som Internationale Naturbeskyttelsesområder, de såkaldte Natura 2000-områder.

Kommunalbestyrelsen ønsker at fastholde og udvikle landskabet til gavn for alle - til benyttelse og beskyttelse.

Strategi

Der skal i kommuneplanen ske en udpegning af eventuelle potentielle naturområder og/eller økologiske forbindelser.

Kommunalbestyrelsen vil derudover arbejde med, om følgende områder skal fastholdes eller ændres:

Biologiske kerneområder, herunder om der skal indføres særlige retningslinjer i forhold til byudvikling, rekreative eller tekniske anlæg.

Lavbundsarealer, herunder ved Tordals Mose.

Særlige retningslinjer vedr. støjdemper (trafikstøj) i forbindelse med fri-luftsområder.

Landskabelige værdier, herunder evt. udpegning af Borrebakken.

Geologiske værdier, herunder evt. udpegning af Mølleådalene med sidedale.



BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

Rådvad



Strandmøllen

Lyngby-Taarbæk Kommune har i samarbejde med Rudersdal Kommune, Kulturarvsstyrelsen og Center for Bygningsbevaring kortlagt de 9 møller og industrilandskabet langs Mølleåen. Resultatet kan ses på kommunens hjemmeside: www.ltk.dk/industriminder

MØLLEÅEN - ET NATIONALT INDUSTRIMINDE

Mølleåen fra Furesøen til Øresund er Danmarks ældste industrilandskab og betegnes som "industriens vugge". Området er et enestående, sammenhængende kulturmiljø, der rummer store landskabelige, naturmæssige, arkitektoniske og kulturhistoriske værdier. Både Mølleåen, mølledammene, møllerne, fabriks- og produktionsbygningerne, arbejderboligerne m.v. repræsenterer væsentlige elementer i fortællingen om landets teknologiske, økonomiske og sociale udvikling og samfundets tætte tilknytning til naturgrundlaget.

Bygningerne i området er generelt meget velbevarede. Enkelte industribygninger anvendes stadig til produktion, mens andre er indrettet til boliger eller virksomheder. Selv om miljøet er beskyttet af bygningsfredning eller bygningsbevaring i et vist omfang, er dele af industrilandskabet sårbart over for nedrivning eller manglende vedligeholdelse af bygninger samt utilpassede til- og ombygninger.

Strategi

Kommunalbestyrelsen ønsker dels at sikre det tilbageværende overordnede industrilandskab i Mølleådalene, dels at udbrede kendskabet til områdets kulturhistoriske værdier. Det skal bl.a. ske via formidling af bevaringsværdierne i området, revision af kommuneplanens rammer for de berørte områder og via vurdering af i hvilket omfang, der bør udarbejdes bevarende lokalplaner for dele af Mølleådalene og mindre søer. Hovedstierne skærer sig som lange sigtelinjer gennem skovbeplantningen og landskabet.

BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

JÆGERSBORG DYREHAVE - UNESCO VERDENSARV

Nordsjællands parforcejagtlandskab er et unikt europæisk kulturlandskab, hvori man direkte kan aflæse historien om 500 års udvikling i et kongedømme og dets planlægning og forvaltning af naturen. Sporene efter forandringerne i adgangen til naturen og dens ressourcer i en af de tættest befolkede egne i Europa er på enestående vis bevaret i disse skove, der begyndte som natur, blev et kongeligt jagtlandskab og endte som et for alle tilgængeligt kulturlandskab med store naturværdier. Derfor arbejder Lyngby-Taarbæk Kommune sammen med de øvrige berørte kommuner, Naturstyrelsen, Styrelsen for Slotte og Kulturejendomme og Dansk Jagt- og Skovbrugsmuseum for at få optaget de vigtigste og bedst bevarede dele af landskabet på UNESCOs liste over Verdensarv.

Nordsjællands parforcejagtlandskab omfatter Jægersborg Dyrehave, som blev udlagt til parforcejagt i 2. halvdel af 1600-tallet. Her byggede kongen et Hubertushus til sine jagtfrakoster, og det blev i 1736 erstattet af Eremitagen, et lille jagtslot, som den dag i dag benyttes til sit oprindelige formål under konge-jagter i Dyrehaven.

Dyrehaven er et imponerende anlæg, der med sin centrale placering i hovedstadsområdet er et vigtigt område for regionens fritidsliv. Terrænet veksler mellem et stærkt kuperet bakkelandskab og de fladsletter med langstrakte, flade bakkedrag og mindre søer og vådområder. Beplantningen er varieret med både tæt og åben skovbeplantning, rumskabende skovbryn og karakterfulde solitære træer. Hovedstierne - oprindeligt skabt til parforcejagt - skærer sig som lange, rette sigtelinjer gennem landskabet.

Der findes en aftale mellem Naturstyrelsen og Lyngby-Taarbæk Kommune om, at man fra Eremitageslottet ikke må kunne se bebyggelse hen over skovbrynet. Aftalen giver anledning til, at der ved planlægning af byggeri vest for Jægersborg Dyrehave tages særligt hensyn til denne udsigt.

Strategi

Kommunalbestyrelsen støtter fuldt op om projektet.

Udsigt over Jægersborg Dyrehave og Øresund



Sletten i Jægersborg Dyrehave

Det Nordsjællandske parforcejagtlandskab er idag på UNESCO's tentative liste, og Lyngby-Taarbæk Kommune arbejder for en optagelse på UNESCO's liste over Verdensarv.



Eremitageslottet



ØVRIG PLANLÆGNING

Den øvrige planlægning er beskrevet overordnet i det følgende. Beskrivelsen giver et overblik over de planer og ændrede strukturer, der kan få indflydelse på den videre planlægning i Lyngby-Taarbæk.

LANDSPLANREDEGØRELSE

Landsplanredegørelse 2010 præsenterer regeringens forventninger til kommunernes planlægning i relation til bl.a. følgende emner:

- Klima og energi
- Natur og vand
- Landskabet
- Kyster
- Byer
- Infrastruktur

Redegørelsen er en politisk udmelding fra regeringen om den fysiske og funktionelle udvikling i landet. Den angiver, hvad staten selv vil gøre, og opfordrer regionsråd og kommunalbestyrelser til at handle i overensstemmelse med det. Redegørelsen stiller forskellige forventninger til kommunerne i henholdsvis landdistrikterne, Østjylland, de mellemstore byregioner samt hovedstaden og Sjælland.

FINGERPLAN 2012

Miljøministeriet har påbegyndt arbejdet med en revision af Fingerplan 2007, der udgør den overordnede ramme for hovedstadskommunernes planlægning. Miljøministeren har udsendt et debatoplæg, hvor ministeren peger på følgende temaer, der i særlig grad bør indgå i den kommende revision af fingerplanen:

- Klimatilpasning og kvalitet i de grønne kiler
- Byomdannelse og ny byudvikling
- Erhvervsudvikling og lokalisering

I juni 2011 har kommunalbestyrelsen sendt hørings svar til Miljøministeriet vedrørende bl.a. klimatilpasning, trafikstøj, stationsnærhedsprincippet og Lyngby Idrætsby. Et forslag til Fingerplan 2012 ventes sendt i høring medio 2012, og forventes endeligt vedtaget ultimo 2012.

REGIONAL UDVIKLINGSPLAN

Regionsrådene skal udarbejde regionale udviklingsplaner, der opstiller strategiske visioner for regionernes udvikling. Planerne skal ses som et fælles projekt mellem region, kommuner, erhvervsliv m.fl.

Region Hovedstaden er i gang med at udarbejde en ny regional udviklingsplan for hovedstadsregionen. Hovedtemaerne forventes at være følgende:

- Infrastruktur
- Erhvervsudvikling og internationalisering
- Bæredygtighed og klima
- Uddannelse og beskæftigelse

Et forslag til ny regional udviklingsplan forventes sendt i høring i foråret 2012 med henblik på endelig vedtagelse i midten af 2012.

ERHVERVSUDVIKLING

Vækstforum Hovedstaden har udsendt "Hovedstaden Nordeuropas grønne innovative vækstmotor", som er en erhvervsudviklingsstrategi for hovedstadsregionen 2011 - 2013.

Strategien bygger på OECD's vurderinger af udviklingen og indeholder følgende indsatsområder:

- Ny velfærds- og sundhedsteknologi som en god forretning
- En attraktiv metropol med gode forbindelser
- Innovation og forskning - vidensregionens base
- Talent og kompetencer i verdensklasse
- Erhvervsklynger - stærke niches i global konkurrence
- Vækstiværksættere med international tilgang

Under hvert enkelt indsatsområde er der sat mål for indsatsen. Vækstforum vil løbende vurdere udviklingen i forhold til målene med henblik på eventuel justering af indsatsen.

DETAILHANDEL

Kommunalbestyrelsen har besluttet at udarbejde en selvstændig strategi for detailhandel.

- Den nye strategi for detailhandel i Lyngby-Taarbæk forventes at komme til at indeholde overvejelser omkring:
- Ændring i den overordnede strategi for udviklingen af detailhandel i Lyngby-Taarbæk
- Inddragelse af Firskovvejområdet i detailhandelscentret Kgs. Lyngby
- Beslutning om at fastsætte butiksstørrelser for op til 3 nye udvalgte varebutikker på mere end 2.000 m² bruttoetageareal i Kgs. Lyngby
- Ændring af centerstrukturen – i antallet eller afgrænsningen af lokale centre
- Udpegning af område til pladskrævende varegrupper
- Ændringer af det maksimale detailhandelsareal i de enkelte centre
- Ændringer i de maksimale butiksstørrelser i de enkelte centre

REGIONAL KLIMASTRATEGI

Region Hovedstaden og KKR (Kommunekontaktrådet) har i tæt samspil med de 29 kommuner i regionen udarbejdet et forslag til en fælles klimastrategi for hovedstadsregionen.

Den første fælles klimastrategi for hovedstadsregionen er kommunernes og regionens bidrag til at realisere den nye regerings mål om at fremme klimatilpasningsindsatsen, at CO₂-udledningen er reduceret med 40 procent i 2020 i forhold til 1990-niveauet og at el- og varmforsyningen er dækket af vedvarende energi i 2035.

Klimastrategien udpeger regionens væsentligste klimaudfordringer og inspi-



Erhverv langs jernbanen

Detailhandelsundersøgelse 2010

Der er i november 2010 udarbejdet Detailhandelsundersøgelse 2010 herunder delrapporter om: Kongevejen 205, Konsekvenser ved etablering af en discountbutik Sorgenfri Torv, Konsekvenser ved en udvidelse Netto, Kongevejen 166, Konsekvenser ved etablering af en discountbutik Analyse og vurdering af Bilka-placering april 2011



Detailhandel på Lyngby Hovedgade

rerer til løsninger og konkret handling på tværs af kommuner, region samt andre relevante parter.

Den overordnede vision er at "I 2025 er hovedstadsregionen den mest klimaberedte og energieffektive region i Danmark baseret på stærke regionale og tværkommunale samarbejder, hvor innovative offentlig-private partnerskaber bidrager til grøn vækst i international topklasse."

Klimastrategien indeholder 5 spor inden for strategiens to overordnede udfordringer – tilpasning til klimaforandringer og reduktion af CO₂. De fem spor er:

- En klimaberedt region
- Klimavenlig transport
- Omstilling af energisystemet
- Energieffektive bygninger
- Klimavenligt forbrug og indkøb

Klimastrategien rummer også en række anbefalinger og forslag, som kan danne udgangspunkt for fremtidig dialog og samarbejde med staten om de fælles klimaudfordringer.

Forslaget til klimastrategien har været i høring. I den forbindelse bakkede Lyngby-Taarbæk Kommune positivt op om strategiforslaget og gav i et høringssvar udtryk for at vi i videst muligt omfang vil støtte positivt op om dette. Strategien forventes endelig vedtaget i marts 2012.

SAMARBEJDER PÅ TVÆRS

Kommunalreformen lægger op til samarbejder på tværs af kommunegrænserne m.m. Kommunekontaktrådet i Region Hovedstaden, der er etableret af Kommunernes Landsforening, er et eksempel på et sådant samarbejde. Rådet drøfter, koordinerer og fastsætter fælles linjer for kommunernes regionalpolitiske indsats. Rådet består af borgmestrene i regionen og et antal kommunalbestyrelsesmedlemmer, så sammensætningen afspejler stemmeforeningen ved kommunevalget.

Ringby-Letbanesamarbejdet er et andet eksempel på et sådant samarbejde. Det består af Transportministeriet, Naturstyrelsen, Region Hovedstaden og kommunernes langs Ring 3, som samarbejder om en ambitiøs og langsigtet vision for byudviklingen langs Ring 3 med den kommende letbane som trafikal rygrad.

VAND- OG NATURPLANER

I december 2011 blev de endelige statslige vand- og naturplaner offentliggjort. Vandplanerne er en samlet plan for et forbedret dansk vandmiljø. Vandplanerne skal sikre renere vand i Danmarks søer, fjorde og åer. Natura 2000-planerne er en samlet plan for, hvordan vi sikrer fremgangen i vores internationalt vigtige natur, Natura 2000-områderne. Begge planer er udarbejdet i overensstemmelse med Miljømålsloven.

Vand- og naturplanerne sætter rammerne for planer, der berører vand - og Natura2000 områderne. I vandplanerne er der opstillet mål for miljøtilstanden

ØVRIG PLANLÆGNING

i søer, vandløb, kystvande og grundvand. Naturplanernes mål vedrører alene udpegningsgrundlaget i Natura2000 områderne.

Kommunerne skal udarbejde handleplaner til opfyldelse af dele af vand- og naturplanernes mål. Handleplanerne skal være godkendt senest 1 år efter, at vand- og naturplanerne er offentliggjort. Herefter skal kommunerne inden 2015 sætte handling bag planerne. Fra og med 2015 vil der være vedtaget nye vand- og naturplaner.

KOMMUNEPLANLÆGNING OG LOKALPLANLÆGNING

Af skemaerne fremgår hvilke kommuneplantillæg og lokalplaner, der er vedtaget siden den 1.2.2010, hvor Kommuneplan 2009 blev vedtaget. I relation til kommuneplanarbejdet har kommunalbestyrelsen den 30.8.2010 vedtaget "Støjhandlingsplan for vejtrafik 2010". Støjhandlingsplanen er baseret på en kortlægning af støjbelastede boliger og personer fra vejtrafikken. Planen giver resultatet af støjkortlægningen samt allerede gennemført støjbekæmpelse. Desuden indeholder planen forslag til støjdæmpende foranstaltninger frem til 2013, hvor der skal udarbejdes en ny støjhandlingsplan.

Kommuneplantillæg:

Nr.	Område	Omfattet rammeområde
1/2009	Områdecenter Bredebo	5.2.30
2/2009	Lyngby Hovedgade	2.1.91
3/2009	Elementbyen og Kunstnerbyen	6.1.62 og 6.1.65
4/2009	Mølledammen	1.1.40
5/2009	Taarbæk Strandvej 69	7.1.68
7/2009	Netto på Engelsborgvej	2.2.01
9/2009	DTU	1.7.90
10/2009	Skovtofte	3.2.69 og 3.2.31

ØVRIG PLANLÆGNING

Lokalplaner:

Nr.	Område	Formål
212	Netto på Engelsborgvej	At give mulighed for udvidelse af dagligvarebutik.
215	Furesø kvarteret i Virum	At sikre områdets karakter af grønt villaområde og de bevaringsværdige bygninger.
217	Lyngby Hovedgade 77-85	At give mulighed for at omdanne området til kontor- og serviceerhverv samt undervisnings- og sundhedsformål.
218	Landmålervej 9A	At give mulighed for at opføre 7 nye gæsteboliger og indrette 5 gæsteboliger i eksisterende bebyggelse.
219	Hjortekær langs Jægersborg Dyrehave	At sikre områdets karakter af grønt villaområde, de bevaringsværdige bygninger og den visuelle oplevelse af Jægersborg Dyrehave.
220	Områdecener Bredebo	At give mulighed for at opføre et tidsvarende plejecenter.
224	Nordlige del af Hjortekær	At sikre områdets karakter af grønt villaområde og de bevaringsværdige bygninger.
225	Lokalcenter på Geels Plads	At give mulighed for at overdække torvearealet og muliggøre mindre butiksudvidelser.
226	Taarbæk Strandvej 69	At give mulighed for at opføre 6 nye boliger.
227	Pritzels fabriksbygning ved Mølle dammen i Kgs. Lyngby	At give mulighed for renovering og tilbygning.
228	Danmarks Tekniske Universitet, Campus Lyngby	At udvikle DTU med højere bebyggelse placeret i netværkscentre og at bevare områdets grønne karakter.
229	Skovtofte	At give mulighed for anvendelse til boliger
230	Chr. X's Allé og Engelsborgvej	At give mulighed for at opføre ny bebyggelse til borgere med autisme og øvrige offentlige formål som findes i området.
231	Kongestien i Sorgenfri	At sikre helhedsindtrykket i den ensartede bebyggelse og sikre områdets grønne præg.

KLIMA

Klimavision:

Lyngby-Taarbæk vil være en sammenhængende, grøn og bæredygtig kommune. Robust helhedsorienteret planlægning, dialog og samarbejde på tværs med eksterne klimaaktører skal sikre, at der privat og kommunalt arbejdes for at reducere CO2-udslippet og at der tages højde for klimaforandringer gennem forebyggelse og tilpasning.

Lyngby-Taarbæks Klimastrategi er bygget op omkring en vision, en række målsætninger og udpegning af mere konkrete indsatsområder, som efterfølgende vil blive konkretiseret og prioriteret i relevante sektorplaner, som spildevandsplan, vandforsyningsplan og varmforsyningsplan, samt i en klimahandlingsplan, der forventes vedtaget primo 2012. Strategien forholder sig til de overordnede Agenda 21-krav, samt orienterer sig mod såvel CO2-reduktioner som klimatilpasning i forhold til at tilpasse udviklingen til forventede klimaforandringer.

Siden 2007 har hovedparten af de lokale Agenda 21-aktiviteter været koncentreret omkring klimaproblematikken - bl.a. i form af aktiviteter og events, der har været med til at reducere CO2-udslippet fra den kommunale drift og fra private og virksomheder. Agenda 21-strategien præsenteres sidst i denne strategi.

Klimaproblematikken har to ben. Klimaforandringerne skyldes bl.a. udledning af CO2. For at reducere risikoen for klimaforandringer er det nødvendigt at nedbringe udslippene af CO2 – klimaproblematikkens ene ben!

Klimaproblematikkens andet ben er klimatilpasningen. Opgaven med at tilpasse udviklingen til klimaforandringerne er som i de fleste andre kommuner i en opstartsfasen. Håndtering af regnvand og havvandsstigninger er den største udfordring, som kommunen allerede har taget fat på. Men området kræver også på længere sigt stor bevågenhed, hvis kommunen skal tilpasse sig de forventede fremtidige klimaforandringer.

Kommunes muligheder for at håndtere de klimaudfordringer vi står over for, kræver involvering og handling fra eksterne aktører – borgere, bolig-selskaber, virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Derfor er et særligt strategisk indsatsområde i en vellykket klimastrategi, at sikre, at eksterne aktører involveres, samt at der samarbejdes om løsningen på klimaproblematikken på tværs af kommunegrænserne, så de klimarelaterede problemerne ikke blot eksporteres fra en kommune til en anden.

Klimastrategien, hviler derfor på tre ben, der er vigtige at have med, når de fremtidige klimaudfordringer skal håndteres. De tre ben beskrives enkeltvis i det følgende.

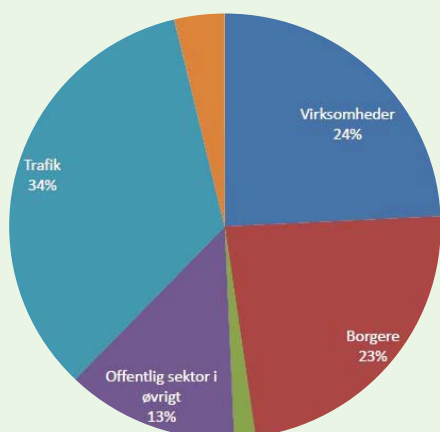


KLIMASTRATEGI

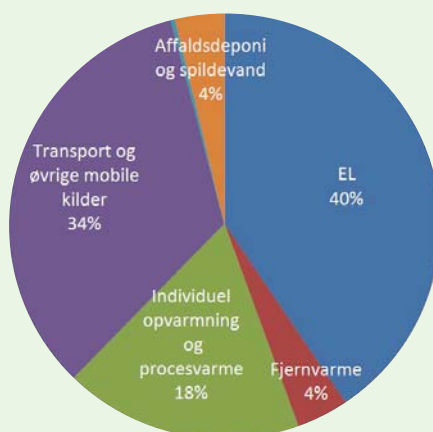
KLIMA

CO2- REDUKTION

Lyngby-Taarbæk Kommune har siden 70'erne arbejdet på at nedbringe energiforbruget og dermed også CO2-udslippet fra de kommunale bygninger, ligesom vi siden 2007 har sat fokus på klimaproblematikken i forbindelse med forskellige interne og borgerrettede klimaaktiviteter. CO2-udslippet fra den kommunale drift udgør kun ca. 3-4 % af det samlede CO2-udslip i kommunen (incl. andel af trafik). Alligevel er kommunens indsats vigtig som godt eksempel på, at vi løfter vores del af opgaven, og fordi kommunen med denne strategi påtager sig en central rolle som formidler af viden og erfaring.



Figur 1: CO2-udledning fordelt på kilder



Figur 2: De enkelte sektors relative bidrag til den samlede CO2-udledning

En konsekvent og vedvarende fokus på energistyring og energirecovering af de kommunale bygninger siden 1979 har resulteret i en samlet besparelse på ca. 800 mio. kr i forhold til opvarmningsforbruget.

En kortlægning af CO2-udslippet i 2008 fra Lyngby-Taarbæk Kommune som geografisk område viser, at der samlet blev udledt 426.646 ton CO2 – svarende til 8,3 ton CO2 pr. indbygger.

De tre altovervejende kilder til CO2-udledningen i Lyngby-Taarbæk Kommune er el (40 %), transport (34 %) og individuel opvarmning og procesvarme (18 %)

På baggrund af CO2-kortlægningen fra 2008 kan der konstateres et samlet tilgængeligt besparelspotentiale på 71.000 ton CO2 inden for el og varme samt et ikke-quantificerbart potentiale inden for trafik.

Målene for reduktion af CO2-udslippet er udarbejdet som en afvejning mellem ønsket om at skære kraftigt i udledningen og at lave målsætninger, der er opnåelige. Det betyder konkret, at målene tager afsæt i vurderinger af reduktionspotentialet, forventningen om udvikling af nye løsninger til reduktion af CO2, forventninger til renere energikilder, kommunens nuværende indsats på området samt de nationale målsætninger.

Med klimastrategien vil Lyngby-Taarbæk:

- Reducere CO2-udslippet fra LTK som geografisk område med 20 % i 2020, i forhold til CO2-udslippet i 2008.
- Reducere CO2-udslippet fra den kommunale drift med 2 % om året frem til 2025



KLIMA

Reduktionsmålene for Lyngby-Taarbæk Kommune er tænkt som absolutte mål, og er som udgangspunkt uafhængige af vækst i befolkning og erhverv. Reduktionsmålene og ambitionen i Vidensbystrategien om at udvikle attraktive erhvervsarealer og fortætte byen langs de kommende letbanestationer, med flere borgere og virksomheder til følge, er således ikke tænkt som modsætninger, men som udfordringer, der skal udvikles sammenhængende løsninger på. Stor vækst på disse områder, kan dog betyde, at målene kun kan opfyldes relativt.

Indsatsområder:

Med udgangspunkt i CO₂-kortlægningen fokuserer Lyngby-Taarbæk på følgende indsatsområder, når CO₂-udslippet skal reduceres:

Transport

- Forbedret og mere sammenhængende kollektiv trafik
- Etablering af letbane
- Infrastruktur for elbiler
- Forbedring af cykelforhold
- Udnyttelse af stationsnærhedsprincippet, - med mulighed for byudvikling med høj bebyggelsesprocent
- Indkøb af miljøvenlige biler, internt i kommunen

Opvarmning og elforbrug

- Ny varmforsyningsplan, med fokus på bl.a. affaldsbaseret fjernvarme og vedvarende energi
- Energikrav til bygninger, nye, eksisterende og egne
- Fokus på energirenovering, opfølgning på termografering mm.
- Vedvarende energi
- Energisparekampagner, internt og eksternt
- Fortsat intern energistyring
- Grønne indkøb, herunder skærpede krav til kommunens leverandører på energi- og miljøområdet

Indsatsområderne vil blive konkretiseret og prioriteret i relevante sektorplaner, samt i klimahandlingsplanen, der forventes vedtaget primo 2012.

Udfordringer:

Fysisk planlægning:

Den fysiske planlægning er et væsentligt redskab at benytte for at nye bygninger og bydele bliver miljømæssigt bæredygtige. På tilsvarende vis kan den øvrige kommunale planlægning påvirke fremtidens energiforsyning til eksisterende boliger, med mulighed for at fremme brug af vedvarende energi. Udfordringen bliver at sikre klimahensyn i al planlægning i balance med hensyn til udvikling og økonomi.

Der lægges generelt op til, at byen skal fortættes, samt at der kan ske vækst i de stationsnære områder langs den planlagte letbane. Væksten i de nye stationsnære byområder langs letbanen betyder dog, at den sam-



KLIMA

lede CO₂-udledning i LTK ikke nødvendigvis vil falde, da væksten vurderes at generere mere trafik i de nye byudviklingsområder. En udfordring der bør tages højde for, hvis der i kommuneplanstrategien tages beslutning om fortætning af byen.

Hvis vi skal fastholde billedet og den fælles identitet af Lyngby-Taarbæk som grøn kommune, er det derfor afgørende, at fortætningen sker på et grønt og bæredygtigt grundlag. Det vil sige, at der skal udvikles lavenergi-byggeri samtidig med, at der fortsat investeres i energi- og miljøvenlige tiltag i områdets eksisterende bygninger.

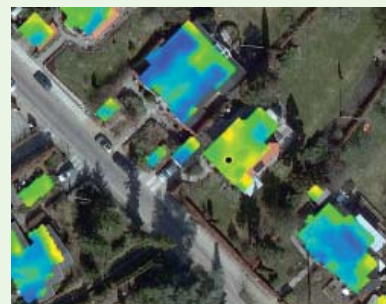
De kommunale virkemidler:

Udfordringen på transportområdet er dobbelt, idet CO₂-udslippet skal reduceres og stigningen i bilkørslen skal modvirkes. Kommunens muligheder for at styre trafikudviklingen er relativt begrænset, idet trafikken er betinget af en lang række forhold, der i bedste fald kun er delvist styrbare for kommunen. Kommunen kan dog sammen med andre kommuner og regionen søge at påvirke regeringen og de overordnede myndigheder til forbedret offentlig transport og en statslig plan for, hvordan biltrafikken og CO₂-udslippet herfra reduceres. Herunder mulighed for indførelse af trængselsafgifter lokalt.

Kommunen kan heller ikke direkte regulere det private el- og varmebrug, men er henvist til at søge at påvirke borgere og virksomheder til at reducere forbruget. De forskellige roller, som kommunen har mulighed for at bringe i spil for at reducere CO₂-udslippet, kan dog tages mere aktivt i brug – f.eks. som myndighed, planlægger, serviceudbyder, indkøber, bygherrer, vejleder og inspirator.

F.eks. lægges der i Vidensbystrategien op til, at der skal udvikles et rådgivningstilbud, hvor aktørerne kan få foretaget en energiteknisk gennemgang og modtage forslag og anbefalinger til energioptimeringer. Rådgivningstilbuddet kan udvikles i et samarbejde mellem forsyningselskaberne og områdets øvrige nøgleaktører med udgangspunkt i det etablerede vidensbynetværk VBN "Klima og grøn teknologi" for at sikre bred forankring.

Et andet eksempel på, hvordan kommunen kan vejlede og inspirere, er den termografisk overflyvning af samtlige bygninger i kommunen, som blev gennemført i 2010. Resultatet er frit tilgængeligt på kommunens hjemmeside, og har bl.a. til formål at give borgere og virksomheder en indikation af hvor stort et evt. varmetab fra de pågældende bygninger er. Viden der bl.a. skal inspirere til energirenovering af bygninger, hvor dette er relevant. Et indsatsområde kunne være at markedsføre termograferingsresultaterne mere målrettet til virksomhederne i kommunen



KLIMA

KLIMATILPASNING

Fremtidens klima bliver varmere og mere ekstremt. Ifølge Klima- og Energiministeriet er temperaturen i Danmark steget med halvanden grad siden 1873. I samme periode er nedbøren steget med 15 %. Vindforhold og vandstande har også ændret sig.

Med Klimastrategien vil Lyngby-Taarbæk:

- Undersøge og fastlægge behovet for tilpasning til fremtidige klimaændringer og handle på baggrund af resultatet
- Indarbejde klimatilpasning rettidigt i relevante sektorplaner, så sagsbehandling og nye projekter er fremtidssikrede
- Arbejde for at den grønne kommune også bliver blå ved at anvende regn- og overfladevand som et synligt og rekreativt element i byrummet
- Arbejde for at lokale aktører med viden på dette område spiller sammen med kommunen om at skabe innovative løsninger

Danmark får ifølge DMI et varmere og vådere vejr med flere ekstremer i fremtiden. De vigtigste forventede ændringer er:

- *Mere regn. Der kommer mere regn om vinteren og mindre om sommeren. Om sommeren vil der være både tørkeperioder og kraftigere regnskyl.*
- *Mildere vintre. Vintrene vil blive mildere og fugtigere.*
- *Varmere somre. Somrene bliver varmere, og der kan komme flere og længere hedebølger.*
- *Højere vandstand. Der forventes en generel vandstandsstigning i havene omkring Danmark.*
- *Mere vind. Der kan forventes flere kraftige storme.*
- *Større skydække. Der vil generelt være et svagt stigende skydække, som vil være størst om vinteren*

Ifølge FN's klimapanel (IPCC) skyldes hovedparten af ændringerne menneskelige aktiviteter. Især udslip af CO₂ fra afbrænding af kul, olie og gas, udslip af andre drivhusgasser og fældning af skove. Hvor meget klimaet vil ændre sig i fremtiden, er svært at forudsige, men FN's klimapanel har udarbejdet en række scenarier, som denne klimastrategi læner sig op af.

Klimaændringer forventes at påvirke Lyngby-Taarbæk på mange områder. Der har allerede været en forsmag på, hvad der kan forventes fremover ved regnhændelser i 2007 og 2010.

Det vurderes, at der allerede nu bør udarbejdes beredskabsplaner for særligt sårbare områder i kommunen med kendte problemer. Beredskabsplanerne skal kunne fungere, indtil områderne på forskellig vis er blevet klimatilpasset. Dette er en proces, der vil skulle foregå over mange år, og som skal sikre en langsigtet tilpasning til de kommende klimaforandringer.

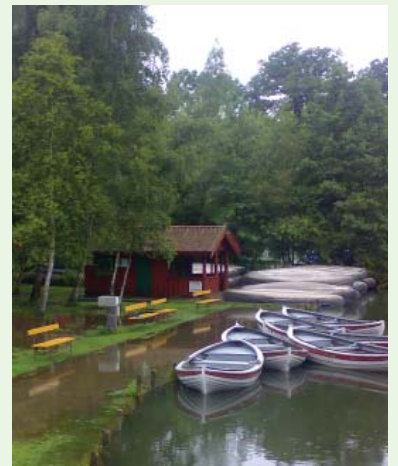


Indsatsområder:

På baggrund af risikovurderinger og sårbarhedsanalyser af situationen lokalt i Lyngby-Taarbæk vil kommunen, som det væsentligste i forbindelse med klimatilpasningen i forhold til regnvandshåndtering, recipienter (søer, vandløb og kysten), grundvand, natur og parker fokusere på nedenstående indsatsområder:

- Beredskabsplaner for udvalgte sårbare områder
- Øget satsning på Lokal Afledning af Regnvand (LAR-løsninger), f.eks.
- "Blå byrum", grønne tage m.m.
- Forsinkelsesbassiner for at minimere overløb til recipienter.
- Tilstands- og risikovurdering af Mølleåens sluser
- Klimaforandringer i forhold til grundvandsbeskyttelse i områder med særlige drikkevandsinteresser
- Byggerier - så det ikke får u hensigtsmæssige konsekvenser for borgerne, at grundvandsniveauet og temperaturen stiger.
- Invasive arter, der truer den biologiske mangfoldighed på grund af temperaturstigning eller vådere klima.

Indsatsområderne vil blive konkretiseret og prioriteret i relevante sektorplaner, samt i klimahandlingsplanen, der forventes vedtaget primo 2012.



Udfordringer:

Den største udfordring med hensyn til håndtering af regnvand er det økonomiske aspekt. Derfor er udfordringen at få størst effekt for færrest penge. Samtidig er der tale om grænseoverskridende problemstillinger, som kræver tæt samarbejde og koordination med nabokommunerne. Jo før der sættes ind og prioriteres og jo bredere de forskellige tiltag indarbejdes i forskellige planer, desto bedre vil kommunen være rustet til de kommende udfordringer. Ved således at være på forkant vil kommunen på den lange bane kunne spare mange penge frem for senere - med store udgifter til følge - at skulle udbedre skaderne forårsaget af klimaforandringerne.

KLIMA

INDDRAGELSE AF EKSTERNE AKTØRER

Dialog og samarbejde med borgere, erhvervsliv, uddannelsesinstitutioner og andre aktører er helt afgørende for, at CO₂-reduktionsmålene i klimastrategien kan nås. Ca. 95 % af CO₂-udledningen inden for kommunegrænsen kommer nemlig fra andre end kommunen som virksomhed, så her er kommunens mulighed for påvirkning kun indirekte og afhængig af samspil og dialog med eksterne aktører.

Med Klimastrategien vil Lyngby-Taarbæk:

- I dialog med borgere, uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv
- Forankre arbejdet med at reducere CO₂-udslippet internt og eksternt i kommunen
- Samarbejde på tværs af kommunegrænserne om løsninger

Klimatilpasning er grænseoverskridende problemstillinger, som kræver tæt samarbejde og koordination med nabokommunerne for ikke at eksportere problemer fra den ene kommune videre til den anden. Derfor er der behov for at skabe stærke netværk og nye partnerskaber samt at samarbejde på tværs af kommunegrænser. At følge strategiarbejdet i KKR (KL's Kommunekontakttråd) og Region Hovedstaden tæt er også en forudsætning for succes på dette område.

Lyngby-Taarbæk deltager allerede i forskellige samarbejder om klimaproblematikken, bl.a.:

- "Klikovand", som er et tværkommunalt projekt om udfordringerne på vand- og spildevandsområdet, som også involverer kommunernes forsyningselskaber.
- "Natur- og Miljøsamarbejdet" med 6 "nabokommuner", hvori klimaforandringerne og kampagner målrettet CO₂-udledningen fra kommunen som geografisk område allerede er sat på dagsordenen.
- Samarbejde omkring Furesøens fremtid med bl.a. Rudersdal og Furesø kommuner.
- Samarbejde om udarbejdelse af nyt regulativ for Mølleåen med Rudersdal og Gladsaxe Kommune.
- Netværk for "Klima og grøn teknologi", med deltagelse af lokale virksomheder og uddannelsesinstitutioner - udløber af Vidensbystrategien.
- Klimasamarbejde med DTU, hvor kommunen stiller sig til rådighed som case for studerende der vil arbejde med klimarelaterede projekter.
- Samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning om klimatilpasning i kommunen.
- Ringbyprojektet; bæredygtig byudvikling omkring de kommende letbane-stationer langs Ring 3.
- Følger samarbejdet med 16 kommuner i hovedstadsområdet om mulighed for at indføre trængselsafgifter/bompenge



Indsatsområder:

For at efterleve målene om øget dialog, inddragelse og samarbejde i forhold til implementering af klimastrategien, vil der være fokus på:

- Netværk/partnerskaber med erhverv og uddannelsesinstitutioner om fremtidige klimaløsninger, bl.a. i regi af Vidensbystrategien og de netværk (VBN) der dannes her
- Fortsættelse af eksisterende samarbejder og udbygge dem, hvor det er relevant
- Koordinering, implementering og udvikling af klimaindsatsen internt i kommunen
- Adfærds-kampanjer internt i kommunen og over for borgere og virksomheder

Fra strategi til handling:

I skemaet nedenfor ses en forventet tidsplan for sektorplaner og strategier, hvori klimastrategiens indsatsområder vil blive konkretiseret og prioriteret. Helhedsorienteret planlægning skal løbende sikre, at klimaproblematikken indarbejdes i sektorplanerne samt at der er sammenhæng mellem det der besluttet i de enkelte planer.

Se skemaet i de enkelte planer.

Initiativ/år	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Vidensbystrategi	X									
Varmeforsyningsplan	X									
Kommuneplanstrategi		X			X				X	
Klimahandlingsplan		X								
Kommuneplan			X				X			
Spildevandsplan			X							
Vandforsyningsplan	X									
Affaldsplan			X							
Revision af Mølleåens vandløbsregulativ			X							
Indsatsplaner grundvandsbeskyttelse		X								
Beredskabsplaner for sårbare områder			(x)							
Naturstrategi				(x)						

(x) ikke lovpligtige. Forventet tidsplan.



AGENDA 21

Agenda 21-strategi:

Kommunalbestyrelsen ønsker, at de 5 Agenda 21-emner fortsat vurderes og målsættes, hvor det er relevant i det løbende strategiarbejde i kommunen.

Siden 2007 har hovedparten af de lokale Agenda 21-aktiviteter været koncentreret omkring klimaproblematikken - bl.a. i form af aktiviteter og events, der har været med til at reducere CO₂-udslippet fra den kommunale drift og fra private og virksomheder. Den forebyggende indsats har hovedsagligt haft til formål at reducere udledningen af drivhusgasser og derved medvirke til en opbremsning af temperaturstigningerne.

Ifølge Planloven skal der inden udgangen af 2011 være vedtaget en ny Agenda 21-strategi, som indeholder kommunalbestyrelsens målsætninger for det fremtidige arbejdet med at:

- mindske miljøbelastningen
- fremme en bæredygtig byudvikling og byomdannelse
- fremme biologisk mangfoldighed
- inddrage borgerne og erhvervslivet i det lokale Agenda 21-arbejde
- fremme samspillet mellem beslutninger på tværs af sektorer

I kommuneplanstrategien er der generelt fokus på bæredygtig byudvikling og byomdannelse, samt inddragelsen af erhvervslivet og uddannelsesinstitutionerne i forbindelse hermed.

Inddragelse af borgere og erhvervslivet spiller en vigtig rolle i forbindelse med udmøntningen af klimastrategien, da de store udfordringer med at reducere CO₂-udslippet i kommunen, som geografisk enhed kræver involvering af eksterne klimaaktører som borgere, virksomheder og uddannelsesinstitutioner m.fl.

Mindskelse af miljøbelastningen og fremme af den biologiske mangfoldighed er også en naturlig del af denne klimastrategi og de efterfølgende sektorplaner og klimahandlingsplanen.

VIDENSBY 2020

Lyngby-Taarbæk Vidensby strategi 2020 er den strategiske overligger for kommunens Klima- og kommuneplanstrategi. Den er formuleret af en Task Force nedsat af Erhvervsrådet i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommunes Udviklings- og Strategiudvalg.

Sammen har de sat sig i spidsen for at sætte en fælles retning for lokalområdet, der skal fremme vækst og udvikling for borgere, virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Det gøres gennem foreningen Lyngby-Taarbæk Vidensby, der blev stiftet i januar 2012.

Vidensby strategi 2020 kan læses i sin fulde udstrækning på www.ltk.dk/vidensby

RESUME

Lyngby-Taarbæk har alle forudsætninger for at blive et kraftcenter for viden i 2020 – en vidensby. Undersøgelser viser, at området har en nærmest ekstrem specialisering inden for videnstunge erhverv, et af Europas førende tekniske universiteter (DTU), nogle af landets bedste folkeskoler, gymnasier og erhvervsskoler og 18 procent borgere med en videregående uddannelse.

Som by står Kgs. Lyngby stærkt med Storcenteret, specialbutikkerne på hovedgaden og Magasin som attraktioner. Samtidig har området mange rekreative kvaliteter. Begge dele vægter højt, når man søger bolig.

Hertil kommer, at en letbane er på vej til byen. Det øger mobiliteten og skaber nye muligheder.

Men undersøgelser viser også, at Lyngby-Taarbæk er udfordret på sine styrkepositioner:

- Nogle af kommunens erhvervsarealer skal udvikles og omformes for at blive attraktive igen.
- Den grønne profil er udfordret. At være en grøn kommune handler i fremtiden ikke kun om natur, parker, søer og skove. Fremtidens "grønne" konkurrence kommer også til at handle om klima og grøn teknologi.
- Kommunens detailhandelsposition er udfordret af nye storcentre i regionen.
- Der er pres på velfærdsydelse, både økonomisk og i forhold til stigende forventningerne fra brugerne.
- Byens aktiver hænger ikke godt nok sammen. Den kollektive transport til og fra DTU, K-Nord (Lyngbys handelsskole og erhvervsakademi) og de vigtigste erhvervsområder er ikke optimal. Men også de mentale koblinger vurderes at være for svage. Det er fx ikke synligt i bybilledet, at et stort universitet ligger i byen. Svaghederne i infrastrukturen medvirker til, at byens handelsliv ikke drager den fulde fordel af de mange indpendlende studerende og medarbejdere.

Deltagerne i Task Force nedsat af Lyngby-Taarbæks Erhvervsråd:

- *Formand for Lyngby-Taarbæks Erhvervsråd Torben Schwabe (direktør, Lyngby Storcenter)*
- *Næstformand for Lyngby-Taarbæks Erhvervsråd René van Laer (direktør, K-Nord)*
- *Universitetsdirektør Claus Nielsen (DTU)*
- *Udviklingsdirektør Stig P. Christensen (COWI)*
- *Rektor Poul Rasmussen (Virum Gymnasium)*
- *Kommunaldirektør Tim E. Andersen (Lyngby-Taarbæk Kommune)*

VIDENSBY 2020

VISIONEN FOR VIDENSBY 2020

På den baggrund er der formuleret en vision for Vidensby 2020. Udgangspunktet for visionen er, at bedre livskvalitet og velfærdsydelser, bæredygtig og grøn byudvikling, en mere attraktiv handelsby, et stærkere forsknings- og uddannelsesmiljø og vækst i områdets videnstunge erhverv ikke er modsætninger. Tværtimod skal der udvikles fælles, sammenhængende løsninger på de udfordringer, der er skitseret i partnerskaber mellem virksomheder, uddannelsesinstitutioner og kommune.

Visionen er, at Lyngby-Taarbæk i 2020 er:

- En af Nordeuropas førende videns- og universitetsbyer
- En førende uddannelsesby med høj kvalitet, bredt udbud og et generelt højt uddannelsesniveau
- Et internationalt orienteret knudepunkt for arbejdskraft, kultur og handel
- Et område kendetegnet ved bæredygtig vækst, velfærd og byudvikling.

INDSATSOMRÅDER

For at nå målene sættes der ind på ni indsatsområder.

Retningspile Overskrifter	Fokus på vidensbaserede erhverv	Sammenhængende og bæredygtig by	Nye services og kvaliteter i Lyngby-Taarbæk
Strategisk byudvikling	Tiltrække og fastholde vidensvirksomheder	Udvikle LTK som universitetsby med effektiv infrastruktur	Levende og attraktivt bymiljø med unikke kvaliteter
Innovation og netværk	Netværk for vidensvirksomheder	Udvikle grønne boliger og grøn teknologi	Udvikle fremtidens velfærdsydelser
Erhvervs- og borgerservice	Fremme af iværksætteri og entrepreneurship	Fremme energirådgivning	Fremme erhvervs- og borgerservice

1. Tiltrække og fastholde vidensvirksomheder

Ambitionen er, at Lyngby-Taarbæk er en by, der især lever af viden. Det er vigtigt, at satse bredt på at tiltrække og fastholde vidensvirksomheder, herunder dem, der bygger på tekniske og ingeniørmæssige kompetencer og forskningsresultater. DTU's beliggenhed i kommunen giver et væld af muligheder inden for områder som IT, cleantech og velfærdsteknologi. Der er behov for, at den forskningsmæssige viden fra DTU indgår direkte i den erhvervsservice, som kommunen yder til iværksættere og virksomheder og at der er et højt kendskab til Matchpoint, som er et tilbud etableret af DTU Match og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Hvis målet om en internationalt orienteret attraktiv videns- og universitetsby skal opnås, er det vigtigt også at sikre adgang til attraktive kollegier og boliger især i Kgs. Lyngby – også for studerende og



medarbejdere, der kommer fra udlandet. Jo flere mennesker, der bor i den centrale del af Kgs. Lyngby, jo større basis for liv i byen, vil der være.

2. Udvikle Lyngby-Taarbæk som universitetsby med effektiv infrastruktur

”Den mindste by med det relativt største universitet”. Sådan kan man karakterisere Lyngby-Taarbæk, hvis man sammenligner universitetsbyer i Nordeuropa. Men at DTU har over 7.000 studerende og 4.500 ansatte og at området har mange andre, store uddannelsesinstitutioner er ikke synligt nok i bybilledet. Ambitionen er, at man skal kunne mærke i byrummet, at Lyngby-Taarbæk er en videns- og universitetsby med mange nationaliteter. For at sikre let adgang til byen er der behov for at styrke den kollektive transport til og fra byens knudepunkter og at lette adgangen til DTU for borgere, elever og lærere samt virksomhedernes ansatte.

3. Levende og attraktivt bymiljø med unikke kvaliteter

Det er vigtigt, at være en attraktiv handelsby, der tiltrækker handlende fra både det nordsjællandske område og kommunerne langs Ring 3, når letbanen kommer.

Det vil kunne støtte en udvikling af et centralt område med oplevelses- og udfoldelsesmuligheder, restauranter, caféer, specialbutikker, internationale detailkæder, studiemiljø, spændende byrum, arkitektur mv. Det vurderes, at der er et stort potentiale i at tiltrække flere studerende til byens butikker og byrum.

Ambitionen er at der samarbejdes om en koncept- og kvalitetsudvikling, der sætter nye standarder for Kgs. Lyngby som handelsby. Der til er det en god ide at udvikle unikke byrumskvaliteter for eksempel gennem arkitektkonkurrencer og ved at være i fortsat dialog med brugerne.

4. Netværk for vidensvirksomheder

Mange af målene i Vidensby 2020 kan kun realiseres, hvis der etableres nye samarbejdsprojekter på tværs af sektorerne. Der er allerede etableret fem Vidensbynetværk (VBN), hvor engagerede og vidende deltagere fra området mødes for at drøfte, hvordan Vidensbystrategien kan blive realiseret.

Der bør også sættes ind for at styrke netværk mellem virksomhederne. Den geografiske nærhed og kombinationen af unge og vel-etablerede vidensvirksomheder og forskningsaktiviteter i området giver gode muligheder for at etablere udbytterige relationer, der kan fremme væksten.

5. Udvikle grønne boliger og grøn teknologi

Lyngby-Taarbæks grønne, rekreative identitet skal bevares. Det bidrager til en høj livskvalitet og er et godt udgangspunkt for at tiltrække flere borgere og virksomheder. Men ambitionen kan løftes: Lyngby-Taarbæk bør være et bæredygtigt udviklingslaboratorium, hvor virksomheder, kommune, forskere og forsyningselskaber samarbejder om at udvikle bæredygtige teknologier og bæredygtigt byggeri. Hvis en kommende byfortætning sker på et bæredygtigt grundlag, kan der skabes en fælles identitet i Lyngby-Taarbæk som

en grøn og bæredygtig kommune. Der skal udvikles lavenergibyggeri samtidig med, at det grønne element tænkes ind i udviklingen af nye bygninger – fx i form af grønne tage og grønne uderum

Indsatsområdet skal også ses i sammenhæng med afsnit om klimastrategi, der opstiller mål for såvel CO₂-udledning, som for, hvordan kommunen kan forebygge og tilpasse sig de forventede klimaforandringer.

6. Udvikle fremtidens velfærdsydelser

Det er nødvendigt at nytænke måden, kommunen udvikler og leverer velfærdsydelser på. Den demografiske udvikling betyder, at stadigt færre arbejdende mennesker skal finansiere velfærdsydelser til stadigt flere personer uden for arbejdsstyrken. Samtidig stiger brugerne forventninger til kvaliteten af velfærdsydelserne.

DTU forsker i teknologier med stor relevans for fremtidens velfærdsydelser. Området har en masse virksomheder, der teknologisk og kompetencemæssigt kan bidrage til nye velfærdsteknologier. Og kommunen rummer ca. 100 velfærdsinstitutioner, der kan bidrage med know how og viden, og fungere som testlaboratorium for nye forretningsideer.

7. Fremme iværksættere og entrepreneurship

Lyngby-Taarbæk skal være en kommune med langt flere succesfulde iværksættere. Forskerparken Scion-DTU A/S Lyngby er i dag Lyngby-Taarbæks flagskib på iværksætterfronten. Også K-Nord har en bred portefølje af initiativer rettet mod dette indsatsområde. Men der mangler sammenhæng mellem aktiviteterne.

En af ambitionerne i Vidensby 2020 er at skabe en fødekæde for innovation, der starter i folkeskolen og fortsætter op gennem skolesystemet.

8. Fremme energirådgivning

Hvis Lyngby-Taarbæk skal være kendt som et grønt og bæredygtigt område, er det vigtigt, at områdets virksomheder, uddannelsesinstitutioner og kommunale ejendomme bliver blandt landets mest energieffektive.

For at fremme energieffektiviseringer er det ambitionen at områdets nøgleaktører udvikler et rådgivningstilbud, hvor virksomheder kan få foretaget en energiteknisk gennemgang og modtage forslag og anbefalinger til energioptimeringer.

9. Fremme erhvervs- og borgerservice

Den kommunale service skal samtidigt være i top. Kommunen vil arbejde for, at det bliver let for både virksomheder og borgere at komme i kontakt med relevante personer i forvaltningerne. Kommunen digitaliserede i 2011 byggesagsområdet. På www.ltk.dk kan man 24 timer i døgnet afklare muligheder, se arkivoplysninger og søge om byggetilladelse. Samme udvikling skal fremmes i forhold til borgerservice, hvor borgerne skal kunne løse flest mulige opgaver via digitale selvbetjeningsløsninger. I mødet med Jobcenteret, skal virksomheder opleve en hurtig og professionel behandling, fx i forhold til at få ledige akademikere ud i små og mellemstore virksomheder.

Foreningen Lyngby-Taarbæk Vidensby

Foreningens formål er:

- *At bidrage til realiseringen af vidensbyvisionen i partnerskaber mellem virksomheder, uddannelsesinstitutioner, kommunen og andre relevante aktører*
- *At bidrage til områdets fortsatte vækst og udvikling til gavn for borgere og virksomheder*
- *At skabe netværk og strategiske partnerskaber lokalt, regionalt, nationalt og internationalt*
- *At mobilisere lokalområdet i områdets fortsatte vækst og udvikling bl.a. via øget internationalisering, udvikling af inkubations- og iværksættermiljøer mm.*

Bestyrelsen består af følgende medlemmer:

Fra virksomhederne:

- *Afdelingsdirektør Bjarke Bendix Cloos, Danica Pension*
- *Direktør Kjartan Langvad, Pihl & Søn*
- *Vice President, HR, Jesper Lemmich, Haldor Topsøe*
- *Udviklingsdirektør Stig P. Christensen, COWI*

Fra uddannelsesinstitutionerne:

- *Direktør Claus Nielsen, (DTU), formand*
- *Direktør René van Laer, Handelsskolen Nord (K-nord)*

Fra de boligsociale foreninger:

- *Bestyrelsesmedlem Steen Johansen, Dansk Almennyttigt Boligselskab (DAB)*

Fra Lyngby-Taarbæk Kommune:

- *Borgmester Søren P. Rasmussen*
- *Viceborgmester Simon Pihl Sørensen*
- *Kommunalbestyrelsesmedlem Hans Henrik Madsen, næstformand*
- *Kommunalbestyrelsesmedlem Rolf Aagaard-Svendsen*

REVISIONSMETODE

GRØNT LYS er Lyngby-Taarbæk Kommunes kommuneplan- og agenda 21-strategi.

GRØNT LYS er udviklet på baggrund af tankerne i "Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020", der som nævnt er med i kommuneplanstrategien i resumé.

Revisionsmetode

Den gældende kommuneplan er digital og ligger på <http://www.kommuneplan.ltk.dk/> Den består af 4 overordnede emner: Byudvikling, Bygningskultur, Hvad gælder og Øvrig planlægning.

Der vil blive tale om en delvis revision af kommuneplanen med revision i følgende afsnit:

Alle afsnit under emnet Byudvikling skal revideres sammen med de berørte rammer under Hvad gælder,

Der tilføjes nye afsnit under emnet Byudvikling

Enkelte afsnit revideres i afsnit om Bygningskultur,

Revision af rammer for åben-lav boligbebyggelse under emnet Hvad gælder,

Eventuel revision af enkelte retningslinjer for landskabet under emnet Hvad gælder og

Relevante afsnit revideres/ajourføres under emnet Øvrig planlægning.

EXECUTIVE SUMMARY

GRØNT LYS – En strategi for byudvikling og klima i Lyngby-Taarbæk

Kommunalbestyrelsen ønsker med GRØNT LYS at invitere alle til at deltage i kommunens udvikling og dermed en videreudvikling af velfærden for alle kommunens borgere.

GRØNT LYS indeholder en byvision for år 2030 og følgende øvrige emner: letbane i Ring 3, stationsnære arealer, Ringbyen Loop City, bygningskultur og landskab, øvrig planlægning, klima og Agenda 21-strategi samt resumé af strategien Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020.

I executive summary i Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020, der kan downloades på www.ltk.dk, fremgår den overordnede vision og indsatsområder.

Byvision 2030 er tænkt som en rejse i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030. Den beskriver en mulig fremtidig byfortætning i Kgs. Lyngby, op langs den kommende letbanes linjeføring forbi Fortunbyen og op til DTU. Byvisionen er udarbejdet på baggrund af tankerne i Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020. Der er tale om en vækststrategi, der kan betyde flere boliger og mere byliv, mere erhvervsliv med fokus på videns erhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder, flere kulturelle tilbud og bedre transportmuligheder.

I klima- og Agenda 21-strategien lyder visionen: Lyngby-Taarbæk vil være en sammenhængende, grøn og bæredygtig kommune. Robust helhedsorienteret planlægning, dialog og samarbejder på tværs med eksterne klimaaktører skal sikre, at der privat og kommunalt arbejdes for at reducere CO2-udslippet og at der tages højde for klimaforandringer gennem forebyggelse og tilpasning.

Alle kommunens borgere, erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner, deres ansatte og studerende inviteres til dialog og debat lørdag den 12. maj kl. 13 – 15.30 på Lyngby Rådhus. Der sættes fokus på byvision 2030, klima og internationalisering.

Tag del i udviklingen af Lyngby-Taarbæk!

DIALOG OG DEBAT

GRØNT LYS er kommunalbestyrelsens forslag til en strategi for byudvikling og klima i Lyngby-Taarbæk.

Kommunalbestyrelsen ønsker viden, vækst og visionære ideer til Lyngby-Taarbæk.

Byvision 2030 i **GRØNT LYS** skitserer en fremtid med en fortætning, der giver mulighed for flere boliger, mere detailhandel og byliv, flere erhvervsvirksomheder og uddannelsessteder men også bedre trafikale løsninger. **GRØNT LYS** er et skridt på vejen.

Som i teatret indikerer det grønne lys, at der stadig er ledige pladser. Det er en invitation til alle om at tage del i kommunens udvikling og dermed en videreudvikling af velfærden for alle kommunens borgere. Det grønne lys indikerer også, at Lyngby-Taarbæk er kendt for flotte landskabstræk og nær tilknytning til skov, sø og hav.

GRØNT LYS peger også på strategier for en bæredygtig og klimavenlig udvikling. Strategien opstiller kommunalbestyrelsens visioner og indsatsområder for CO2-reduktion, klimatilpasning og inddragelse af eksterne aktører.

Alle interesserede, kommunens borgere, erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner, deres ansatte og studerende inviteres hermed til dialog og debat lørdag den 12. maj 2012 kl. 13.00 – 15.30 på Lyngby Rådhus. Der sættes fokus på byvision 2030, klima og internationalisering.

Tag del i udviklingen af Lyngby-Taarbæk!

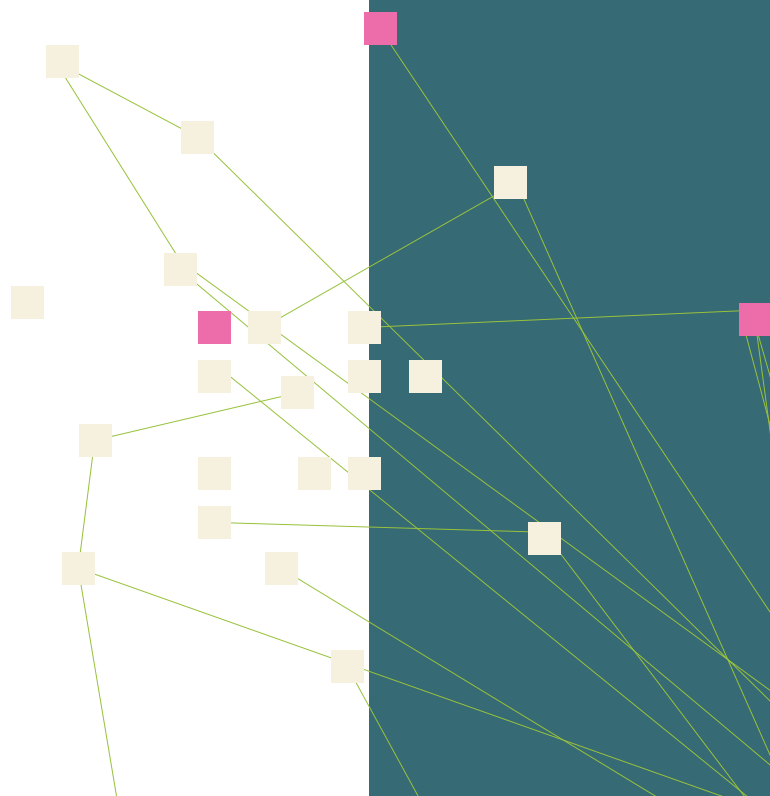
Se mere på www.ltk.dk

Forslag og bemærkninger kan i øvrigt sendes senest den xx. maj 2012 til:

teknisk@ltk.dk

eller til

Kommunalbestyrelsen
Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby



GRØNT LYS – REVIDERET efter usu 10-2-2012

Kommunalbestyrelsen ønsker viden, vækst og visionære ideer til Lyngby-Taarbæk.

Med Kommunalbestyrelsens strategi GRØNT LYS sættes fokus på en byvision for fremtiden.

Byvisionen skitserer en fremtid med en fortætning, der giver mulighed for flere boliger, mere detailhandel og byliv, flere erhvervsvirksomheder og uddannelsessteder men også bedre trafikale løsninger. GRØNT LYS er et skridt på vejen.

Som i teatret indikerer det grønne lys, at der stadig er ledige pladser. Det er en invitation til alle om at tage del i kommunens udvikling og dermed en videreudvikling af velfærden for alle kommunens borgere. Det grønne lys indikerer også, at Lyngby-Taarbæk er kendt for flotte landskabstræk og nær tilknytning til sø og hav. GRØNT LYS peger også på strategier for en bæredygtig og klimavenlig udvikling.

Lyngby-Taarbæk er en af kommunerne i Ringby-Letbanesamarbejdet. Der er nu enighed om at gennemføre en letbane fra Lundtofte til Ishøj. Det giver nye muligheder for byudvikling i Lyngby-Taarbæk og fordele for mange borgere og pendlere. Letbanen er en stor investering, der vejer tungt i de kommunale budgetter i årene fremover. Derfor skal de nye muligheder udnyttes, så investeringen giver maksimal bonus for borgerne, erhvervslivet og uddannelsesinstitutioner og samtidig også for den kommunale økonomi.

Byvisionen i GRØNT LYS er opstået på baggrund af tankerne i Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020. Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020 blev vedtaget i august 2011. Det er en strategi udviklet af erhvervslivet, uddannelsesinstitutionerne og Lyngby-Taarbæk Kommune. Analyser viser, at kommunen har mange forudsætninger for at udvikle sig som vidensby. En vidensby, der består af et førende universitet, gode uddannelsesinstitutioner, videnstunge erhverv og veluddannede borgere. Sidst i hæftet er Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020 gengivet i resumé.

Kommunalbestyrelsen er med GRØNT LYS åben for dialog og debat. Efter debat og endelig vedtagelse af strategien skal kommuneplanen ændres, så strategierne i GRØNT LYS understøttes.

Kommunalbestyrelsen ønsker alle en god debat.

Søren P. Rasmussen
Borgmester

BYVISION - LYNGBY-TAARBÆK RINGBY

Vidensby 2020 og Ringbyen

"Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020" er en strategi for udvikling af hele kommunen. Den bæres af tanken om at sammenbinde uddannelsesinstitutioner, erhvervsliv og handelsbyen Kgs. Lyngby, så ny synergi opstår. [Målt på attraktivitet skal Kgs. Lyngby kunne måle sig med andre universitetsbyer, også på attraktive natur-, kultur- og fritidstilbud.](#)

Der er tale om en vækststrategi, der betyder flere boliger og mere byliv, mere erhvervsliv med fokus på videns erhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder og bedre transportmuligheder. Vidensby 2020 er et fremtidsperspektiv, der er udviklet i et samarbejde mellem uddannelsesinstitutioner, erhvervsliv og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Kommunen er også part i udarbejdelsen af et andet fremtidsperspektiv, nemlig visionen for Ringbyen rundt om København. Målet er at udvikle de 10 kommuner rundt om København til et nyt sammenhængende byområde, der kan give udvikling, vækst og ny identitet til de tidligere omegnskommuner. Livsnerven i det nye sammenhængende byområde er en højklasset kollektiv trafikforbindelse i form af en letbane.

Ringby visionen er udviklet af de 10 kommuner langs Ring 3 sammen med Region Hovedstaden, staten og Realdania. Undervejs i processen blev tegnestuen BIG bedt om at give et bud på, hvordan Ringbyen kunne udvikle sig. BIG lod sin besvarelse indgå i et større perspektiv, hvor Ringbyen er en del af en sammenhængende metropol i Øresundsregionen, Loop City.

Med letbanen får Lyngby-Taarbæk nye muligheder, men også nye byrder. Lyngby-Taarbæk's bidrag til gennemførelse af letbanen vil veje tungt i de kommende mange års budgetter. Derfor er det vigtigt at uddannelsesinstitutioner, erhvervsliv og kommunen i fællesskab dyrker de nye udviklingsmuligheder, så det bliver muligt at høste de gevinster, som er en følge af letbanens gennemførelse. Strategien "Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020" og byvisionen "Lyngby-Taarbæk Ringby" er væsentlige bud på, hvordan det kan ske.

Lyngby-Taarbæk Ringby

Lyngby-Taarbæk Ringby er den lokale del af byvisionen, Loop City, og er Lyngby-Taarbæk's nye vækstområde, hvor de mange delprojekter i Vidensby 2020 primært skal udvikle sig i de kommende mange år. I geografien svarer området til, at der sættes fokus på et bælte fra DTU til Kgs. Lyngby.

Den kommende letbane er livsnerven i Lyngby-Taarbæk Ringby. Den binder by og aktiviteter sammen. Den giver mulighed for, at de studerende på campus, naturligt og let kan benytte tilbuddene i Kgs. Lyngby. Og at de mange tilbud og muligheder på campus kan udnyttes af erhvervsliv og borgere på en anden måde end i dag.

Lyngby-Taarbæk Ringby bliver det internationale centrum, der kobler sig til resten af hovedstaden via s-banen og den kommende letbane. Man kan som BIG tegnestuen drømme om, at ringbyen på længere sigt kobles til hele Øresundsregionen via en forlænget letbane, der kører i et loop rundt i Ørestadsregionen. Med direkte forbindelser til lufthavnen, til Malmø og Helsingborg og til universitetet i Lund.

Perspektivet er, at Øresundsregionen – Loop City – udvikles som en metropol i Nordeuropa, hvor Lyngby-Taarbæk spiller rollen som: Vidensbyen i Loop City.

Drømmen om den tætte by med liv efter lukketid

Strategien "Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020" og byvisionen "Lyngby-Taarbæk Ringby" medfører en byfortætning med flere boliger og mere byliv, mere erhvervsliv med fokus på videns erhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder, [flere kulturelle tilbud](#) og bedre transportmuligheder. Den fremtidige byfortætning vil først og fremmest ske i Lyngby-Taarbæk Ringby.

Formateret: Skriftfarve:
Automatisk

Lyngby-Taarbæk skal udvikle sig som et centrum for forskning og innovation af international kaliber. Lyngby-Taarbæk skal udvikle sig til en uddannelsesby med DTU som kraftcenter suppleret af en underskov af andre uddannelsesinstitutioner. Mange af dem er her allerede, mens andre skal tiltrækkes af det internationale uddannelses- og forskningsmiljø. Lyngby-Taarbæk vil også kunne tiltrække attraktive virksomheder, der vil slå sig ned på grund af det internationale uddannelses- og forskningsmiljø.

Drømmen om den tættere og mere livlige by kræver flere boliger. Der skal være boliger til de mange nye studerende, forskere og gæsteprofessorer og til ansatte i de nye virksomheder. Bosætningen skal først og fremmest ske i Lyngby-Taarbæk Ringby. Det kan ske ved at opbygge nye attraktive boligkvarterer i Lyngby-Taarbæk Ringby. Eller ved at fortætte eksisterende bykvarterer, ikke mindst i og omkring Kgs. Lyngby.

Kgs. Lyngby skal det summe af liv, også efter lukketid. Byen skal fortættes med flere boliger og kollegier. Med vidensvirksomheder og ny handel. Måske suppleret med dele af universitetet, der rykker til byen. Alt i alt bringer det flere mennesker til byen og skaber grobund for et mere levende bymiljø.

Der skal arbejdes bevidst for at tiltrække nye butikskoncepter, der kan supplere de nuværende. Og der skal opbygges et mere mangfoldigt byliv efter lukketid - med flere caféer og spisesteder og med flere kultur- og underholdningstilbud

Byrummene skal også gøres mere indbydende. Det kan ske ved at indrette byens stræder og pladser, så de inviterer til et byliv, hvor mennesker med forskellig baggrund mødes. Byrummene skal i form og indretning pirre øjne og sanser, hvor lys, lyd og vand kan være væsentlige indslag. Og udformningen skal indbyde til sport, leg og bevægelse.

Drømmen om den grønne og bæredygtige by

Strategien "Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020" slår fast, at Lyngby-Taarbæk skal være kendt som et testlaboratorium for nye, grønne og bæredygtige teknologier.

Det gælder også for Lyngby-Taarbæk Ringby, som skal fortættes med både boliger, handel og virksomheder, især ved stationerne, hvor der bygges både tæt og højt. Det mindsker biltrafikken og CO₂-udledningen.

Den mere tætte og høje by er også et godt udgangspunkt for at bevare Lyngby-Taarbæks særkende - de grønne landskabstræk. Det grønne og det blå bindes sammen i Kgs. Lyngby med en vandfyldt Fæstningskanal. Der skal arbejdes med at aflede regnvandet lokalt - de såkaldte LAR-projekter. Det vil modvirke overfyldte kloakker ved kraftigt regnvejr. Det vil gavne fauna og flora samt være af stor rekreativ værdi. Og på langt sigt vil det også gavne drikkevandsforsyningen.

De nye huse skal være med grønne tage, der kan absorbere regnvand. Det mindsker risikoen for oversvømmelser ved skybrud og danner samtidig nye grønne elementer i bybilledet.

Også taghaver er et nyt grønt element, både i forbindelse med nybyggeri og renovering. Taghaverne kan bindes sammen til "grønne havede parker", især henover centre, industri og andre bygninger med store tagflader.

De nye huse skal anvende mindst muligt energi. Både solceller, vindenergi, solpaneler og jordvarme skal tages i anvendelse. Bygningerne orienteres efter verdenshjørnerne, så de energioptimeres. Og der bygges tæt og højt med kompakte bygningskroppe, så bygningernes overflade mod "klimaet" bliver mindst mulig.

Trafikalt skal der satses mere på kollektiv trafik. Letbanen er allerede så højt på den politiske dagsorden, at Folketinget forventes at godkende en anlægslov senest 2014, og lokalt tales der positivt for at etablere en shuttlebus i Lyngby-Taarbæk.

Slettet: . Og

Også i Kgs. Lyngby skal der ske trafikale ændringer. For at beslutte hvad der er muligt, mangler endnu nogle centrale undersøgelser om trafikken i Lyngby-Taarbæk.

Slettet: . Både

Men drømmen om trafikken er klar: Et Kgs. Lyngby, hvor den centrale del lukkes for biltrafik. Hvor Lyngby Hovedgade er pulsåren i bylivet uden biltrafik. Og hvor Klampenborgvej lukkes for privat biltrafik, dog med adgang for letbanen, busser, taxier og cykler.

Slettet: i almindelighed, men også om mulige trafikale gener

Drømmen er også et Kgs. Lyngby, hvor det er nemt at parkere. Hvor kunderne mødes af store parkeringsanlæg ved indfaldsvejene, så den parkeringssøgende trafik ikke cirkulerer i Kgs. Lyngby.

Slettet: , hvis der etableres en betalingsring omkring København. ¶

Også cyklismen skal opprioriteres. At cykling er sundt for helbredet er uomtvisteligt. Men det er samtidig alfa og omega for at opnå et mere fredeligt bycentrum med mindre biltrafik og mindre udledning af CO₂. Der skal arbejdes med prioriterede cykelruter, og mere cykelparkering med en

god placering er et must.

INVITATION TIL EN REJSE I LYNGBY-TAARBÆK RINGBY ÅR 2030

Det er svært at spå, især om fremtiden. Sådan lyder et bevinget ord. Men for at kunne sætte fælles mål for fremtiden, er det nødvendigt at have en drøm om den. En drøm der næppe kan - endsige skal - opfyldes fuldt og helt. Men en drøm som sætter billeder på den ønskede fremtid. [Rejsen i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030 er sådan en drøm. Den er blot ét bud på, hvordan Lyngby-Taarbæk kunne tage sig ud i 2030.](#)

Slettet: En drøm som giver retning og er styrende for de fælles fremtidige handlinger. ¶

[Rejsen i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030 er en fiktion, hvor du skal forestille dig, at vi allerede er i år 2030. Vi skal sammen rejse en tur gennem fremtidens Lyngby-Taarbæk Ringby. Rejsen starter sydfra. Ind ad Buddingevej, rundt i Kgs. Lyngby og videre til DTU.](#)

Slettet: E

Slettet: ¶

Vil du med på rejsen?

Letbanen – rygraden i Lyngby-Taarbæk Ringby

Lyngby-Taarbæk Ringby bindes sammen af letbanen. Den er rygraden i hele Ringbyen omkring København, fra Ishøj i syd til Lundtofte i nord.

Slettet:

I Lyngby-Taarbæk er der 6 stationer - alle markeret af kollegietårne. Undtagelsen er stationen, Lyngby Galleriet. Den har navn efter den nye hvælvede glaskonstruktion, der binder Lyngby Storcenter og Lyngby Kulturhus sammen hen over Klampenborgvej.

Udover letbanen bindes Lyngby-Taarbæk også sammen af mange gode stier til gående og cyklister. Mellem Kgs. Lyngby og DTU prioriteres trafikken på stierne, så cyklister har forrang for biler.

Kgs. Lyngby - hjertet i Lyngby-Taarbæk Ringby

Kgs. Lyngby er handelsbyen for hele Lyngby-Taarbæk og kommunerne omkring. Her er et utal af handelstilbud med storcenter, stormagasin og strøggade.

Kgs. Lyngby er også pulsen med de mange studerende fra ind- og udland. Og Kgs. Lyngby tiltrækker nye internationale virksomheder til [uddannelses- og forskningsmiljøet.](#)

Slettet:

Byen er atter erobret af mennesker. Færdslen i byens centrale del sker til fods, nu hvor man kan færdes uden tanke for biler. Byens rum har fået en gevaldig overhaling med steder til ophold, eftertanke og leg. Livet i gaderne er i højsædet med caféer og torvehandel.

[Også byens kulturliv blomstrer. De flere mennesker i byen har skabt grobund for flere spisesteder, gallerier og udstillinger. Og byens gæster mødes af film, musik, bogcaféer og arbejdende værksteder.](#)

Byens gratis IT-NET gør det mulig for studerende at arbejde fra caféen eller overhøre en forelæsning fra DTU eller universitetet i Lund. Det sker enten på egen PC eller caféens storskærm. Også byens erhvervsfolk holder videokonferencer med kunder i andre lande.

Om aftenen er der stadig liv i byen. Lyngby Hovedgade er med sine mange restauranter og caféer nerven i bylivet om aftenen. Og i Kulturhuset vises både teater, film og transmissioner fra koncerter i ind- og udland.

Rådhuset og Lyngby Torv

Rådhuset fra 1941 med den krumme facade af grønlandsk marmor er stadig en smuk afslutning af Klampenborgvejs akse gennem centrum. Rådhusudvidelsen mod Jernbaneplassen er det nye velkomstpunkt af høj arkitektonisk kvalitet. Rådhuskomplekset rummer modtagecenter for byens internationale gæster og tilflyttere, samt konference- og mødefaciliteter, der også kan benyttes af byens virksomheder og uddannelsessteder.

Sideløbende med rådhusudvidelsen er der sket en renovering af det gamle rådhus, så det samlede rådhuskompleks nu er en effektiv og moderne ramme om den kommunale administration. Tæt ved den nye rådhusudvidelse ligger [et stort parkeringsanlæg, der tager imod byens kunder syd fra.](#)

Slettet: b

På Lyngby Torv er parkeringspladserne fjernet. I weekenderne er der grøntsagsmarked og anden torvehandel. Og på lune sommeraftener vises film, hvor rådhusets krumme facade benyttes som storskærm.

Jernbanepladsen med byggeri over banen

Jernbanepladsen er krydsfeltet for den kollektive trafik i Lyngby-Taarbæk. Her mødes S-banen og letbanen, og de mange busser til Kgs. Lyngby krydser Jernbanepladsen. Også shuttlebussen med direkte kontakt til de mange uddannelsesinstitutioner og virksomheder har stoppested her.

Cyklisterne har nu meget lettere ved at bruge byen. De prioriterede cykelruter gør det let at komme frem til de nye cykelparkeringshuse på perronerne og på midterrabbatten på busholdepladsen.

Selve Jernbanepladsen er rumligt strammet op med det nye rådhus og de nye bygninger ved Likørstræde. Henover S-banen og Omfartsvejen er der bygget nye domiciler til vidensbaserede virksomheder. Dele af de nye huse træder både ned på Jernbanepladsen og bag Ulrikkenborg Plads. Det skaber en ny sammenhæng i byen, som er grobund for nye aktiviteter i Ulrikkenborg.

Byens hovedstrøg

Klampenborgvej og Lyngby Hovedgade er byens vigtigste gader, der i de centrale dele er indrettet til ophold. Begge er strøggader, hvor byens liv kan udfolde sig ... med butikker, boder og caféer.

Lyngby Hovedgade er byens gågade med det traditionsrige købstadsmiljø med huse i lille skala. Klampenborgvej er mere præget af det moderne med større bygninger af modernistisk tilsnit. Letbanen kører gennem Klampenborgvej med stoppesteder ved Jernbanepladsen og ved Lyngby Storcenter i "Lyngby Galleriet". Også busser og taxier kan sive gennem Klampenborgvej. Fortovene er blevet bredere og benyttes ligesom midterhellen til boder og udskænkning.

Nye byhuse med glasoverdækning til Storcentret

I mange år var det et stort ønske at binde Storcentret tættere sammen med Lyngby Hovedgade. Nu er det sket. Optakten er et nyt solbeskinnet torv ved Det hvide Palæ, der er et af de få fredede huse i Kgs. Lyngby. De nye byhuse bag torvet fremstår med en knækket og skarpskåren arkitektur og har en spinkel glasoverdækning mellem sig.

Bebyggelsen er en moderne fortolkning af såvel købstad som storcenter og er derfor et selvfølgeligt bindeled mellem Lyngby Hovedgade og Lyngby Storcenter.

Lyngby Storcenter og omgivelser i forandring

Det er uden for enhver tvivl, at Lyngby Storcenter har stor betydning for handlen i Kgs. Lyngby. Men centerbebyggelser er ikke venlige ved byen. De lukker sig om sig selv og er indadvendte. Derfor er Storcentret inde i en forandringsproces, der gør det mere udadvendt.

Den nye bebyggelse, der binder Storcentret tættere sammen Lyngby Hovedgade, er et godt eksempel på det. Længst mod Toftebæksvej opføres en serie af boligårne. Nogle er fritstående med større lejligheder. Andre er kollegietårne, der kobler sig direkte på Storcentret og de nye taghaver på Storcentrets tag. Foruden grønne taghaver er der også tennisbaner, udslagsbaner for golfspillere og et legeland for de mindre børn.

Da letbanen kom til byen, blev "Lyngby Galleriet" et ikon for Kgs. Lyngby. Den mægtige glaskuppel danner paraplyen over letbanestationen, Kgs. Lyngby. Galleriet forbinder de nye taghaver, Lyngby Storcenter, Magasin og Lyngby Kulturhus og danner et overdækket rum, der er meget brugbart i det danske klima.

Handelstorvet og Johannes Fogs Plads

Efter opførelse af den nye bebyggelse på Lyngby Hovedgade – tidligere Bagergården – er Handelstorvet nu blevet anlagt efter sin hensigt. Parkeringspladserne på terræn er blevet færre og der er opstået et byrum, hvor byens liv kan udfolde sig med boder, handel og udeservering.

Selve parkeringshuset fremstår grønt som en lodret have, og byrummet er brudt op i små intime rum adskilt af nye huse til kollegier og kontorer.

På samme måde er Johannes Fogs Plads opdelt i mindre pladser, og butikkerne er nu gennemgående med butiksfacader til både Klampenborgvej og Johannes Fogs Plads.

Fæstningskanalen og det nye byområde

Københavns Befæstning er en attraktion i verdensklasse. Befæstningen strækker sig fra Hvidovre i syd til Lyngby-Taarbæk i nord. Efter istandsættelse er det én af Europas bedst bevarede hovedstadsbefæstninger, der gennem intensiv formidling er blevet én af Danmarks helt store turist-

og kulturattraktioner med en betydelig rekreativ værdi.

I Kgs. Lyngby er Fæstningskanalen det mest tydelige spor efter Københavns Befæstning. Kanalen løber fra Lyngby Sø til Lyngby Hovedgade, hvor den oprindelige bro over Fæstningskanalen nu er gendannet som en ny ankomst til byen. Kanalen fortsætter til Toftebæksvej på den strækning, der tidligere var tørlagt.

Bag Lyngby Storcenter løber Fæstningskanalen nu gennem den fredede Kanalpark. Visse steder er kanalens oprindeligt stramme forløb gjort mere landskabeligt og suppleret med små søer. Herved er der opnået en så tilpas rummelighed, at anlægget kan benyttes som et oversvømmelsesbassin til regnvand, et såkaldt LAR-projekt. Stedet har udviklet sig til et brugbart grønt åndehul og er nu et udendørs samlingssted for byens mange studerende.

Den tidligere parkeringsplads på Kanalvej er erstattet af nye bygninger, der på en markant måde afslutter Kgs. Lyngby mod de mere åbne boligområder nord for. Bygningerne er af høj arkitektonisk kvalitet og tilpasset stedets bymæssige kvaliteter.

Bygningerne giver plads til domiciler for virksomheder, der med deres internationale relationer er dynamer for Lyngby-Taarbæks fortsatte udvikling som vidensby. Desuden har bygningerne givet plads til en ny videregående uddannelse og et internationalt kollegium. Der er også blevet plads til nye butikker, der supplerer detailhandlen i Kgs. Lyngby med nye vareudbud.

Et nyt liv til Firskovvej

Området blev oprindeligt udviklet til at aflaste det centrale Kgs. Lyngby for virksomheder, der ikke passede til byens udvikling som handelsby. Denne strategi lykkedes, og området blev benyttet af forskellige serviceerhverv, ikke mindst bilforretninger og værksteder. Rent fysisk var der tale om store bygningsenheder uden nogen bymæssig sammenhæng.

Denne udvikling blev siden hen suppleret med større detailhandelsbutikker, der heller ikke kan placeres i en bymæssig sammenhæng i Kgs. Lyngby. Detailhandlen fik derved tilført butikstyper, der var savnet i udbuddet, uden at ødelægge bykvaliteten i Kgs. Lyngby.

Ofte henligger sådanne "aflastningscentre" øde og tomme uden for lukketid. På Firskovvej blev det forhindret ved at tilføre området en markant arkitektonisk kvalitet og nye attraktioner.

Firskovvej blev udviklet i samarbejde med grundejerne og er nu en bydel i 2 plan, der bringer områdets tagflader i anvendelse til nye formål. I de små tagtårne er der både kollegieboliger, kreative virksomheder, øvesteder for lokalteatre og rytmisk musik. Og selve tagfladen er indrettet til forskellige fritidsformål som skater-baner og parkour-baner. Firskovvej fremstår nu med en ungdommelig profil, der understøtter Lyngby-Taarbæk's udvikling som vidensby.

Nye boliger i Fortunbyen

Tæt ved lokalcentret på Lyngbygårdsvej ligger letbanestationen, Fortunbyen. Også her er stationen markeret med kollegietårne. Stationens placering giver mulighed for på længere sigt at skabe en direkte forbindelse til Jægersborg Station, men endnu er denne mulighed ikke på dagsordenen.

Fra Fortunbyen station er det muligt at komme hurtigt til DTU. Langs den nye stiforbindelse er der opført nye familieboliger, placeret smukt i de grønne områder. Boligerne udlejes både som almene familieboliger og til udenlandsk arbejdskraft, gæsteprofessorer og forskere. Det store grønne parkanlæg i Fortunbyen er mange steder suppleret med små runde køkkenhaver, der giver beboerne mulighed for at få jord under neglene og dyrke egne grøntsager.

De nye boliger har været en saltvandsindsprøjtning til Fortunbyen, som har givet kvarteret en mere varieret beboersammensætning. Samtidig har de flere boliger og stationen skabt en positiv udvikling for den lokale handel.

DTU – hjernen i Lyngby-Taarbæk Vidensby

Den sirligt anlagte campus på Lundtoftesletten er rammen om DTU, Danmarks Tekniske Universitet. Med mere end 7000 studerende, 4.500 ansatte og et stort antal gæstelærere og professorer, heraf mange udenlandske, er DTU den helt store drivkraft i det internationale liv omkring Lyngby-Taarbæk Vidensby.

DTU er ikke kun motor i studiesammenhæng, men rummer også private forskningsvirksomheder og

offentlige forskningsinstitutioner. Med den meget store mængde viden samlet på ét sted er DTU kraftcentret for innovation og kreativitet i Lyngby-Taarbæk.

Mange studie- og forskningsprojekter ender som små virksomheder - de såkaldte spin-off, som afprøver idéer og koncepter i markedet. Ikke alle overlever, men i nogle spin-off virksomheder er idéerne og konceptet så stærkt og levedygtigt, at virksomheden vokser sig stor. I de nye arealer langs Helsingør-motorvejen og letbanen er der netop afsat plads til sådanne spin-off virksomheder.

Bebyggelsen på DTU er præget af højere bygninger ved de 5 studie-kraftcentre. Denne måde at bygge på har ikke anfægtet de smukke grønne rum på campus. Efter letbanens komme overvejes det nu at supplere campus med en tættere og højere bebyggelse omkring de to nye stationer.

Tidligere var DTU en isoleret bydel i Lyngby-Taarbæk, men visionen om Lyngby-Taarbæk som Vidensby har knyttet tættere bånd mellem DTU og Lyngby-Taarbæk. I Kgs. Lyngby tilbydes nu kollegier til de studerende og flere boliger til gæstelærere og forskere. Derfor sætter studentelivet sit præg på byen og byens rum, så Kgs. Lyngby nu fremstår som centrum i en universitetsby.

Men byen er også flyttet til DTU. Hver søndag er der loppemarked på Avenuen, ligesom der hver uge i sommermånederne spærres af og holdes motionsrace på rulleskøjter.

Dyrehavegård - nyt grønt byområde

For få år siden var Dyrehavegård det største ubebyggede område i Lyngby-Taarbæk, men med letbanens komme, var det naturligt og nødvendigt, at Dyrehavegård fik en ny rolle i byens udvikling.

Letbanen er ført frem ved Lundtoftegårdsvej med 2 stationer ved DTU og én ved Lundtofteparken. Omkring de 2 stationer ved DTU er der bygget tæt med funktioner, der støtter op om Lyngby-Taarbæks udvikling som vidensby: Boliger, kollegier, forskning og videnstunge virksomheder.

Slettet: Kollegier

Denne nye bebyggelse fortsætter på den anden side af motorvejen - højest og tættest og mest erhvervsorienteret langs motorvejen. Bebyggelsen er udformet, så der opnås den bedst mulige støjreduktion til gavn for både det nye byområde og for parcelhusområderne i Hjortekær.

Jo tættere vi kommer mod Hjortekær, jo lavere og mere boligorienteret bliver bebyggelsen. Store områder mellem boliggrupperne og mod Hjortekær er bevaret som fælles, grønne arealer med LAR-projekter, altså lokal opsamling af regnvand, der også er gavnlig i rekreativ henseende. De nye motionsstier er til glæde for alle borgere i Lyngby-Taarbæk. Men især de beboere i de nye boliger på Dyrehavegård og naboerne i Hjortekær, nyder godt af de nye rekreative muligheder.

Slettet: bebyggelsen

Slettet: desto

Slettet: den

Slettet: rekreative muligheder er til glæde for både

Slettet: og virksomheder

Slettet: , men også for

Slettet: .

Slettet: rytterne

Slettet: på

Det nye Dyrehavegård blev udviklet efter en intens dialog med borgerne i Hjortekær og brugerne af Dyrehavegård. Det nye Dyrehavegård blev et nyt grønt byområde, der skaber en afbalanceret overgang mellem de nye byfunktioner ved DTU og parcelhusene i Hjortekær. Samtidig er de gode forhold for rytterne bevaret, og der er plads til at spille bold og tennis på de åbne baner. De nye vådområder giver mulighed for oplevelser med naturstier og levesteder for insekter, tudser og frøer.

Den nye udvikling på Dyrehavegård startede på arealerne syd for Trongårdsvej. Her er der opført et nyt plejecenter efter helt moderne principper. Sammen med forskere fra DTU udviklede kommunen et nyt teknologisk plejehjem, hvor plejen er i top for mindre omkostninger.

Lyngby Idrætsby - integreret del af vidensby tanken

Rigtig mange børn, unge og voksne benytter de nye faciliteter i Lyngby Idrætsby. Tidligere var faciliteterne præget af mange års intensiv brug og trængte til modernisering.

Det er der nu rettet op på. Dels er der nu et moderne opvisningsstadion, som anvendes til superlige fodbold. Dels er der sket en gennemgribende modernisering og opgradering af svømmehallen og de andre kommunale idrætsfaciliteter.

Slettet: opført

Slettet: nyt

Med fuldførelsen af visionen om Lyngby Idrætsby er der udviklet et moderne, sammenhængende idrætsområde med faciliteter for alle aldersgrupper, og for både elite- og breddeidrætten.

Lyngby Idrætsby arbejder også aktivt sammen med uddannelsesinstitutioner og virksomheder i Lyngby-Taarbæk. Man benytter både faciliteterne i Lyngby Idrætsby og stiller egne faciliteter til rådighed for fællesskabet.

Slettet: ¶
¶

DET GØR VI

Det foregående afsnit, "Invitation til en rejse i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030" er en beskrivelse af byvision for Lyngby-Taarbæk som Vidensby. Byvisionen kommer imidlertid ikke af sig selv, men skal hjælpes på vej. En række forudsætninger skal være opfyldt, og der skal lægges strategier og tages hånd om de væsentligste indsatsområder.

1 Overordnede forudsætninger

- Vidensby 2020 skal forankres lokalt blandt borgerne i Lyngby-Taarbæk
- Vidensby 2020 skal ligeledes forankres blandt de lokale uddannelsesinstitutioner, [lokale kulturinstitutioner](#) og de lokale [virksomheder](#), handel og service
- [Videnstunge virksomheder og potentielle investorer skal gøre bekendt med udviklingsmulighederne, der følger af Vidensby 2020](#)

Slettet: n

Formateret: Punkttopstilling

Slettet: , samt blandt v

2 Bearbejdelse af byvisionen

- Byvisionens hovedgreb skal bearbejdes i en idékonkurrence om den fysiske udmøntning af visionen om Lyngby-Taarbæk som Vidensby
- Konkurrencen skal indeholde en vurdering af bæredygtighedsvurdering af de enkelte projekter
- Byvisionen bearbejdes og konkretiseres efterfølgende i samarbejde med eksterne arkitekter, byggesagkyndige og potentielle investorer, samt med borgerne og lokale parter

3 Overordnede undersøgelser

- På baggrund af de seneste trafikanalyser udarbejdes en trafikstrategi, der lægges til grund for bearbejdelsen af byvisionen
- Efter bearbejdelsen af byvisionen skal det undersøges, hvilke konsekvenser de nye boliger vil få for skolestrukturen og for forsyningen med børneinstitutioner
- Der skal løbende gennemføres nødvendige økonomiske konsekvensanalyser i relation til grundskyld og skattegrundlag, samt udarbejdes en investeringsplan for de kommunale anlægsinvesteringer
- Der skal gennemføres en analyse af erhvervsarealernes anvendelighed, både af de eksisterende og de nye erhvervsarealer i byvisionen
- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag af mulighederne for at bygge højere i Kgs. Lyngby
- Der gennemføres en undersøgelse af de økonomiske gevinster – offentlige som private - ved investeringer i byliv og bykvalitet
- [Der skal foretages en løbende research af butikskoncepter, kreative erhverv, forlystelses- og restaurationslivet med henblik på at tiltrække de mest succesfulde operatører](#)

Formateret: Punkttopstilling

4 Byfortætning

- De gældende udviklingsmuligheder i Kommuneplan 2009 videreføres og suppleres med nye muligheder, som skitseret i byvisionen
- Der indarbejdes fortætningsmuligheder omkring de nye stationer med plads til gæsteboliger til udenlandsk arbejdskraft og studerende samt til videns erhverv og nye detailhandelskoncepter. Alle udviklingsmuligheder i de kommende stationsnære områder indgår i bearbejdelsen af byvisionen, jf. pkt. 2
- Der lægges særlig vægt på, at fortætningen i placering og anvendelse understøtter realiseringen af letbanen og Lyngby-Taarbæk Vidensby
- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag om mulighederne for at bygge flere boliger i områderne tæt omkring Lyngby-Taarbæk Ringby
- Når byvisionen er færdigbearbejdet, jf. pkt. 2, skal der udarbejdes en proces- og handleplan, der kan fremme virkeliggørelse af byvisionen
- Proces- og handleplanen indarbejdes som bilag i den kommende kommuneplan

5 Byrum

- Idékoncurrencens forslag skal udmøntes i en helhedsplan med konkrete byrumsprojekter
- Der skal ske en forskønnelse af byens torve og pladser, enten i forbindelse med bygge- og fortætningsprojekter eller på grundejernes initiativ
- Renoveringen og forskønnelsen af Handelstorvet mellem Magasin, Fog og parkeringshuset sættes i værk snarest muligt efter afslutning på byggeriet på Lyngby Hovedgade

6 Trafik

- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag om lukning af Klampenborgvej for biltrafik, bortset fra busser og taxier
- Beslutning om gågade eller ej afventer letbanens start og lukningen af Klampenborgvej
- Der udarbejdes en trafikmodel baseret på spidstimebelastning for Kgs. Lyngby med henblik på

Slettet: . Heri indgår også en vurdering af konsekvenserne af en eventuel trængselsring omkring København

løbende at kunne vurdere de trafikale konsekvenser af fortætningsprojekterne

- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag med konkrete projekter til forbedring af cyklisternes forhold, prioriterede cykelstier og forbedret cykelparkering

7 *Parkering*

- Den gældende parkeringsstrategi – færre og større parkeringsanlæg koncentreret ved indfaldsvejene - fastholdes og udmøntes i konkrete projekter

- ~~Der udarbejdes et beslutningsgrundlag for reduktion af parkeringsnormerne i Lyngby-Taarbæk Ringby~~

Slettet: <#>Parkeringsbehovet i relation til gennemførelsen af en trængselsring omkring København skal vurderes¶

8 *Grønt og bæredygtigt*

- Lyngby-Taarbæk skal være kendt som et testlaboratorium for nye, grønne og bæredygtige idéer og teknologier: Forstærke det grønne landskab, grønne tage og lokal afledning af regnvand, taghaver og grønne vægge, stationsnærhed, byfortætning og energirigtigt byggeri
- Der skal udarbejdes en bæredygtighedsvurdering for den bearbejdede byvision

LETBANE

I sommeren 2011 indgik transportministeren, Region Hovedstaden og Ring 3-kommunerne en samarbejdsaftale om anlæg af en letbane i Ring 3. Første etape er Lundtofte – Ishøj, en strækning på 28 km. Anlægsomkostningerne for etappen er skønnet til 3,75 mia. kr., og beløbet fordeles med 40 % til staten, 26 % til region og 34 % til kommunerne. Den samlede tidsplan for projektet er følgende:

- 2012 Udarbejdelse af beslutningsgrundlag
- 2013 – 2014 Principaftale, anlægslov og VVM-undersøgelse
- 2015 Projektering, udbud og kontraktindgåelse
- 2016 – 2018 Anlæg
- 2019 Ibrugtagning

I Lyngby-Taarbæk planlægges følgende letbanestationer: Lyngby Station, Lyngby Storcenter, Nærumbanen, Fortunbyen, to ved DTU og endestation ved Lundtofte.

Krydsningen af Lyngby Omfartsvej og S-banen kan medføre ekspropriation af butiksareal under broerne, dels af hensyn til trafikafviklingen, dels for at få plads til en letbanestation med direkte adgang til S-togsplatformene. Trafikmodelberegninger viser, at denne letbanestation vil få næstflest passagerer blandt de knap 30 stationer, der ventes etableret på hele strækningen mellem Lundtofte og Ishøj. Det mest benyttede standsningssted ventes at blive et ved Glostrup Station.

Mellem viadukten og Engelsborgvej foreslås letbanen placeret i den østlige side af Buddingevej, som må udvides på denne strækning for at få gode forhold for alle trafikantgrupper. Mellem Engelsborgvej og Chr. X's Allé foreslås en løsning, som ikke påvirker beboernes parkeringsmuligheder.

Ved krydsningen af Nybrovej kan det blive nødvendigt at ekspropriere op til 4 ejendomme, hvis de nuværende svingbaner i krydset skal bevares.

Kommunalbestyrelsen ønsker at fortsætte samarbejdet om etablering af letbanens 1. etape fra Lundtofte til Ishøj og 2. etape fra Park Allé i Brøndby til Avedøre Holme.

STATIONER

TEKST TIL MARGEN:

Byudvikling skal understøtte den kollektive trafikbetjening. Bebyggelse med høj tæthed og mange arbejdspladser placeres inden for de stationsnære områder og fortrinsvis i de stationsnære kerneområder.

Fingerplan 2007 fastlægger, at kommunen skal afgrænse de stationsnære områder omkring stationer på S-banen. Kerneområderne skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 m. Øvrige stationsnære områder kan afgrænses med udgangspunkt i cirkelslag på 1200 m omkring stationerne.

Kommuneplan 2009 definerer de nuværende stationsnære områder. Det har hidtil kun været muligt at udpege arealer omkring S-banen, men i Ringby-Letbanesamarbejdet er der enighed om, at det også skal være muligt at bygge tæt og højt omkring letbanestationerne for at øge passagergrundlaget og få flere til at benytte kollektiv transport.

Desuden er det kommunens holdning, at trafikbetjeningen på Nærumbanen er så god, at der også her kan udpeges stationsnære områder ved udvalgte stationer. Det betyder nye udviklingsmuligheder for erhvervsområdet i Ravnholm for eksempel.

Kommunalbestyrelsen har i forbindelse med forarbejderne til Fingerplan 2012 sendt følgende forslag til Miljøministeriet:

- Letbanestationerne bør kunne udløse stationsnære områder i lighed med mulighederne for S-banestationer.
- Stationerne Nørgaardsvej, Lyngby Lokalstation, Fuglevad og Ravnholm bør ligeledes udløse stationsnærhed.
- Det bør vurderes, om store og små stationer bør udløse samme grad af stationsnærhed.

Strategi:

I det omfang ovennævnte forslag indarbejdes i Fingerplan 2012, vil de blive lagt til grund for udpegningen af stationsnære områder i Kommuneplan 2013. Udpegningen vil foregå efter samme principper som i Kommuneplan 2009.

RINGBYEN - LOOP CITY

Lyngby-Taarbæk Kommune er med i Ringby-Letbanesamarbejdet, der er et dialogprojekt bestående af Naturstyrelsen, Transportministeriet, Region Hovedstaden, og Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Glostrup, Ishøj, Brøndby, Hvidovre, Rødovre, Albertslund og Vallensbæk kommuner. I kommuneplan 2009 beskrev Lyngby-Taarbæk Kommune, at vi – sammen med de andre parter i Ringby-Letbanesamarbejdet – ønskede en vision for en bæredygtig bydannelse for den ring af byområder, der ligger ved en kommende letbane langs ring 3. Målet var en fælles byvision, der kunne nytænke byplanen for området og markere sig i det 21. århundrede. Den byvision ligger nu klar i form af rapporten LOOP City. Byvisionen kan ses på kommunens hjemmeside på [\[indsæt link\]](#).



LOOP CITY strækker sig på tværs af Øresundsregionen til Sverige. Konceptet er udviklet af tegnestuen BIG

LOOP CITY

Byvisionen LOOP City er udviklet af et internationalt rådgivningsteam i et ambitiøst samarbejde mellem Ringby-Letbanesamarbejdet og Realdania. Med afsæt i fingerplanen fra 1947 er LOOP City en vision for, hvordan bæredygtighed og fornyelse af en række byudviklingsområder i de 10 kommuner kan tænkes ind som en del af et nyt regionalt udviklingsperspektiv frem imod 2050. Formålet er at øge hele hovedstadsområdets tiltrækningskraft, ved at skabe nye attraktive byudviklingsmuligheder og sikre høj mobilitet. Dette er nødvendigt, hvis hovedstadsregionen og Danmark skal gøre sig gældende i den internationale konkurrence.

Byvisionen er tænkt i en helhed. Den går på tværs af både sektorer, geografiske grænser og myndighedsområder og tager på strategisk vis fat på mange af de allerstørste udfordringer, som moderne byer står overfor i



Til højre: Ringby-Letbanesamarbejdet består af 10 kommuner omkring i hovedstadsområdet - illustration BIG Arkitekter

RINGBYEN - LOOP CITY



Herover: BIG Arkitekters bud på en vidensby i Lyngby

dag. Dette er formuleret i 10 udfordringer – de såkaldte BIG bets, som ses i spalten yderst til højre.

Byvisionen tegner en oplevelsesrig by og det strategiske arbejde, der skal svare på fremtidens udfordringer, tager afsæt i forstadsområdernes nuværende kompetencer, identitet og bystruktur.

LETBANEN

En af de teknologier, der skal medvirke til at løfte visionen og sikre mobilitet, er en letbane i ring 3. Den højklassede kollektive trafikforbindelse er en forudsætning for den byudvikling, der skal finde sted, og er dermed ryggraden i byvisionen.

Fra regional og kommunal side, er der stort fokus på at, der vælges en fremtidssikret transportløsning, der løfter byvisionen bedst muligt. Visionen er at få etableret en letbane fra Lundtofte i nord til Avedøre Holme og Ishøj i syd, og på sigt koble den til det eksisterende kollektive transportnet der forbinder Danmark og Sverige, for derved at fuldende 'LOOP'et' og sikre en sammenhængende Øresundsregion.

SAMARBEJDET

Visionsprojektet er politisk forankret i Ringby-Letbanesamarbejdet. Det er unikt i Danmark, at så mange myndigheder går ind i et frivilligt samarbejdsprojekt af denne karakter og med dét formål at arbejde for en samlet by- og trafikudvikling.

Ringby-Letbanesamarbejdets fundament er en tro på, at parterne - i fællesskab - med en ligeværdig, positiv og frivillig samarbejdsånd kan nå længere, end parterne hver især ville kunne alene. Sammen med de øvrige kommuner i ring 3 forfølger Lyngby-Taarbæk Kommune byvisionen LOOP City og søger at løse dens 10 store udfordringer. Det gør vi ved at lade visionen danne grundlag for egentlige udviklingsstrategier i de ti samarbejdskommuner.

LOOP City har været behandlet i de 10 involverede kommunalbestyrelser og i regionsrådet. Alle de politiske høringsvar er samlet en hvidbog der kan ses på kommunens hjemmeside på [\[indsæt link\]](#). Hvidbogen skal danne afsæt for det videre fælles arbejde.

BIG BETS - 10 STORE UDFORDRINGER

Mobilitet – Der er et øget behov for transport samtidig med, at verden løber tør for olie. Vi har brug for flere energitunge transportløsninger.

Energi – Skiftet til en bæredygtig energiproduktion har skabt behov for nye former for oplagring og handel med elektricitet. Vi har brug for et intelligent elnet.

Affald – Affaldsmængderne eksploderer. Vi har brug for mere effektive metoder til sortering og genanvendelse af affald.

Vand – Vi løber tør for drikkevand. Vi har brug for at anvende vandressourcen mere effektivt og introducere lukkede recirkulationssystemer.

Global opvarmning – Vi får flere ekstreme vejsituationer. Vi skal forberede os på kraftige regnskyl og indrette byerne, så de kan absorbere vandet.

Biodiversitet – Biodiversiteten er faldende. Vi har brug for at re-etablere områder med ægte natur.

Re-Industrialisering – Vi får nye fabrikationsteknologier, der muliggør en opløst struktur af mikroindustrier. Vi må indrette vores byområder herefter.

Sundhed – Velfærdssygdomme truer vores samfund. Vi må indrette byerne, så vi finder nye måder at aktivere befolkningen.

Fødevarer – Verden løber tør for mad – Vi har brug for en 2. grøn revolution med lokal fødevarerproduktion.

Migration – Aldersbomben truer – Vi har brug for øget fertilitet eller kraftig indvandring for at holde vores samfund kørende.

BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

Bygningskultur, landskab og kultur er med til at gøre kommunen til et godt sted at bo, leve og arbejde. Undersøgelser understreger vigtigheden af, at der er kulturværdier i nærområdet, når der skal vælges bolig eller lokaliseres en ny virksomhed.

Dansk bygningskultur og landskab er rigt repræsenteret i Lyngby-Taarbæk. Mølleåen og dens bygninger er udpeget som et ud af 25 nationale industriminder. Jægersborg Dyrehave står på den tentative liste for UNESCOs verdensarvsliste. Der er gravhøje, slotte, kirker, landliggerhuse, landsbymiljøer, synlige spor af stjerneudstyknig af Lyngby landsby og fiskerlejer.

En del bygninger og en stor del af kommunens landskab er fredet. Gravhøje og landskab, skove, søer og åer er beskyttet af beskyttelseslinier og størstedelen af kommunens landskab er udpeget som kulturmiljø. Der er derudover bevaringsværdige bygninger, kystzone m.m., der skal være med til at sikre dansk bygningskultur og landskab.

Lyngby-Taarbæk sætter fokus på bevaringsværdige bygninger, kulturmiljøer, på åben-lav boligområder og på landskabet.

Bevaringsværdige bygninger

I Kulturstyrelsens database FBB er udpeget bygninger med bevaringsværdierne 1 - 3 af høj bevaringsværdi, 4 - 6 af middel værdi, mens 7 - 9 er af lav bevaringsværdi. I Kommuneplan 2009 er en bygning bevaringsværdig, hvis den har bevaringsværdi 1 - 4.

Tekst i margen:

Bevaringsværdige bygninger.

I Lyngby-Taarbæk er 12.000 bygninger opført til og med 1979 registreret i forhold til deres bevaringsværdi. 13 % af bygningerne har fået bevaringsværdierne 1 - 3, mens 26 % har fået bevaringsværdien 4. I alt 39 % af de 12.000 bygninger er udpeget som bevaringsværdige i Kommuneplan 2009. Udpegningen har blandt andet betydning for lokalplanarbejdet, kommunalbestyrelsens overtagelsespligt, særlige hensyn ved ansøgning om nedrivning og ved bygningsreglementets energikrav.

Kommunalbestyrelsen ønsker at prioritere energirigtig renovering og energioptimering af bygninger højt i bestræbelserne om at nedsætte CO₂-udslippet. Kommunalbestyrelsen ønsker, at bygninger med bevaringsværdi 4 omfattes af bygningsreglementets skærpede energikrav i forbindelse med om- og tilbygninger. Det foreslås derfor, at bygninger med bevaringsværdi 4 ikke udpeges som bevaringsværdige per automatik. I stedet bliver det i lokalplanlægningen undersøgt, om visse bygninger med bevaringsværdi 4 skal opgraderes til bevaringsværdi 3.

Kommunalbestyrelsen og Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk har siden sommeren 2010 gennemført et samarbejdsprojekt om revurdering af bevaringsværdige bygninger med bevaringsværdi 4. Der gennemføres en gennemgang af 4'erne med henblik på at vurdere, om visse 4'ere ud fra en arkitektonisk vurdering skal opgraderes til 3'ere og dermed udpeges som bevaringsværdige. Samtidig vurderes det, om visse 4'ere skal udpeges som bevaringsværdige på baggrund af bygningens særlige kulturhistoriske værdi.

Strategi for bevaringsværdige bygninger

Følgende politik indarbejdes i kommuneplanen, der gennemføres i lokalplanerne:

Alle ejendomme med høj bevaringsværdi (1 – 3) udpeges som bevaringsværdige

Sammenhængende bebyggelser med bevaringsværdi 4 udpeges som bevaringsværdige

Bygninger med bevaringsværdi 4 og med særlig kulturhistorisk værdi udpeges som bevaringsværdige

Kulturmiljø

I kommunens landskab er store områder udpeget som kulturmiljøer og/eller som områder med kulturhistoriske værdier. Udpegningerne stammer fra Regionplan 2005. Arbejdet med udpegnig af kulturmiljøer primært i byområdet er ikke påbegyndt bortset fra områder udpeget i bevarende lokalplaner. Den fremtidige udpegnig vil ske på baggrund af kendt viden i et samarbejde med Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk og andre relevante interessenter. Det skal afklares, hvilke formål der skal tilgodeses, hvordan kulturmiljøerne skal registreres og hvilken form, der kræves af det leverede materiale.

Tekst i margen:

Kulturmiljø.

Kulturmiljø beskrives som et geografisk område med en væsentlig fortælling om den samfundsmæssige udvikling. Det vil sige miljøer i byen eller på landet med særlige kulturhistoriske kvaliteter fra oldtiden til nutiden. I kulturmiljøer kan indgå fredede bygninger og fortidsminder, men også naturmæssige og landskabelige værdier.

Strategi for kulturmiljø

Formidling af kulturarven indgår i det igangværende arbejde med en ny kulturstrategi. *Efter dennes vedtagelse i efteråret 2012, og efter afslutning på samarbejdet med Bygningskultur Foreningen om revurdering af bevaringsværdige bygninger med bevaringsværdi 4, igangsættes nyt projekt om udpegning af kulturmiljøer, primært i byområdet.*

Slettet: I forlængelse af

Slettet:

Slettet: ,

De udpegede kulturmiljøer indarbejdes i kommuneplanen. Der fastlægges retningslinjer for områderne, hvor dette findes hensigtsmæssigt.

Åben-lav boligområder

I den gældende Kommuneplan 2009 er der for områder med åben-lav boliger tilføjet særlige bestemmelser, når der er bevaringsværdige bygninger og naturfølsomt område. Naturfølsomme områder dækker landskab, der grænser op til ejendomme i åben-lav boligområder, og hvor ejendomme ved ombygning eller nybyggeri vil kunne komme til at skæmme naturoplevelsen, når man færdes i naturen langs den bymæssige bebyggelse.

Kommunalbestyrelsen har siden vedtagelsen af Kommuneplan 2009 fokuseret på bevaringsværdige bygninger, naturfølsomme områder og også § 3-søer ved udarbejdelsen af lokalplaner i boligområder.

§ 3 søer er udpeget i henhold til Naturbeskyttelsesloven. Omfanget og antallet af § 3-søer kan ændres over tid afhængig af vandstand og størrelsen på søerne. Nogle svinder ind og andre opstår.

De særlige bestemmelser for åben-lav boligområder i den gældende Kommuneplan 2009 er:

Bebyggelsesprocenten kan, hvor særlige hensyn gør sig gældende, ud fra en konkret vurdering i de enkelte lokalplaner, nedsættes til en lavere procentsats. Det kan f.eks. være tilfældet for ejendomme med:

Bebyggelse med bevaringsværdi 1-3

Bebyggelse med bevaringsværdi 4 og særlig kulturhistorie

Bebyggelse med bevaringsværdi 4 og en ensartet karakter med naboejendomme

Ejendomme med åben-lav bebyggelse, der grænser op til naturfølsomme områder.

De naturfølsomme områder er siden vedtagelsen af Kommuneplan 2009 blevet undersøgt og vurderet. De mest berørte områder; Langs Jægerborg Dyrehave, Furesøkysten og Furesø kvarteret (§3-søer) er enten lokalplanlagt eller under planlægning. I flere af de naturfølsomme områder ligger stierne så tilpas langt væk fra bebyggelse, at naturoplevelsen vurderes ikke at kunne blive forringet. Naturoplevelsen vurderes i enkelte tilfælde ikke at være til stede i en grad, så der er tale om egentlig naturfølsomt område.

Kommunalbestyrelsen har fulgt udviklingen og finder, at der på baggrund af erfaringerne ikke længere skal være særlige bestemmelser for naturfølsomme områder og § 3-søer i områder med åben-lav boliger i den kommende kommuneplan. Kommunalbestyrelsen ønsker dermed at forenkle bestemmelserne for åben-lav boligbebyggelse.

Erfaringer siden vedtagelsen af Kommuneplan 2009 viser, at lokalplaner, der omfatter bevaringsværdige bygninger, naturfølsomme områder og § 3-søer, udarbejdes under hensyn til bygningsbevaring, naturoplevelser, områdets beboere og deres færden i området. En af de mest grundlæggende øvelser ved udarbejdelse af lokalplaner er at vurdere de konsekvenser, som en lokalplan vil medføre. Heri indgår også en vurdering af, om bebyggelsesprocent, etagehøjder, byggelinjer, fredninger mv. er tilstrækkelige til at sikre ovennævnte formål. Erfaringen viser ligeledes, at bebyggelsesprocenten som sådan ikke står alene som redskab til at sikre bevaringsværdige bygninger. Der anvendes mange andre redskaber til dette formål. Kommunalbestyrelsen ønsker, at de særlige bestemmelser for åben-lav boligområder med bevaringsværdig bebyggelse udgår af kommuneplanen.

Strategi for åben-lav boligområder

De særlige bestemmelser om ændret bebyggelsesprocent ved bevaringsværdige bygninger, om naturfølsomme områder og § 3-søer i områder med åben-lav boligbebyggelse udgår.

Landskab

Lyngby-Taarbæk Kommune er begunstiget af et landskab med store naturområder af meget høj kvalitet. Landskabet er i væsentlig grad præget af det tunneldalsystem, der er blevet skabt under sidste istid. Mest markant er Mølleådalene med Furesø, Lyngby Sø og Bagsværd Sø. Desuden findes moseområder som Lyngby Åmose, Tordals Mose og Kollelev Mose med et interessant plante- og dyreliv. Ved Frederiksdal er friholdt et stort område med åbne arealer og skov. Ligeledes præges kommunen af Ermelundskilen, Dyrehaven med Eremitagesletten og af Øresundskysten, hvor især Springforbi Strandpark har store rekreative og landskabelige værdier.

Store dele af landskabet er underlagt fredninger og/eller beskyttelse iht. Naturbeskyttelsesloven. Endvidere er væsentlige arealer udpeget som Internationale Naturbeskyttelsesområder, de såkaldte Natura 2000-områder.

Kommunalbestyrelsen ønsker at fastholde og udvikle landskabet til gavn for alle - til benyttelse og beskyttelse.

Strategi for landskab

Der skal i kommuneplanen ske en udpegning af eventuelle potentielle naturområder og/eller økologiske forbindelser.

Kommunalbestyrelsen vil derudover arbejde med, om følgende områder skal fastholdes eller ændres:

Biologiske kerneområder, herunder om der skal indføres særlige retningslinjer i forhold til byudvikling, rekreative eller tekniske anlæg.

Lavbundsarealer, herunder ved Tordals Mose.

Særlige retningslinjer vedr. støjdæmpning (trafikstøj) i forbindelse med friluftsområder.

Landskabelige værdier, herunder evt. udpegning af Borrebakken.

Geologiske værdier, herunder evt. udpegning af Mølleådalene med sidedale.

Mølleåen – et nationalt industriminde

Mølleåen fra Furesøen til Øresund er Danmarks ældste industrilandskab og betegnes som "industriens vugge". Området er et enestående, sammenhængende kulturmiljø, der rummer store landskabelige, naturmæssige, arkitektoniske og kulturhistoriske værdier. Både Mølleåen, mølledammene, møllerne, fabriks- og produktionsbygningerne, arbejderboligerne m.v. repræsenterer væsentlige elementer i fortællingen om landets teknologiske, økonomiske og sociale udvikling og samfundets tætte tilknytning til naturgrundlaget.

Bygningerne i området er generelt meget velbevarede. Enkelte industribygninger anvendes stadig til produktion, mens andre er indrettet til boliger eller virksomheder. Selv om miljøet er beskyttet af bygningsfredning eller bygningsbevaring i et vist omfang, er dele af industrilandskabet sårbart over for nedrivning eller manglende vedligeholdelse af bygninger samt utilpassede til- og ombygninger.

Strategi

Kommunalbestyrelsen ønsker dels at sikre det tilbageværende overordnede industrilandskab i Mølleådalene, dels at udbrede kendskabet til området kulturhistoriske værdier. Det skal bl.a. ske via formidling af bevaringsværdierne i området, revision af kommuneplanens rammer for de berørte områder og via vurdering af i hvilket omfang, der bør udarbejdes bevarende lokalplaner for dele af Mølleådalene.

Tekst i margen

Lyngby-Taarbæk Kommune har i samarbejde med Rudersdal Kommune, Kulturarvsstyrelsen og Center for Bygningsbevaring kortlagt de 9 møller og industrilandskabet langs Mølleåen. Resultatet kan ses på kommunens hjemmeside: www.ltk.dk/industriminder

Jægersborg Dyrehave - UNESCOs Verdensarv

Nordsjællands parforcejagtlandskab er et unikt europæisk kulturlandskab, hvori man direkte kan aflæse historien om 500 års udvikling i et kongedømme og dets planlægning og forvaltning af naturen. Sporene efter forandringerne i adgangen til naturen og dens ressourcer i en af de tættest befolkede egne i Europa er på enestående vis bevaret i disse skove, der begyndte som natur, blev et kongeligt jagtlandskab og endte som et for alle tilgængeligt kulturlandskab med store

naturværdier. Derfor arbejder Lyngby-Taarbæk Kommune sammen med de øvrige berørte kommuner, Naturstyrelsen, Styrelsen for Slotte og Kulturejendomme og Dansk Jagt- og Skovbrugsmuseum for at få optaget de vigtigste og bedst bevarede dele af landskabet på UNESCOs liste over Verdensarv.

Nordsjællands parforcejagtlandskab omfatter Jægersborg Dyrehave, som blev udlagt til parforcejagt i 2. halvdel af 1600-tallet. Her byggede kongen et Hubertushus til sine jagtfrokoster, og det blev i 1736 erstattet af Eremitagen, et lille jagtslot, som den dag i dag benyttes til sit oprindelige formål under kongejagter i Dyrehaven.

Dyrehaven er et imponerende anlæg, der med sin centrale placering i hovedstadsområdet er et vigtigt område for regionens fritidsliv. Terrænet veksler mellem et stærkt kuperet bakkelandskab og de fladsletter med langstrakte, flade bakkedrag og mindre søer og vådområder. Beplantningen er varieret med både tæt og åben skovbeplantning, rumskabende skovbryn og karakterfulde solitære træer. Hovedstierne - oprindeligt skabt til parforcejagt - skærer sig som lange, rette sigtelinjer gennem landskabet.

Der findes en aftale mellem Naturstyrelsen og Lyngby-Taarbæk Kommune om, at man fra Eremitageslottet ikke må kunne se bebyggelse hen over skovbrynet. Aftalen giver anledning til, at der ved planlægning af byggeri vest for Jægersborg Dyrehave tages særligt hensyn til denne udsigt.

Strategi

Kommunalbestyrelsen støtter fuldt op om projektet.

ØVRIG PLANLÆGNING

Den øvrige planlægning er beskrevet overordnet i det følgende. Beskrivelsen giver et overblik over de planer og ændrede strukturer, der kan få indflydelse på den videre planlægning i Lyngby-Taarbæk.

Landsplanredegørelse

Landsplanredegørelse 2010 præsenterer regeringens forventninger til kommunernes planlægning i relation til bl.a. følgende emner:

- Klima og energi
- Natur og vand
- Landskabet
- Kyster
- Byer
- Infrastruktur

Redegørelsen er en politisk udmelding fra regeringen om den fysiske og funktionelle udvikling i landet. Den angiver, hvad staten selv vil gøre, og opfordrer regionsråd og kommunalbestyrelser til at handle i overensstemmelse med det. Redegørelsen stiller forskellige forventninger til kommunerne i henholdsvis landdistrikterne, Østjylland, de mellemstore byregioner samt hovedstaden og Sjælland.

Fingerplan 2012

Miljøministeriet har påbegyndt arbejdet med en revision af Fingerplan 2007, der udgør den overordnede ramme for hovedstadskommunernes planlægning. Miljøministeren har udsendt et debatoplæg, hvor ministeren peger på følgende temaer, der i særlig grad bør indgå i den kommende revision af fingerplanen:

- Klimatilpasning og kvalitet i de grønne kiler
- Byomdannelse og ny byudvikling
- Erhvervsudvikling og lokalisering

I juni 2011 har kommunalbestyrelsen sendt høringssvar til Miljøministeriet vedrørende bl.a. klimatilpasning, trafikstøj, stationsnærhedsprincippet og Lyngby Idrætsby. Et forslag til Fingerplan 2012 ventes sendt i høring medio 2012, og forventes endeligt vedtaget ultimo 2012.

Regional udviklingsplan

Regionsrådene skal udarbejde regionale udviklingsplaner, der opstiller strategiske visioner for regionernes udvikling. Planerne skal ses som et fælles projekt mellem region, kommuner, erhvervsliv m.fl.

Region Hovedstaden er i gang med at udarbejde en ny regional udviklingsplan for hovedstadsregionen. Hovedtemaerne forventes at være følgende:

- Infrastruktur
- Erhvervsudvikling og internationalisering
- Bæredygtighed og klima
- Uddannelse og beskæftigelse

Et forslag til ny regional udviklingsplan forventes sendt i høring i foråret 2012 med henblik på endelig vedtagelse i midten af 2012.

Erhvervsudvikling

Vækstforum Hovedstaden har udsendt "Hovedstaden Nordeuropas grønne innovative vækstmotor", som er en erhvervsudviklingsstrategi for hovedstadsregionen 2011 - 2013.

Strategien bygger på OECD's vurderinger af udviklingen og indeholder følgende indsatsområder:

- Ny velfærds- og sundhedsteknologi som en god forretning
- En attraktiv metropol med gode forbindelser
- Innovation og forskning - vidensregionens base
- Talent og kompetencer i verdensklasse
- Erhvervsklynger - stærke niches i global konkurrence
- Vækstiværksættere med international tilgang

Under hvert enkelt indsatsområde er der sat mål for indsatsen. Vækstforum vil løbende vurdere udviklingen i forhold til målene med henblik på eventuel justering af indsatsen.

Detailhandel

MARGENTEKST:

Detailhandelsundersøgelse 2010

Der er i november 2010 udarbejdet Detailhandelsundersøgelse 2010 herunder delrapporter om:

Kongevejen 205, Konsekvenser ved etablering af en discountbutik

Sorgenfri Torv, Konsekvenser ved en udvidelse

Netto, Kongevejen 166, Konsekvenser ved etablering af en discountbutik

Analyse og vurdering af Bilka-placering april 2011

Kommunalbestyrelsen har besluttet at udarbejde en selvstændig strategi for detailhandel.

Den nye strategi for detailhandel i Lyngby-Taarbæk forventes at komme til at indeholde overvejelser omkring:

Ændring i den overordnede strategi for udviklingen af detailhandel i Lyngby-Taarbæk

Inddragelse af Firskovvejområdet i detailhandelscentret Kgs. Lyngby

Beslutning om at fastsætte butiksstørrelser for op til 3 nye udvalgswarebutikker på mere end 2.000 m² bruttoetageareal i Kgs. Lyngby

Ændring af centerstrukturen – i antallet eller afgrænsningen af lokalcentre

Udpegning af område til pladskrævende varegrupper

Ændringer af det maksimale detailhandelsareal i de enkelte centre

Ændringer i de maksimale butiksstørrelser i de enkelte centre

Regional klimastrategi

Region Hovedstaden og KKR (Kommunekontaktrådet) har i tæt samspil med de 29 kommuner i regionen udarbejdet et forslag til en fælles klimastrategi for hovedstadsregionen.

Den første fælles klimastrategi for hovedstadsregionen er kommunernes og regionens bidrag til at realisere den nye regerings mål om at fremme klimatilpasningsindsatsen, at CO₂-udledningen er reduceret med 40 procent i 2020 i forhold til 1990-niveauet og at el- og varmeforsyningen er dækket af vedvarende energi i 2035.

Klimastrategien udpeger regionens væsentligste klimaudfordringer og inspirere til løsninger og konkret handling på tværs af kommuner, region samt andre relevante parter.

Den overordnede vision er at "I 2025 er hovedstadsregionen den mest klimaberedte og energieffektive region i Danmark baseret på stærke regionale og tværkommunale samarbejder, hvor innovative offentlig-private partnerskaber bidrager til grøn vækst i international topklasse."

Klimastrategien indeholder 5 spor inden for strategiens to overordnede udfordringer – tilpasning til klimaforandringer og reduktion af CO₂. De fem spor er:

- En klimaberedt region
- Klimavenlig transport
- Omstilling af energisystemet
- Energieffektive bygninger
- Klimavenligt forbrug og indkøb

Klimastrategien rummer også en række anbefalinger og forslag, som kan danne udgangspunkt for fremtidig dialog og samarbejde med staten om de fælles klimaudfordringer.

Forslaget til klimastrategien har været i høring. I den forbindelse bakkede Lyngby-Taarbæk Kommune positivt op om strategiforslaget og gav i et hørings svar udtryk for at vi i videst muligt omfang vil støtte positivt op om dette. Strategien forventes endelig vedtaget i marts 2012.

Samarbejder på tværs

Kommunalreformen lægger op til samarbejder på tværs af kommunegrænserne m.m. Kommunekontaktrådet i Region Hovedstaden, der er etableret af Kommunernes Landsforening, er et eksempel på et sådant samarbejde. Rådet drøfter, koordinerer og fastsætter fælles linjer for kommunernes regionalpolitiske indsats. Rådet består af borgmestrene i regionen og et antal kommunalbestyrelsesmedlemmer, så sammensætningen afspejler stemmeforeningen ved kommunevalget.

Ringby-Letbanesamarbejdet er et andet eksempel på et sådant samarbejde. Det består af Transportministeriet, Naturstyrelsen, Region Hovedstaden og kommunernes langs Ring 3, som samarbejder om en ambitiøs og langsigtet vision for byudviklingen langs Ring 3 med den kommende letbane som trafikalt rygrad.

Vand- og naturplaner

I december 2011 blev de endelige statslige vand- og naturplaner offentliggjort. Vandplanerne er en samlet plan for et forbedret dansk vandmiljø. Vandplanerne skal sikre renere vand i Danmarks søer, fjorde og åer. Natura 2000-planerne er en samlet plan for, hvordan vi sikrer fremgangen i vores internationalt vigtige natur, Natura 2000-områderne. Begge planer er udarbejdet i overensstemmelse med Miljømålsloven.

Vand- og naturplanerne sætter rammerne for planer, der berører vand - og Natura2000 områderne. I vandplanerne er der opstillet mål for miljøtilstanden i søer, vandløb, kystvande og grundvand. Naturplanernes mål vedrører alene udpegningsgrundlaget i Natura2000 områderne.

Kommunerne skal udarbejde handleplaner til opfyldelse af dele af vand- og naturplanernes mål. Handleplanerne skal være godkendt senest 1 år efter, at vand- og naturplanerne er offentliggjort. Herefter skal kommunerne inden 2015 sætte handling bag planerne. Fra og med 2015 vil der være vedtaget nye vand- og naturplaner.

Kommuneplanlægning og lokalplanlægning

Af skemaerne fremgår hvilke kommuneplantillæg og lokalplaner, der er vedtaget siden den 1.2.2010, hvor Kommuneplan 2009 blev vedtaget. I relation til kommuneplanarbejdet har

kommunalbestyrelsen den 30.8.2010 vedtaget "Støjhandlingsplan for vejtrafik 2010". Støjhandlingsplanen er baseret på en kortlægning af støjbelastede boliger og personer fra vejtrafikken. Planen gengiver resultatet af støjkortlægningen samt allerede gennemført støjbekæmpelse. Desuden indeholder planen forslag til støjdæmpende foranstaltninger frem til 2013, hvor der skal udarbejdes en ny støjhandlingsplan.

Kommuneplantillæg:

Nr.	Område	Omfattet rammeområde
1/2009	Områdecenter Bredebo	5.2.30
2/2009	Lyngby Hovedgade 77-85	2.1.91
3/2009	Elementbyen og Kunstnerbyen	6.1.62 og 6.1.65
4/2009	Mølledammen	1.1.40
5/2009	Taarbæk Strandvej 69	7.1.68
7/2009	Netto på Engelsborgvej	2.2.01
9/2009	DTU	1.7.90
10/2009	Skovtofte	3.2.69 og 3.2.31

Vedtaget efter 1.2.2010

Lokalplaner:

Nr.	Område	Formål
212	Netto på Engelsborgvej	At give mulighed for udvidelse af dagligvarebutik.
215	Furesø kvarteret i Virum	At sikre områdets karakter af grønt villaområde og de bevaringsværdige bygninger.
217	Lyngby Hovedgade 77-85	At give mulighed for at omdanne området til kontor- og serviceerhverv samt undervisnings- og sundhedsformål.
218	Landmålervej 9A	At give mulighed for at opføre 7 nye gæsteboliger og indrette 5 gæsteboliger i eksisterende bebyggelse.
219	Hjortekær langs Jægersborg Dyrehave	At sikre områdets karakter af grønt villaområde, de bevaringsværdige bygninger og den visuelle oplevelse af Jægersborg Dyrehave.
220	Områdecenter Bredebo	At give mulighed for at opføre et tidssvarende plejecenter.
224	Nordlige del af Hjortekær	At sikre områdets karakter af grønt villaområde og de bevaringsværdige bygninger.
225	Lokalcenter på Geels Plads	At give mulighed for at overdække torvearealet og muliggøre mindre butiksudvidelser.
226	Taarbæk Strandvej 69	At give mulighed for at opføre 6 nye boliger.
227	Pritzels fabriksbygning	At give mulighed for

	ved Mølledammen i Kgs. Lyngby	renovering og tilbygning.
228	Danmarks Tekniske Universitet, Campus Lyngby	At give mulighed for at placere den højeste bebyggelse i fem netværkscentre.
229	Skovtofte	At give mulighed for anvendelse til boliger
230	Chr. X's Allé og Engelsborgvej	At give mulighed for at opføre ny bebyggelse til borgere med autisme og øvrige offentlige formål som findes i området.
231	Kongestien i Sorgenfri	At sikre helhedsindtrykket i den ensartede bebyggelse og sikre områdets grønne præg.

Vedtaget efter 1.2.2010

KLIMA

KLIMA OG AGENDA 21 STRATEGI

Lyngby-Taarbæks Klimastrategi er bygget op omkring en vision, en række målsætninger og udpegning af mere konkrete indsatsområder, som efterfølgende vil blive konkretiseret og prioriteret i relevante sektorplaner, som spildevandsplan, vandforsyningsplan og varmforsyningsplan, samt i en klimahandlingsplan, der forventes vedtaget primo 2012. Strategien forholder sig til de overordnede A21-krav, samt orienterer sig mod såvel CO2-reduktioner som klimatilpasning i forhold til at tilpasse udviklingen til forventede klimaforandringer.

Siden 2007 har hovedparten af de lokale Agenda 21-aktiviteter været koncentreret omkring klimaproblematikken - bl.a. i form af aktiviteter og events, der har været med til at reducere CO2-udslippet fra den kommunale drift og fra private og virksomheder. Agenda 21-strategien præsenteres sidst i denne strategi.

Klimavision:

Lyngby-Taarbæk vil være en sammenhængende, grøn og bæredygtig kommune.

Robust helhedsorienteret planlægning, dialog og samarbejde på tværs med eksterne klimaaktører skal sikre, at der privat og kommunalt arbejdes for at reducere CO2-udslippet og at der tages højde for klimaforandringer gennem forebyggelse og tilpasning.

Klimaproblematikken har to ben. Klimaforandringerne skyldes bl.a. udledning af CO2. For at reducere risikoen for klimaforandringer er det nødvendigt at nedbringe udslippene af CO2 - klimaproblematik-kens ene ben!

Klimaproblematikkens andet ben er klimatilpasningen. Opgaven med at tilpasse udviklingen til klimaforandringerne er som i de fleste andre kommuner i en opstartsfasen. Håndtering af regnvand og havvandsstigninger er den største udfordring, som kommunen allerede har taget fat på. Men området kræver også på længere sigt stor bevågenhed, hvis kommunen skal tilpasse sig de forventede fremtidige klimaforandringer.

Kommunes muligheder for at håndtere de klimaudfordringer vi står over for, kræver involvering og handling fra eksterne aktører - borgere, boligselskaber, virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Derfor er et særligt strategisk indsatsområde i en vellykket klimastrategi, at sikre, at eksterne aktører involveres, samt at der samarbejdes om løsningen på klimaproblematikken på tværs af kommunegrænserne, så de klimarelaterede problemerne ikke blot eksporteres fra en kommune til en anden.

Klimastrategien, hviler derfor på tre ben, der er vigtige at have med, når de fremtidige klimaudfordringer skal håndteres. De tre ben beskrives enkeltvis i det følgende.

KLIMA



CO2- REDUKTION

Lyngby-Taarbæk Kommune har siden 70'erne arbejdet på at nedbringe energiforbruget og dermed også CO2-udslippet fra de kommunale bygninger; ligesom vi siden 2007 har sat fokus på klimaproblematikken i forbindelse med forskellige interne og borgerrettede klimaaktiviteter. CO2-udslippet fra den kommunale drift udgør kun ca. 3-4 % af det samlede CO2-udslip i kommunen (incl. andel af trafik). Alligevel er kommunens indsats vigtig som godt eksempel på, at vi løfter vores del af opgaven, og fordi kommunen med denne strategi påtager sig en central rolle som formidler af viden og erfaring.

Figur 2: Resultatet af den kommunale energistyring i forhold til opvarmningsforbruget i de kommunale bygninger siden 1979.

Udviklingen er et resultat af en konsekvent og vedvarende fokus på energistyring og energirenovering af de kommunale bygninger gennem mange år. Indsatsen har resulteret i en samlet besparelse på ca. 800 mio. kr.

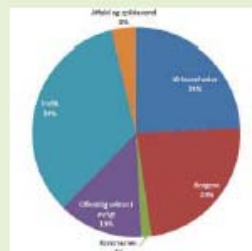
En kortlægning af CO2-udslippet i 2008 fra Lyngby-Taarbæk Kommune som geografisk område viser, at der samlet blev udledt 426.646 ton CO2 – svarende til 8,3 ton CO2 pr. indbygger.

De tre altovervejende kilder til CO2-udledningen i Lyngby-Taarbæk Kommune er el (40 %), transport (34 %) og individuel opvarmning og procesvarme (18 %)

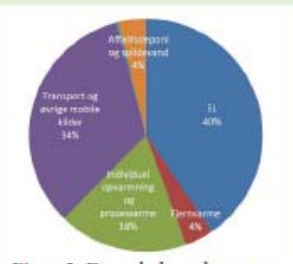
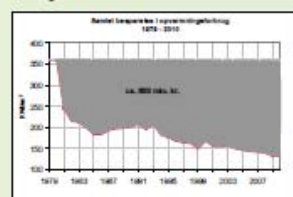
På baggrund af CO2-kortlægningen fra 2008 kan der konstateres et samlet tilgængeligt besparelspotentiale på 71.000 ton CO2 inden for el og varme samt et ikke-kvantificerbart potentiale inden for trafik.

Med klimastrategien vil Lyngby-Taarbæk:

- Reducere CO2-udslippet fra LTK som geografisk område med 20 % i 2020, i forhold til CO2-udslippet i 2008.
- Reducere CO2-udslippet fra den kommunale drift med 2 % om året frem til 2025



Figur 1: CO2-udledning fordelt på kilder



Figur 3: De enkelte sektors relative bidrag til den samlede CO2-udledning

KLIMA

Målene for reduktion af CO2-udslippet er udarbejdet som en afvejning mellem ønsket om at skære kraftigt i udledningen og at lave målsætninger, der er opnåelige. Det betyder konkret, at målene tager afsæt i vurderinger af reduktionspotentialer, forventningen om udvikling af nye løsninger til reduktion af CO2, forventninger til renere energikilder, kommunens nuværende indsats på området samt de nationale målsætninger.

Reduktionsmålene for Lyngby-Taarbæk Kommune er tænkt som absolutte mål, og er som udgangspunkt uafhængige af vækst i befolkning og erhverv. Reduktionsmålene og ambitionen i Vidensbystrategien om at udvikle attraktive erhvervsarealer og fortætte byen langs de kommende letbanestationer, med flere borgere og virksomheder til følge, er således ikke tænkt som modsætninger, men som udfordringer, der skal udvikles sammenhængende løsninger på. Stor vækst på disse områder, kan dog betyde, at målene kun kan opfyldes relativt.

Indsatsområder:

Med udgangspunkt i CO2-kortlægningen fokuserer Lyngby-Taarbæk på følgende indsatsområder, når CO2-udslippet skal reduceres:

Transport.

- Forbedret og mere sammenhængende kollektiv trafik
- Etablering af letbane
- Infrastruktur for elbiler
- Forbedring af cykelforhold
- Udnyttelse af stationsnærhedsprincippet, - med mulighed for byudvikling med høj bebyggelsesprocent
- Indkøb af miljøvenlige biler, internt i kommunen

Opvarmning og elforbrug

- Ny varmforsyningsplan, med fokus på bl.a. affaldsbaseret fjernvarme og vedvarende energi
- Energiforbrug til bygninger, nye, eksisterende og egne
- Fokus på energirenovering, opfølgning på termografering mm.
- Vedvarende energi
- Energisparekampagner, internt og eksternt
- Fortsat intern energistyring
- Grønne indkøb, herunder skærpede krav til kommunens leverandører på energi- og miljøområdet

Indsatsområderne vil blive konkretiseret og prioriteret i relevante sektorplaner, samt i klimahandlingsplanen, der forventes vedtaget primo 2012.

Udfordringer:

Fysisk planlægning:

Den fysiske planlægning er et væsentligt redskab at benytte for at nye bygninger og bydele bliver miljømæssigt bæredygtige. På tilsvarende vis kan den øvrige kommunale planlægning påvirke fremtidens energiforsy-

KLIMA

ning til eksisterende boliger, med mulighed for at fremme brug af vedvarende energi. Udfordringen bliver at sikre klimahensyn i al planlægning i balance med hensyn til udvikling og økonomi.

Der lægges generelt op til, at byen skal fortættes, samt at der kan ske vækst i de stationsnære områder langs den planlagte letbane. Væksten i de nye stationsnære byområder langs letbanen betyder dog, at den samlede CO₂-udledning i LTK ikke nødvendigvis vil falde, da væksten vurderes at generere mere trafik i de nye byudviklingsområder. En udfordring der bør tages højde for, hvis der i kommuneplanstrategien tages beslutning om fortætning af byen.

Hvis vi skal fastholde billedet og den fælles identitet af Lyngby-Taarbæk som grøn kommune, er det derfor afgørende, at fortætningen sker på et grønt og bæredygtigt grundlag. Det vil sige, at der skal udvikles lavenergi-byggeri samtidig med, at der fortsat investeres i energi- og miljøvenlige tiltag i områdets eksisterende bygninger.

De kommunale virkemidler:

Udfordringen på transportområdet er dobbelt, idet CO₂-udslippet skal reduceres og stigningen i bilkørslen skal modvirkes. Kommunens muligheder for at styre trafikudviklingen er relativt begrænset, idet trafikken er betinget af en lang række forhold, der i bedste fald kun er delvist styrbare for kommunen. Kommunen kan dog sammen med andre kommuner og regionen søge at påvirke regeringen og de overordnede myndigheder til forbedret offentlig transport og en statslig plan for, hvordan biltrafikken og CO₂-udslippet herfra reduceres. Herunder mulighed for indførelse af trængselsafgifter lokalt.

Kommunen kan heller ikke direkte regulere det private el- og varmebrug, men er henvist til at søge at påvirke borgere og virksomheder til at reducere forbruget. De forskellige roller, som kommunen har mulighed for at bringe i spil for at reducere CO₂-udslippet, kan dog tages mere aktivt i brug – f.eks. som myndighed, planlægger, serviceudbyder, indkøber, byggherrer, vejleder og inspirator.

F.eks. lægges der i Vidensbystrategien op til, at der skal udvikles et rådgivningstilbud, hvor aktørerne kan få foretaget en energiteknisk gennemgang og modtage forslag og anbefalinger til energi-optimeringer. Rådgivningstilbuddet kan udvikles i et samarbejde mellem forsyningsselskaberne og områdets øvrige nøgleaktører med udgangspunkt i det etablerede vidensbynetværk VBN "Klima og grøn teknologi" for at sikre bred forankring.

Et andet eksempel på, hvordan kommunen kan vejlede og inspirere, er den termografisk overflyvning af samtlige bygninger i kommunen, som blev gennemført i 2010. Resultatet er frit tilgængeligt på kommunens hjemmeside, og har bl.a. til formål at give borgere og virksomheder en indikation af hvor stort et evt. varmetab fra de pågældende bygninger er. Viden der bl.a. skal inspirere til energirenoivering af bygninger,

KLIMA

hvor dette er relevant. Et indsatsområde kunne være at markedsføre termograferingsresultaterne mere målrettet til virksomhederne i kommunen

Klimatilpasning

Fremtidens klima bliver varmere og mere ekstremt. Ifølge Klima- og Energiministeriet er temperaturen i Danmark steget med halvdelen grad siden 1873. I samme periode er nedbøren steget med 15 %. Vindforhold og vandstande har også ændret sig.

Danmark får ifølge DMI et varmere og vådere vejr med flere ekstremer i fremtiden. De vigtigste forventede ændringer er:

- Mere regn. Der kommer mere regn om vinteren og mindre om sommeren. Om sommeren vil der være både tørkeperioder og kraftigere regnskyl.
- Mildere vintre. Vintrene vil blive mildere og fugtigere.
- Varmere somre. Somrene bliver varmere, og der kan komme flere og længere hedebølger.
- Højere vandstand. Der forventes en generel vandstandsstigning i havene omkring Danmark.
- Mere vind. Der kan forventes flere kraftige storme.
- Større skydække. Der vil generelt være et svagt stigende skydække, som vil være størst om vinteren.

Ifølge FN's klimapanel (IPCC) skyldes hovedparten af ændringerne menneskelige aktiviteter. Især udslip af CO₂ fra afbrænding af kul, olie og gas, udslip af andre drivhusgasser og fældning af skove. Hvor meget klimaet vil ændre sig i fremtiden, er svært at forudsige, men FN's klimapanel har udarbejdet en række scenarier, som denne klimastrategi læner sig op af.

Klimaændringer forventes at påvirke Lyngby-Taarbæk på mange områder. Der har allerede været en forsmag på, hvad der kan forventes fremover ved regnhændelser i 2007 og 2010.

Det vurderes, at der allerede nu bør udarbejdes beredskabsplaner for særligt sårbare områder i kommunen med kendte problemer. Beredskabsplanerne skal kunne fungere, indtil områderne på forskellig vis er blevet klimatilpasset. Dette er en proces, der vil skulle foregå over mange år, og som skal sikre en langsigtet tilpasning til de kommende klimaforandringer.

KLIMA

Med Klimastrategien vil Lyngby-Taarbæk:

- Undersøge og fastlægge behovet for tilpasning til fremtidige klimaændringer og handle på baggrund af resultatet
- Indarbejde klimatilpasning rettidigt i relevante sektorplaner, så sagsbehandling og nye projekter er fremtidssikrede
- Arbejde for at den grønne kommune også bliver blå ved at anvende regn- og overfladevand som et synligt og rekreativt element i byrummet
- Arbejde for at lokale aktører med viden på dette område spiller sammen med kommunen om at skabe innovative løsninger

Indsatsområder:

På baggrund af risikovurderinger og sårbarhedsanalyser af situationen lokalt i Lyngby-Taarbæk vil kommunen, som det væsentligste i forbindelse med klimatilpasningen i forhold til regn-vandshåndtering, recipienter (søer, vandløb og kysten), grundvand, natur og parker fokusere på nedenstående indsatsområder:

- Beredskabsplaner for udvalgte sårbare områder
- Øget satsning på Lokal Afledning af Regnvand (LAR-løsninger), f.eks. "Blå byrum", grønne tage m.m.
- Forsinkelsesbassiner for at minimere overløb til recipienter.
- Tilstands- og risikovurdering af Mølleåens sluser
- Klimaforandringer i forhold til grundvandsbeskyttelse i områder med særlige drikkevandsinteresser
- Byggerier - så det ikke får u hensigtsmæssige konsekvenser for borgeme, at grundvandsniveauet og temperaturen stiger.
- Invasive arter, der truer den biologiske mangfoldighed på grund af temperaturstigning eller vådere klima.

Indsatsområderne vil blive konkretiseret og prioriteret i relevante sektorplaner, samt i klimahandlings-planen, der forventes vedtaget primo 2012.

Udfordringer:

Den største udfordring med hensyn til håndtering af regnvand er det økonomiske aspekt. Derfor er udfordringen at få størst effekt for færrest penge. Samtidig er der tale om grænseoverskridende problemstillinger, som kræver tæt samarbejde og koordination med nabokommunerne. Jo før der sættes ind og prioriteres og jo bredere de forskellige tiltag indarbejdes i forskellige planer, desto bedre vil kommunen være rustet til de kommende udfordringer. Ved således at være på forkant vil kommunen på den lange bane kunne spare mange penge frem for senere - med store udgifter til følge - at skulle udbedre skaderne forårsaget af klimaforandringerne.

Inddragelse af eksterne aktører

Dialog og samarbejde med borgere, erhvervsliv, uddannelsesinstitutioner og andre aktører er helt afgørende for, at CO2-reduktionsmålene i klima-

KLIMA

strategien kan nås. Ca. 95 % af CO₂-udledningen inden for kommune-grænsen kommer nemlig fra andre end kommunen som virksomhed, så her er kommunens mulighed for påvirkning kun indirekte og afhængig af samspil og dialog med eksterne aktører.

Klimatilpasning er grænseoverskridende problemstillinger, som kræver tæt samarbejde og koordination med nabokommunerne for ikke at eksportere problemer fra den ene kommune videre til den anden. Derfor er der behov for at skabe stærke netværk og nye partnerskaber samt at samarbejde på tværs af kommunegrænser. At følge strategiarbejdet i KKR (KL's Kommunekontaktråd) og Region Hovedstaden tæt er også en forudsætning for succes på dette område.

Lyngby-Taarbæk deltager allerede i forskellige samarbejder om klimaproblematikken, bl.a.:

- "Klikovand", som er et tværkommunalt projekt om udfordringerne på vand – og spildevandsområdet, som også involverer kommunernes forsyningsselskaber.
- "Natur- og Miljø Samarbejdet" med 6 "nabokommuner", hvori klimaforandringerne og kampagner målrettet CO₂-udledningen fra kommunen som geografisk område allerede er sat på dagsordenen.
- Samarbejde omkring Furesøens fremtid med bl.a. Rudersdal og Furesø kommuner.
- Samarbejde om udarbejdelse af nyt regulativ for Mølleåen med Rudersdal og Gladsaxe Kommune.
- Netværk for "Klima og grøn teknologi", med deltagelse af lokale virksomheder og uddannelsesinstitutioner - udløber af Vidensbystrategien.
- Klimasamarbejde med DTU, hvor kommunen stiller sig til rådighed som case for studerende der vil arbejde med klimarelaterede projekter.
- Samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning om klimatilpasning i kommunen.
- Ringbyprojektet; bæredygtig byudvikling omkring de kommende letbanestationer langs Ring 3.
- Følger samarbejdet med 16 kommuner i hovedstadsområdet om mulighed for at indføre trængselsafgifter/-bompene

Med Klimastrategien vil Lyngby-Taarbæk:

- I dialog med borgere, uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv
- Forankre arbejdet med at reducere CO₂-udslippet internt og eksternt i kommunen
- Samarbejde på tværs af kommunegrænserne om løsninger

Indsatsområder:

For at efterleve målene om øget dialog, inddragelse og samarbejde i forhold til implementering af klimastrategien, vil der være fokus på:

- Netværk/partnerskaber med erhverv og uddannelsesinstitutioner

KLIMA

om fremtidige klimaløsninger, bl.a. i regi af Vidensbystrategien og de netværk (VBN) der dannes her

- Fortsættelse af eksisterende samarbejder og udbygge dem, hvor det er relevant
- Koordinering, implementering og udvikling af klimaindsatsen internt i kommunen
- Adfærdskampagner internt i kommunen og over for borgere og virksomheder

Fra strategi til handling:

I skemaet nedenfor ses en forventet tidsplan for sektorplaner og strategier, hvori klimastrategiens indsatsområder vil blive konkretiseret og prioriteret. Helhedsorienteret planlægning skal løbende sikre, at klimaproblematikken indarbejdes i sektorplanerne samt at der er sammenhæng mellem det der beslutes i de enkelte planer.

Initiativ/år	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Vidensbystrategi	X									
Varmeforsyningsplan	X									
Kommuneplanstrategi		X			X				X	
Klimahandlingsplan		X								
Kommuneplan			X				X			
Spildevandsplan			X							
Vandforsyningsplan	X									
Affaldsplan			X							
Revision af Mølleens vandborsregulativ			X							
Indsatsplaner grundvandsbeskyttelse		X								
Beredskabsplaner for sårbare områder				(X)						
Naturstrategi				(X)						

(X) ikke lovpligtige. Forventet tidsplan

AGENDA 21

Siden 2007 har hovedparten af de lokale Agenda 21-aktiviteter været koncentreret omkring klimaproblematikken - bl.a. i form af aktiviteter og events, der har været med til at reducere CO2-udslippet fra den kommunale drift og fra private og virksomheder. Den forebyggende indsats har hovedsagligt haft til formål at reducere udledningen af drivhusgasser og derved medvirke til en opbremsning af temperaturstigningerne.

Ifølge Planloven skal der inden udgangen af 2011 være vedtaget en ny Agenda 21-strategi, som indeholder kommunalbestyrelsens målsætninger for det fremtidige arbejde med at:

- mindske miljøbelastningen
- fremme en bæredygtig byudvikling og byomdannelse
- fremme biologisk mangfoldighed
- inddrage borgerne og erhvervslivet i det lokale Agenda 21-arbejde
- fremme samspillet mellem beslutninger på tværs af sektorer

Kommunalbestyrelsen ønsker, at de 5 A21- emner, vurderes og målsættes, hvor det er relevant i det løbende strategiarbejde i kommunen.

I kommuneplanstrategien er der generelt fokus på bæredygtig byudvikling og byomdannelse, samt inddragelsen af erhvervslivet og uddannelsesinstitutionerne i forbindelse hermed.

Inddragelse af borgere og erhvervslivet spiller en vigtig rolle i forbindelse med udmøntningen af klimastrategien, da de store udfordringer med at reducere CO2-udslippet i kommunen, som geografisk enhed kræver involvering af eksterne klimaaktører som borgere, virksomheder og uddannelsesinstitutioner m.fl.

Mindskelse af miljøbelastningen og fremme af den biologiske mangfoldighed er også en naturlig del af denne klimastrategi og de efterfølgende sektorplaner og klimahandlingsplanen.

Vidensby 2020

(Tekstbokse i det følgende placeres i margen af layoutet i det endelige produkt)

Lyngby-Taarbæk Vidensby strategi 2020 er den strategiske overliggende for kommunens Klima- og kommuneplanstrategi. Den er formuleret af en Task Force nedsat af Erhvervsrådet i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommunes Udviklings- og Strategiudvalg.

Sammen har de sat sig i spidsen for at sætte en fælles retning for lokalområdet, der skal fremme vækst og udvikling for borgere, virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Det gøres gennem foreningen Lyngby-Taarbæk Vidensby, der blev stiftet i januar 2012.

Vidensby strategi 2020 kan læses i sin fulde udstrækning på www.ltk.dk/vidensby

Resumé

Lyngby-Taarbæk har alle forudsætninger for at blive et kraftcenter for viden i 2020 – en vidensby. Undersøgelser viser, at området har en nærmest ekstrem specialisering inden for videnstunge erhverv, et af Europas førende tekniske universiteter (DTU), nogle af landets bedste folkeskoler, gymnasier og erhvervsskoler og 18 procent borgere med en videregående uddannelse.

Som by står Kgs. Lyngby stærkt med Storcenteret, specialbutikkerne på hovedgaden og Magasin som attraktioner. Samtidig har området mange rekreative kvaliteter. Begge dele vægter højt, når man søger bolig.

Hertil kommer, at en letbane er på vej til byen. Det øger mobiliteten og skaber nye muligheder.

Men undersøgelser viser også, at Lyngby-Taarbæk er udfordret på sine styrkepositioner:

- Nogle af kommunens erhvervsarealer skal udvikles og omdannes for at blive attraktive igen.*
- Den grønne profil er udfordret. At være en grøn kommune handler i fremtiden ikke kun om natur, parker, søer og skove. Fremtidens "grønne" konkurrence kommer også til at handle om klima og grøn teknologi.*
- Kommunens detailhandelsposition er udfordret af nye storcentre i regionen.*
- Der er pres på velfærdsydelse, både økonomisk og i forhold til stigende forventningerne fra brugerne.*
- Byens aktiver hænger ikke godt nok sammen. Den kollektive transport til og fra DTU, K-Nord (Lyngbys handelsskole og erhvervsakademi) og de vigtigste erhvervsområder er ikke optimal. Men også de mentale koblinger vurderes at være for svage. Det er fx ikke synligt i bybilledet, at et stort universitet ligger i byen. Svaghederne i infrastrukturen medvirker til, at byens handelsliv ikke drager den fulde fordel af de mange indpendlende studerende og medarbejdere.*

(SE TEKSTBOKS OM TASK FORCE NEDERST I DOKUMENTET)

Visionen for Vidensby 2020

På den baggrund er der formuleret en vision for Vidensby 2020. Udgangspunktet for visionen er, at bedre livskvalitet og velfærdsydelser, bæredygtig og grøn byudvikling, en mere attraktiv handelsby, et stærkere forsknings- og uddannelsesmiljø og vækst i områdets videnstunge erhverv ikke er modsætninger. Tværtimod skal der udvikles fælles, sammenhængende løsninger på de udfordringer, der er skitseret i partnerskaber mellem virksomheder, uddannelsesinstitutioner og kommune.

Visionen er, at Lyngby-Taarbæk i 2020 er:

- En af Nordeuropas førende videns- og universitetsbyer*
- En førende uddannelsesby med høj kvalitet, bredt udbud og et generelt højt uddannelsesniveau*
- Et internationalt orienteret knudepunkt for arbejdskraft, kultur og handel*
- Et område kendetegnet ved bæredygtig vækst, velfærd og byudvikling.*

Indsatsområder

Retningspile Overskrifter	Fokus på videns- baserede erhverv	Sammenhængende og bæredygtig by	Nye services og kvaliteter i Lyngby- Taarbæk
Strategisk byudvikling	Tiltrække og fastholde vidensvirksomheder	Udvikle LTK som universitetsby med effektiv infrastruktur	Levende og attraktivt bymiljø med unikke kvaliteter
Innovation og netværk	Netværk for vidensvirksomheder	Udvikle grønne boliger og grøn teknologi	Udvikle fremtidens velfærdstjenester
Erhvervs- og borgerservice	Fremme af iværksætteri og entrepreneurship	Fremme energirådgivning	Fremme erhvervs- og borgerservice

Indsatsområder

For at nå målene sættes der ind på ni indsatsområder.

1. Tiltrække og fastholde vidensvirksomheder

Ambitionen er, at Lyngby-Taarbæk er en by, der især lever af viden. Det er vigtigt, at satse bredt på at tiltrække og fastholde vidensvirksomheder, herunder dem, der bygger på tekniske og ingeniørmæssige kompetencer og forskningsresultater. DTU's beliggenhed i kommunen giver et væld af muligheder inden for områder som IT, cleantech og velfærdsteknologi. Der er behov for, at den forskningsmæssige viden fra DTU indgår direkte i den erhvervsservice, som kommunen yder til iværksættere og virksomheder og at der er et højt kendskab til Matchpoint, som er et tilbud etableret af DTU Match og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Hvis målet om en internationalt orienteret attraktiv videns- og universitetsby skal opnås, er det vigtigt også at sikre adgang til attraktive kollegier og boliger især i Kgs. Lyngby – også for studerende og medarbejdere, der kommer fra udlandet. Jo flere mennesker, der bor i den centrale del af Kgs. Lyngby, jo større basis for liv i byen, vil der være.

2. Udvikle Lyngby-Taarbæk som universitetsby med effektiv infrastruktur

"Den mindste by med det relativt største universitet". Sådan kan man karakterisere Lyngby-Taarbæk, hvis man sammenligner universitetsbyer i Nordeuropa. Men at DTU har over 7.000 studerende og 4.500 ansatte og at området har mange andre, store uddannelsesinstitutioner er ikke synligt nok i bybilledet. Ambitionen er, at man skal kunne mærke i byrummet, at Lyngby-Taarbæk er en videns- og universitetsby med mange nationaliteter. For at sikre let adgang til byen er der behov for at styrke den kollektive transport til og fra byens knudepunkter og at lette adgangen til DTU for borgere, elever og lærere samt virksomhedernes ansatte.

3. Levende og attraktivt bymiljø med unikke kvaliteter

Det er vigtigt, at være en attraktiv handelsby, der tiltrækker handlende fra både det nordsjællandske område og kommunerne langs Ring 3, når letbanen kommer.

Det vil kunne støtte en udvikling af et centralt område med oplevelses- og udfoldelsesmuligheder, restauranter, caféer, specialbutikker, internationale detailkæder, studiemiljø, spændende byrum, arkitektur mv. Det vurderes, at der er et stort potentiale i at tiltrække flere studerende til byens butikker og byrum.

Ambitionen er at der samarbejdes om en koncept- og kvalitetsudvikling, der sætter nye standarder for Kgs. Lyngby som handelsby. Dertil er det en god ide at udvikle unikke byrumskvaliteter for eksempel gennem arkitektkonkurrencer og ved at være i fortsat dialog med brugerne.

4. Netværk for vidensvirksomheder

Mange af målene i Vidensby 2020 kan kun realiseres, hvis der etableres nye samarbejdsprojekter på tværs af sektorerne. Der er allerede etableret fem Vidensbynetværk (VBN), hvor engagerede og vidende deltagere fra området mødes for at drøfte, hvordan Vidensbystrategien kan blive realiseret. Der bør også sættes ind for at styrke netværk mellem virksomhederne. Den geografiske nærhed og kombinationen af unge og veletablerede vidensvirksomheder og forskningsaktiviteter i området giver gode muligheder for at etablere udbytterige relationer, der kan fremme væksten.

(SE TEKSTBOKS OM DE 5 NETVÆRK NEDERST I DOKUMENTET)

5. Udvikle grønne boliger og grøn teknologi

Lyngby-Taarbæks grønne, rekreative identitet skal bevares. Det bidrager til en høj livskvalitet og er et godt udgangspunkt for at tiltrække flere borgere og virksomheder. Men ambitionen kan løftes: Lyngby-Taarbæk bør være et bæredygtigt udviklingslaboratorium, hvor virksomheder, kommune, forskere og forsyningselskaber samarbejder om at udvikle bæredygtige teknologier og bæredygtigt byggeri. Hvis en kommende byfortætning sker på et bæredygtigt grundlag, kan der skabes en fælles identitet i Lyngby-Taarbæk som en grøn og bæredygtig kommune. Der skal udvikles lavenergibyggeri samtidig med, at det grønne element tænkes ind i udviklingen af nye bygninger – fx i form af grønne tage og grønne uderum

Indsatsområdet skal også ses i sammenhæng med afsnit om klimastrategi, der opstiller mål for såvel CO₂-udledning, som for, hvordan kommunen kan forebygge og tilpasse sig de forventede klimaforandringer.

6. Udvikle fremtidens velfærdsydelser

Det er nødvendigt at nytænke måden, kommunen udvikler og leverer velfærdsydelser på. Den demografiske udvikling betyder, at stadigt færre arbejdende mennesker skal finansiere velfærdsydelser til stadigt flere personer uden for arbejdsstyrken. Samtidig stiger brugernes forventninger til kvaliteten af velfærdsydelserne. DTU forsker i teknologier med stor relevans for fremtidens velfærdsydelser. Området har en masse virksomheder, der teknologisk og kompetencemæssigt kan bidrage til nye velfærdsteknologier. Og kommunen rummer ca. 100 velfærdsinstitutioner, der kan bidrage med know how og viden, og fungere som testlaboratorium for nye forretningsideer.

7. Fremme iværksættere og entrepreneurship

Lyngby-Taarbæk skal være en kommune med langt flere succesfulde iværksættere. Forskerparken Scion-DTU A/S Lyngby er i dag Lyngby-Taarbæks flagskib på iværksætterfronten. Også K-Nord har en bred portefølje af initiativer rettet mod dette indsatsområde. Men der mangler sammenhæng mellem aktiviteterne.

En af ambitionerne i Vidensby 2020 er at skabe en fødekæde for innovation, der starter i folkeskolen og fortsætter op gennem skolesystemet.

8. Fremme energirådgivning

Hvis Lyngby-Taarbæk skal være kendt som et grønt og bæredygtigt område, er det vigtigt, at områdets virksomheder, uddannelsesinstitutioner og kommunale ejendomme bliver blandt landets mest energieffektive.

For at fremme energieffektiviseringer er det ambitionen at området's nøgleaktører udvikler et rådgivningstilbud, hvor virksomheder kan få foretaget en energiteknisk gennemgang og modtage forslag og anbefalinger til energioptimeringer.

9. Fremme erhvervs- og borgerservice

Den kommunale service skal samtidigt være i top. Kommunen vil arbejde for, at det bliver let for både virksomheder og borgere at komme i kontakt med relevante personer i forvaltningerne. Kommunen digitaliserede i 2011 byggesagsområdet. På www.ltk.dk kan man 24 timer i døgnet afklare muligheder, se arkivoplysninger og søge om byggetilladelse. Samme udvikling skal fremmes i forhold til borgerservice, hvor borgerne skal kunne løse flest mulige opgaver via digitale selvbetjeningsløsninger. I mødet med Jobcenteret, skal virksomheder opleve en hurtig og professionel behandling, fx i forhold til at få ledige akademikere ud i små og mellemstore virksomheder.

Tekstboks 1

Deltagerne i Task Force nedsat af Lyngby-Taarbæks Erhvervsråd:

Formand for Lyngby-Taarbæks Erhvervsråd Torben Schwabe (direktør, Lyngby Storcenter)

Næstformand for Lyngby-Taarbæks Erhvervsråd René van Laer (direktør, K-Nord)

Universitetsdirektør Claus Nielsen (DTU)

Udviklingsdirektør Stig P. Christensen (COWI)

Rektor Poul Rasmussen (Virum Gymnasium)

Kommunaldirektør Tim E. Andersen (Lyngby-Taarbæk Kommune)

Tekstboks 2:

Netværk	Tovholder
1. VBN Klima og grøn teknologi	COWI
2. VBN Iværksætter og entrepreneurship	K-nord
3. VBN Internationalisering	DTU
4. VBN Byudvikling og handel	Teknisk Forvaltning
5. VBN Velfærdsinnovation	DTU og Social- og Sundhedsforvaltningen

Tekstboks 3:

Foreningen Lyngby-Taarbæk Vidensby

Foreningens formål er:

- At bidrage til realiseringen af videnbyvisionen i partnerskaber mellem virksomheder, uddannelsesinstitutioner, kommunen og andre relevante aktører
- At bidrage til området's fortsatte vækst og udvikling til gavn for borgere og virksomheder
- At skabe netværk og strategiske partnerskaber lokalt, regionalt, nationalt og internationalt
- At mobilisere lokalområdet i området's fortsatte vækst og udvikling bl.a. via øget internationalisering, udvikling af inkubations- og iværksættermiljøer mm.

Slettet: V

Bestyrelsen består af følgende medlemmer:

Fra virksomhederne:

- Afdelingsdirektør Bjarke Bendix Cloos, Danica Pension
- Direktør Kjartan Langvad, Pihl & Søn
- Vice President, HR, Jesper Lemmich, Haldor Topsøe
- Udviklingsdirektør Stig P. Christensen, COWI

Fra uddannelsesinstitutionerne:

- Direktør Claus Nielsen, (DTU) – formand
- Direktør René van Laer, Handelsskolen Nord (K-nord)

Fra de boligsociale foreninger:

- Bestyrelsesmedlem Steen Johansen, Dansk Almennyttigt Boligselskab (DAB)

Fra Lyngby-Taarbæk Kommune:

- Borgmester Søren P. Rasmussen
- Viceborgmester Simon Pihl Sørensen
- Kommunalbestyrelsesmedlem Hans Henrik Madsen – næstformand
- Kommunalbestyrelsesmedlem Rolf Aagaard-Svendsen

REVISIONSMETODE

GRØNT LYS er Lyngby-Taarbæk Kommunes kommuneplan- og agenda 21-strategi.

GRØNT LYS er udviklet på baggrund af tankerne i "Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020", der som nævnt er med i kommuneplanstrategien i resumé.

Revisionsmetode

Den gældende kommuneplan er digital og ligger på <http://www.kommuneplan.ltk.dk/> Den består af 4 overordnede emner: Byudvikling, Bygningskultur, Hvad gælder og Øvrig planlægning.

Der vil blive tale om en delvis revision af kommuneplanen med revision i følgende afsnit:

Alle afsnit under emnet Byudvikling skal revideres sammen med de berørte rammer under Hvad gælder,

Der tilføjes nye afsnit under emnet Byudvikling

Enkelte afsnit revideres i afsnit om Bygningskultur,

Revision af rammer for åben-lav boligbebyggelse under emnet Hvad gælder,

Eventuel revision af enkelte retningslinjer for landskabet under emnet Hvad gælder og

Relevante afsnit revideres/ajourføres under emnet Øvrig planlægning.

Slettet: retningslinier

EXECUTIVE SUMMARY – OVERSÆTTES INDEN TRYK

GRØNT LYS – En strategi for byudvikling og klima i Lyngby-Taarbæk

Kommunalbestyrelsen ønsker med GRØNT LYS at invitere alle til at deltage i kommunens udvikling og dermed en videreudvikling af velfærden for alle kommunens borgere.

GRØNT LYS indeholder en byvision for år 2030 og følgende øvrige emner: letbane i Ring 3, stationsnære arealer, Ringbyen Loop City, bygningskultur og landskab, øvrig planlægning, klima og Agenda 21-strategi samt resumé af strategien Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020.

I executive summary i Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020, der kan downloades på www.ltk.dk, fremgår den overordnede vision og indsatsområder.

Byvision 2030 er tænkt som en rejse i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030. Den beskriver en mulig fremtidig byfortætning i Kgs. Lyngby, op langs den kommende letbanes linjeføring forbi Fortunbyen og op til DTU. Byvisionen er udarbejdet på baggrund af tankerne i Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020. Der er tale om en vækststrategi, der kan betyde flere boliger og mere byliv, mere erhvervsliv med fokus på videnserhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder, flere kulturelle tilbud og bedre transportmuligheder.

I klima- og Agenda 21-strategien lyder visionen: Lyngby-Taarbæk vil være en sammenhængende, grøn og bæredygtig kommune. Robust helhedsorienteret planlægning, dialog og samarbejder på tværs med eksterne klimaaktører skal sikre, at der privat og kommunalt arbejdes for at reducere CO₂-udslippet og at der tages højde for klimaforandringer gennem forebyggelse og tilpasning.

Alle kommunens borgere, erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner, deres ansatte og studerende inviteres til dialog og debat lørdag den 12. maj kl. 13 – 15.30 på Lyngby Rådhus. Der sættes fokus på byvision 2030, klima og internationalisering.

Tag del i udviklingen af Lyngby-Taarbæk!

DIALOG OG DEBAT - BAGSIDETEKST

GRØNT LYS er kommunalbestyrelsens forslag til en strategi for byudvikling og klima i Lyngby-Taarbæk.

Kommunalbestyrelsen ønsker viden, vækst og visionære ideer til Lyngby-Taarbæk.

Byvision 2030 i GRØNT LYS skitserer en fremtid med en fortætning, der giver mulighed for flere boliger, mere detailhandel og byliv, flere erhvervsvirksomheder og uddannelsessteder men også bedre trafikale løsninger. GRØNT LYS er et skridt på vejen.

Som i teatret indikerer det grønne lys, at der stadig er ledige pladser. Det er en invitation til alle om at tage del i kommunens udvikling og dermed en videreudvikling af velfærden for alle kommunens borgere. Det grønne lys indikerer også, at Lyngby-Taarbæk er kendt for flotte landskabstræk og nær tilknytning til skov, sø og hav.

GRØNT LYS peger også på strategier for en bæredygtig og klimavenlig udvikling. Strategien opstiller kommunalbestyrelsens visioner og indsatsområder for CO2-reduktion, klimatilpasning og inddragelse af eksterne aktører.

Alle interesserede, kommunens borgere, erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner, deres ansatte og studerende inviteres hermed til dialog og debat lørdag den 12. maj 2012 kl. 13.00 – 15.30 på Lyngby Rådhus. Der sættes fokus på byvision 2030, klima og internationalisering.

Tag del i udviklingen af Lyngby-Taarbæk!

Se mere på www.ltk.dk

Forslag og bemærkninger kan i øvrigt sendes senest den **xx.** maj 2012 til:

teknisk@ltk.dk

eller til

Kommunalbestyrelsen
Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

10.02.2012

Borgerinddragelsesevent lørdag den 12. maj i forbindelse med høring af kommuneplanstrategien – GRØNT LYS

Baggrund:

I forbindelse med behandlingen af kommuneplanstrategiforslaget har USU den 11.10.2011 besluttet, at der med høringen af strategiforslaget skal arrangeres et borgermøde, der skaber en bred folkelig debat mellem borgere og politikere om de planer for vækst og udvikling, der ligger i Vidensbystrategien og kommuneplanstrategien frem mod 2020.

Mål med borgerinddragelseseventen:

- At gøre ideerne synlige, konkrete og vedrørende for borgerne og dermed motivere dem til at involvere sig i debatten om byens udvikling
- At give ressourcpersoner anledning til at præsentere viden om emnerne, der kan bidrage til at fremme debatten.
- At give politikere anledning til at debattere byudvikling i Lyngby-Taarbæk med borgerne

Målgrupper: Borgere og brugere, herunder også studerende, unge, internationale gæster.

Succeskriterie: Borgerne skal gå fra dagen med en oplevelse af at vide mere, om hvad der kan komme til at ske i Lyngby, end da de kom.

Politikernes møde med borgerne

I det følgende beskrives konceptet for eventen, samt forventningerne til *politikernes rolle* på dage.

Samlet koncept:

Der er nedsat en projektgruppe på tværs af forvaltningerne, som arbejder med et samlet koncept for borgerinddragelseseventen, der består af følgende programpunkter:

- Aktiviteter, der tiltrækker borgerne
- Mødesteder på rådhuset om strategiens indhold
- Debatmøde med politikerne på rådhuset.

Tid og dato:

Lørdag den 12. maj 2012 kl. 13.00 – 15.30. Rådhuset åbner kl. 13.00 med aktiviteter, der tiltrækker borgerne, og mødesteder delt op omkring strategiens forskellige emner. Fra 14.30 til 15.30 er der debatmøde i kommunalbestyrelsens mødesal.

Forslag til kommuneplanstrategi vedtages i USU/KMB	Høringsperiode	Event	Endelig vedtagelse i USU/KMB
13./26. marts 2012	19.4 – 15.6	Lørdag d. 12.5 kl. 13-15.30	August 2012

Mødestederne: 13.00 – 14.30

De forskellige etager på rådhuset er indrettet som mødesteder, hvor de forskellige temaer i kommuneplanstrategien drøftes.

0. Modtagelse, oversigt over aktiviteter på rådhuset
1. Modtagelse, udstilling - en inspirerende guide rundt i fortidens byrum i Lyngby-Taarbæk.
2. **Vidensby 2020**: Generelt om strategien og VBN, effekter for kommunens borgere, Internationalisering. (evt. ny organisation)
3. **Byudvikling**/Letbane: trafik, stationsnærhed og betalingsring samt byvision, fortætning og detailhandel, bygningskultur og landskab
4. **Klima**; CO2-reduktioner, klimatilpasning og inddragelse af eksterne aktører
5. Skybar

Bemanding:

Mødestederne bemandes på følgende måde:

1. En person fra Lyngby-Taarbæk Kommune med fagligt kendskab til området, der er ansvarlig for afvikling og det faglige indhold
2. Politikere
3. Andre, f.eks. deltagere fra vidensbynetværk, interesseorganisationer, uddannelsesorganisationer m.fl.

På hver etage indrettes stande, hvor de forskellige temaer drøftes. Disse indrettes med plancher, pc'er, mulighed for slideshows etc. Der vil være to typer stande:

En politisk stand

Der oprettes et politisk hjørne i hver zone, hvor borgerne kan møde politikere. Ved en væg er der post-it-afstemning om det aktuelle emne. Når borgerne har været i dialog med politikerne og hørt de forskellige eksperter på etagen har de mulighed for at give deres holdning til kende ved at sætte en post-it på en plakat - og skrive bemærkninger på denne. Afstemningerne bruges som pejlemærker på det efterfølgende debatmøde i kommunalbestyrelsessalen.

Den politiske bemanding på mødestederne vedtages af politikerne selv på et gruppeformandsmøde i april. Forvaltningen har som hjælp til dette udarbejdet et "vagtskema", hvor politikerne kan skrive sig på kl. 13.00, 13.30 og 14.00. Dermed åbnes mulighed for, at politikerne kan drøfte flere temaer med borgerne, ligesom det sikres at mødestederne hele tiden er politisk bemandet.

Ekspertstande

Her står de enkelte "eksperter" og fortæller om eller demonstrerer emner, der er relevant for det pågældende tema. Standene skal virke tiltrækkende på borgerne. Det kan være gennem plakater, udstillinger, power point shows, demonstrationer, filmfremvisninger, genstande man kan prøve etc.

Tanken er, at dialogen mellem politikere og borgere på mødestederne skal føde ind til den afsluttende/opsamlende debat i kommunalbestyrelsessalen - debatmødet.

Debatmødet: 14.30 – 15.30

- Velkomst ved borgmester.
- Ekstern facilitator - Per Meilstrup (Klimadirektør på Mandag Morgen) - samler op fra mødestederne ved at spørge ind til hvad der er blevet drøftet. Plancher og lignende med borgernes svar på div. spørgsmål er båret ind i salen.
- Alle står op og bevæger sig rundt til de forskellige plancher fra mødestederne (OPEN SPACE-CAFE-MØDE).
- Alle – herunder også politikerne får mulighed for at kommentere på de input, der kommer fra mødestederne på opfordring fra facilitator.
- Afslutning ved borgmester

Politikernes rolle:

Politikerne har været rundt på mødestederne og har her haft mulighed for at spotte de emner, der interesserer borgerne. **Facilitatoren spørger ind til:**

- Hvad politikerne hørte?
- Hvilke udfordringer der var, i det de hørte?
- Om det de hørte/drøftede med borgerne kan indeholdes i strategien?

Der tages ”referat”/ Hvidbog til den endelige behandling af GRØNT LYS.

PR

Pressearbejdet før, under og efter eventen vil bl.a. bestå af en folder, der præsenterer hele eventen – en folder som skal distribueres så bredt som muligt i ugerne op til, og uddeles på dagen.

Det er tanken, at rådhusets tag belyses med grønt lys i ugerne op til eventen. Samtidig udsendes en række pressemeddelelser og andet pressemateriale med information om grunden til det grønne lys kombineret med information om strategien, de forskellige mødesteder og debatmødet.

VISIONSDRØFTELSE

Teknik- og Miljøudvalget 13. marts 2012

Teknik Forvaltning har på baggrund af udvalgets drøftelser på mødet den 7. februar 2012 udarbejdet justeret notat med kendte opgaver pr. 1. marts 2012.

Opgaver fra forrige periode, (før 1.1.2010):

- Omklassificering af vejnettet
- Plejestyling af vejområdet
- Ejendomscenter
- Tværkommunalt samarbejde
- Betalt parkering
- P-henvisning
- Færdiggørelse af moderniseringsprojekt på vejbelysning
- Lyngby Idrætsby
- Benchmarking
- Borgerservice
- El-biler
- Drift og vedligeholdelse af sluseanlæg på Mølleåen
- Vandløbsregistrering

Større politiske styringsopgaver i perioden 2010 – 2014:

- Delegationsprincippet
- Virksomhedsplan
- Økonomi/ tillægsbevillinger
- Vidensby 2020
- Letbanen
- Lyngby Idrætsby
- Årsplan for anlæg
- Kanalstrategi
- Organisationsprojektet 2012

Større faglige udviklingsopgaver i perioden 2010 – 2014:

- Fælles materielgård
- MOVIA Busbestilling/ Mulighedskatalog/ Budgetanalyse
- Udbudsstrategi
- Krematoriedrift
- Trafikpuljer – løbende screening, (cyklister/ fremkommelighed/ handicap)
- Trafiksikkerhedsplan
- Sundhedsstrategien
- Frivillighed
- Cykelstrategi/ Supercykelstier
- Bådfarten
- OPUS Økonomi/ Ressource/ Ledelse
- HYPER MARKED – trafik/ fremkommelighed
- Letbanen

Større myndighedsopgaver i perioden 2010 – 2014:

- Revision af vand- og spildevandsplan
- Ny varmforsyningsplan, (fjernvarme)
- Revision af affaldsplan
- Revision af Vandløbsregulativ for Mølleåen
- Klimahandlingsplan
- Revision af vandindvindingstilladelser
- Indsatsplan for beskyttelse af grundvandet
- Implementering af ny lovgivning på affaldsområdet
- Ejerstrategi LTF A/S
- Region Hovedstaden – kortlægning af jordforurening
- Udarbejdelse af plejeplaner for fredede områder
- Vand og Natura 2000-planer
- Dyrehavegård
- Påbudssager til 120 vejstrækninger, (private fællesveje uden kontrakt)

Større anlægs- og driftsopgaver i perioden 2010 – 2014:

- Udbud af reklameretten på buslæskure
- Renhold af Lyngby Bymidte
- Brede Bæk retablering
- Revitalisering af Grønt Råd
- Lys, lyd og Vand
- Virum Torv
- Offentlig toiletforsyning
- Støjbekæmpelse fra trafik
- Servicekontrakter på private fællesveje



Lyngby-Taarbæk Kommune
Plan & Byg
Rådhuset
2800 Kongens Lyngby
Att. Sidsel Poulsen

København, den 3. januar 2012

Ansøgning om tilladelse til opsætning af ladestandere

Better Place Danmark A/S, CVR nr. 31 58 80 30, Lygten 39, 2400 København NV (herefter benævnt "Better Place") søger hermed om tilladelse til at opstille, drive og vedligeholde ladestandere til opladning af eldrevne motorkøretøjer på det i bilag 1 indtegnede Areal i henhold til gæsteprincippet som beskrevet i vejlovens § 106. Bilag 1 indeholder ligeledes en skitse af, hvor placeringen af ladestandere samt kabelføring mm. fremgår.

Better Place ønsker at opstille 3 stk. ladestandere på hver af de nedenfor nævnte adresser:

- Jernbanepladsen 18
- Nørugaardsvej 8

Som bilag 2 vedhæftes beskrivelse af ladestander.

Better Place ønsker at tilladelsen omfatter:

1. at Ladestanderne bekostes og etableres af Better Place og tilhører Better Place
2. at tilladelsen løber i mindst 5 år fra den dato, hvor tilladelsen gives,
3. at kommunen forpligter sig til at sørge for skiltning samt opmaling af p-båse. Parkeringspladserne reserveres til elbiler, dog således, at der fra starten reserveres 2 p-pladser. Yderligere p-pladser reserveres i takt med stigende efterspørgsel fra elbilister.
4. at kommunen bestræber sig på at undgå at iværksætte anlægsarbejde, byggeri m.v., som vil være til væsentlig gene for opstillingen og brugen af ladestandere på arealet.

Better Place er indstillet på

- at Better Place ved tilladelsens ophør eller opsigelse har pligt til at afmontere de opstillede ladestandere, Selve kablerne og stikledningen efterlades i jorden i afsluttet og sikker stand og arealet reetableres..
- at Better Place er forpligtet til at vedligeholde ladestandere. Ved driftsstop er Better Place ansvarlig for på egen regning, at påbegynde fejlretning indenfor 2 dage.
- at Better Place er ansvarlig for at indhente gravetilladelser hvor det er nødvendigt.

Vi håber at nærværende oplysninger er tilfredsstillende, således at en tilladelse kan gives snarest. Såfremt der er spørgsmål til det ansøgte står vi naturligvis til jeres disposition.

Maria Læ Skøtt
Site Acquisition Project Manager

Better Place Danmark A/S
Enigheden
Lygten 39
2400 København
Office : +45 702 702 47
Mobile/direct: +45 3037 2512
www.danmark.betterplace.com

Bilag:

Bilag 1 – Kort over arealet samt skitse af hvordan ladestandere samt kabelføring mm. placeres

Bilag 2 – Beskrivelse af ladestandere

ECD udført på:

Jernbaneplassen 18

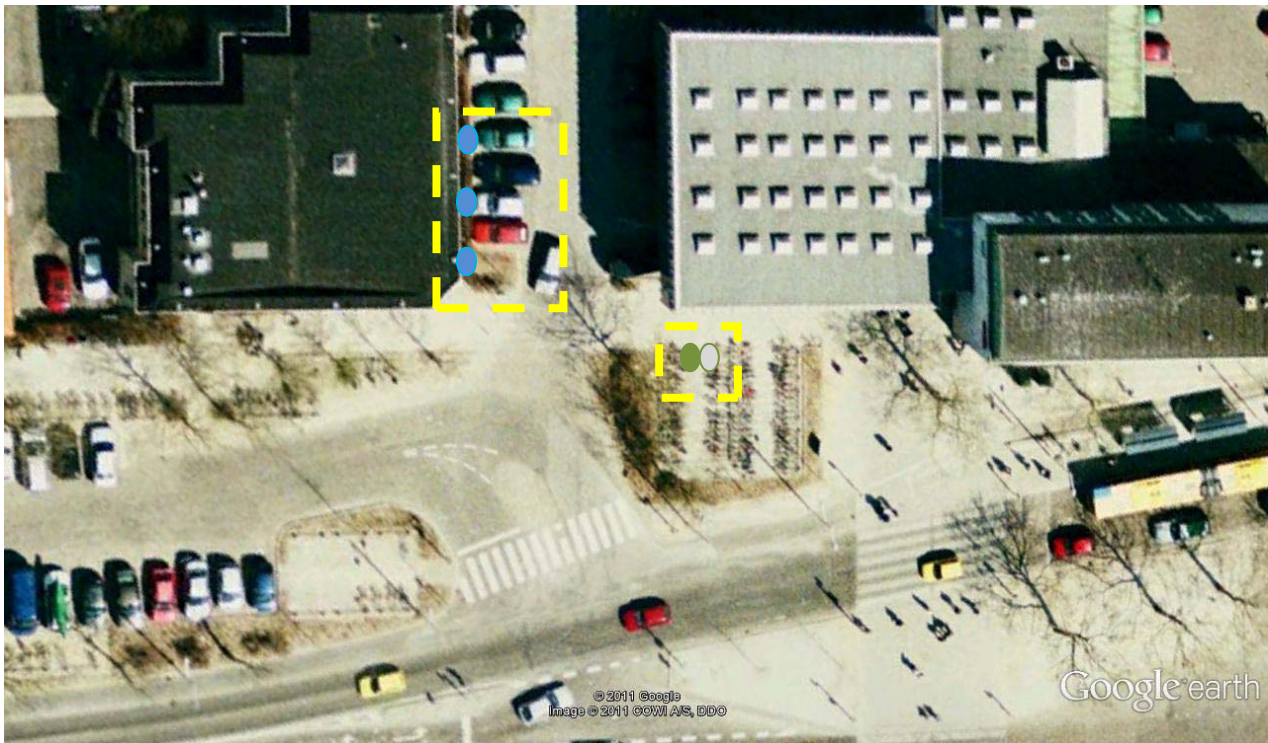
2800 Lyngby




Site Gid: 45.0.0.2800.21

Site navn: Jernbaneplassen

På de følgende sider kan du se billeder og beskrivelser af hvordan placeringen af ladestander og målerskab vil komme til at se ud på din adresse – og hvordan kablerne vil blive lagt under jorden.

Oversigt billede:



-  Ladestander.
-  Forsynings skab.
-  Better place skab.

Placering af ladestandere:



Ladestandere placeres som vist på billedet.

Der graves en rende i brostenene hvor installationen lægges i rør (gul streg).

Føringsvej:



Ladestander placeres som vist på billedet.

Der graves en rende i brostenene hvor installationen lægges i rør (gul streg).

Der udføres en gennempresning hvor installationen lægges i rør (sort streg).

Placering af målerskab:



Der graves en rende i fliserne hvor installationen lægges i rør (gul streg).

Målerskabet placeres som vist på billedet.

Målerskabet forsynes fra eksisterende kabelskab (rød streg).

Forsyning:

Installationen forsynes fra kabelskabet (rød streg).

Elektriske specifikationer

Better Place ladestander har en eller to udgange afhængig af model. Ladestanderne kan i øjeblikket håndtere opladning med 16A pr. udtag både med en og tre faser.

Ved at oplade med en udgang med tre faser kan opladningstiden for en elbil reduceres betragteligt i forhold til opladning med enkelt fase, men det afhænger af om den tilsluttede el-bil understøtter dette.

	Specifikation
Antal faser	3-faset
Forsyningsspænding	400V AC/32A
Antal udgange pr. ladestander	1 eller 2 x 16A 3-fasede udtag
frekvens	50Hz
Maks. effekt pr. udtag	11kW
Stand-by forbrug	< 20W
Beskyttelsesudstyr	30mA HPFI afbryder 2x16A gruppeafbryder c-karakteristik
Tid for fuld opladning af 24kWh batteri	Ca. 2,2 timer
Standarder for sikkerhed og elektricitet	Overholder alle gældende danske standarder. Overholder IEC61851-1/22 og IEC62196-1/2

Tabel 1 - Better Place ladestander – elektriske specifikationer

Model	Fritstående 	Vægmonteret 
Ideel installation	Parkeringspladser og gadeparkering	Private boliger, fleretagers ejendomme og parkeringspladser
Vægt og mål	Vægt: 20 kg Bredde: 180 x 180mm Højde: 1000 mm	Vægt: 15 kg Bredde: 279 mm Højde: 557 mm Dybde (væg til front): 214 mm
Anbefalet kabelafslutningspunkt	Jordhøjde	1500 mm over jord
Monteringsform	Metalsokkel (Udgravning til sokkel: 500 x 500 x 500 mm)	Monteres på væg

Tabel 2 - Specifikationer for ladestander, 2011

Lyngby-Taarbæk Kommune
Plan & Byg
Rådhuset
2800 Kongens Lyngby
Att. Sidsel Poulsen

København, den 3. januar 2012

Ansøgning om tilladelse til opsætning af ladestandere

Better Place Danmark A/S, CVR nr. 31 58 80 30, Lygten 39, 2400 København NV (herefter benævnt "Better Place") søger hermed om tilladelse til at opstille, drive og vedligeholde ladestandere til opladning af eldrevne motorkøretøjer på det i bilag 1 indtegnede Areal i henhold til gæsteprincippet som beskrevet i vejlovens § 106. Bilag 1 indeholder ligeledes en skitse af, hvor placeringen af ladestandere samt kabelføring mm. fremgår.

Better Place ønsker at opstille 3 stk. ladestandere på hver af de nedenfor nævnte adresser:

- Jernbanepladsen 18
- Nørugaardsvej 8

Som bilag 2 vedhæftes beskrivelse af ladestander.

Better Place ønsker at tilladelsen omfatter:

1. at Ladestanderne bekostes og etableres af Better Place og tilhører Better Place
2. at tilladelsen løber i mindst 5 år fra den dato, hvor tilladelsen gives,
3. at kommunen forpligter sig til at sørge for skiltning samt opmaling af p-båse. Parkeringspladserne reserveres til elbiler, dog således, at der fra starten reserveres 2 p-pladser. Yderligere p-pladser reserveres i takt med stigende efterspørgsel fra elbilister.
4. at kommunen bestræber sig på at undgå at iværksætte anlægsarbejde, byggeri m.v., som vil være til væsentlig gene for opstillingen og brugen af ladestandere på arealet.

Better Place er indstillet på

- at Better Place ved tilladelsens ophør eller opsigelse har pligt til at afmontere de opstillede ladestandere, Selve kablerne og stikledningen efterlades i jorden i afsluttet og sikker stand og arealet reetableres..
- at Better Place er forpligtet til at vedligeholde ladestandere. Ved driftsstop er Better Place ansvarlig for på egen regning, at påbegynde fejlretning indenfor 2 dage.
- at Better Place er ansvarlig for at indhente gravetilladelser hvor det er nødvendigt.

Vi håber at nærværende oplysninger er tilfredsstillende, således at en tilladelse kan gives snarest. Såfremt der er spørgsmål til det ansøgte står vi naturligvis til jeres disposition.

Maria Læ Skøtt
Site Acquisition Project Manager

Better Place Danmark A/S
Enigheden
Lygten 39
2400 København
Office : +45 702 702 47
Mobile/direct: +45 3037 2512
www.danmark.betterplace.com

Bilag:

Bilag 1 – Kort over arealet samt skitse af hvordan ladestandere samt kabelføring mm. placeres

Bilag 2 – Beskrivelse af ladestandere

ECD udført på:

Nørgaardsvej 8

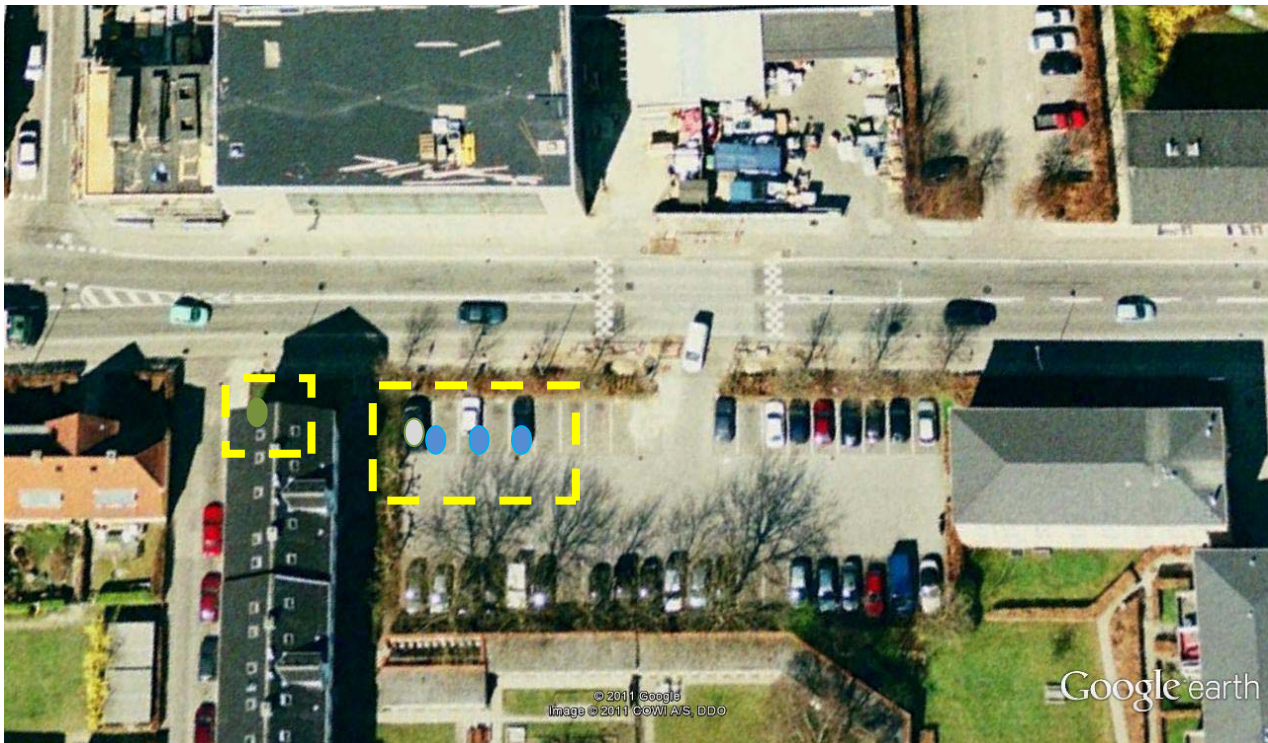
2800 Lyngby




Site Gid: 45.0.0.2800.20

Site navn: Nørgaardsvej

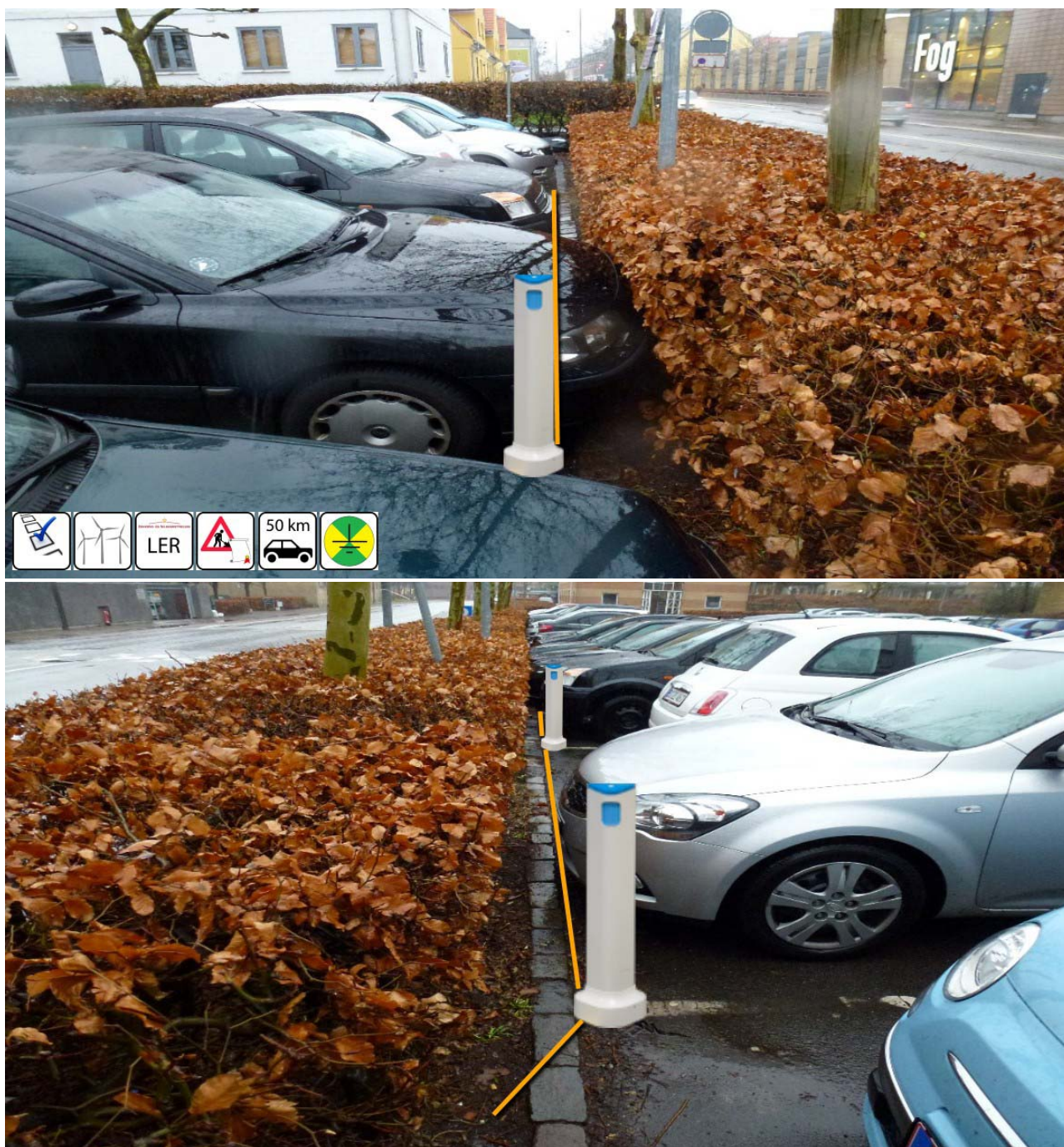
På de følgende sider kan du se billeder og beskrivelser af hvordan placeringen af ladestander og målerskab vil komme til at se ud på din adresse – og hvordan kablerne vil blive lagt under jorden.

Oversigt billede:



-  Ladestander.
-  Forsynings skab.
-  Better place skab.

Placering af ladestandere:



Ladestanderne placeres som vist på billedet.

Der graves en rende i brostenene/jorden hvor installationen lægges i rør (gul strek).

Placering af målerskab:



Der graves en rende i jorden hvor installationen lægges i rør (gul streg).

Målerskabet placeres som vist på billedet.

Forsyning:



Der graves en rende i fliserne hvor installationen lægges i rør (gul streg).

Installationen forsynes fra kabelskabet (ingen ledige klemmer).

Elektriske specifikationer

Better Place ladestander har en eller to udgange afhængig af model. Ladestanderne kan i øjeblikket håndtere opladning med 16A pr. udtag både med en og tre faser.

Ved at oplade med en udgang med tre faser kan opladningstiden for en elbil reduceres betragteligt i forhold til opladning med enkelt fase, men det afhænger af om den tilsluttede el-bil understøtter dette.

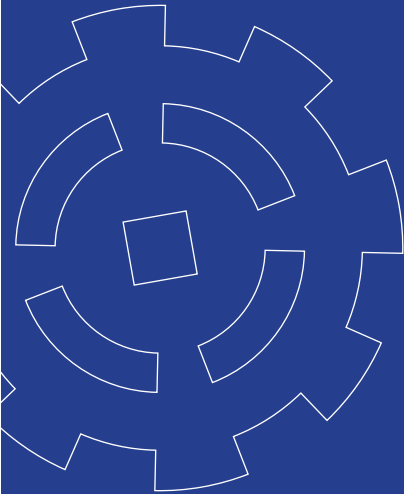
	Specifikation
Antal faser	3-faset
Forsyningsspænding	400V AC/32A
Antal udgange pr. ladestander	1 eller 2 x 16A 3-fasede udtag
frekvens	50Hz
Maks. effekt pr. udtag	11kW
Stand-by forbrug	< 20W
Beskyttelsesudstyr	30mA HPFI afbryder 2x16A gruppeafbryder c-karakteristik
Tid for fuld opladning af 24kWh batteri	Ca. 2,2 timer
Standarder for sikkerhed og elektricitet	Overholder alle gældende danske standarder. Overholder IEC61851-1/22 og IEC62196-1/2

Tabel 1 - Better Place ladestander – elektriske specifikationer

Model	Fritstående 	Vægmonteret 
Ideel installation	Parkeringspladser og gadeparkering	Private boliger, fleretagers ejendomme og parkeringspladser
Vægt og mål	Vægt: 20 kg Bredde: 180 x 180mm Højde: 1000 mm	Vægt: 15 kg Bredde: 279 mm Højde: 557 mm Dybde (væg til front): 214 mm
Anbefalet kabelafslutningspunkt	Jordhøjde	1500 mm over jord
Monteringsform	Metalsokkel (Udgravning til sokkel: 500 x 500 x 500 mm)	Monteres på væg

Tabel 2 - Specifikationer for ladestander, 2011

Forslag til Trafiksikkerhedsplan 2012 - 2015



Indhold

Forord.....	3
Indledning.....	4
Vision og mål.....	5
Kommunens indsats fra 2011 til 2015.....	7
Trafikuheld på kommunens vejnet.....	10
Uheldsbelastede lokaliteter.....	15
Særlige indsatsområder.....	16
Virkemidler.....	17
Planlægning og analyser.....	17
Samarbejder.....	18
Adfærd, kampagner og undervisning.....	18
Udformning af vej- og stinettet.....	19
Samlet oversigt over virkemidler.....	20

Forord

Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejdede i 2008 "Fokus – Strategi for trafik", som beskriver den videre planlægning af trafikken i kommunen. I denne strategi fremgår det, at der skal udarbejdes en trafiksikkerhedsplan.

Kommunen vil med trafiksikkerhedsplanen målrette indsatsen for at reducere antallet af personskader på kommunens vejnet. I 2010 skete der 67 uheld på dette vejnet, hvor 15 kom alvorligt til skade, og 9 kom lettere til skade.

Trafikuheld medfører sorg og store menneskelige omkostninger for de personer, som er involveret og for deres pårørende. De medfører desuden store økonomiske omkostninger for samfundet som helhed. I 2010 kostede alene personskaderne på kommunens vejnet samfundet omkring 50 mio. kr. incl. velfærdstab, mens de skønsmæssigt kostede kommunen 8 mio. kr.

Visionen er, at

alle har mulighed for at komme sikkert, trygt og frit rundt i kommunen

Denne vision er konkretiseret i et mål om, at antallet af dræbte, alvorligt samt lettere tilskadekomne skal mere end halveres frem til 2015 i forhold til 2005.

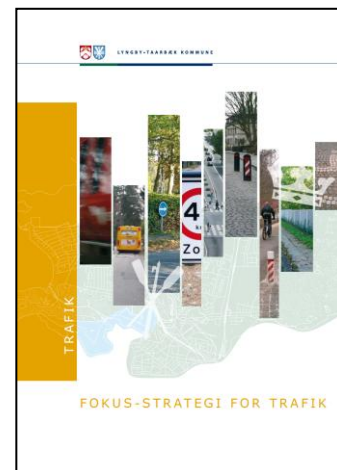
Hvis visionen og målet skal nås, er det nødvendigt, at både stat, kommune og private aktører arbejder sammen for at forbedre trafiksikkerheden.

Kommunen vil også gerne opfordre den enkelte trafikant til at gøre en indsats for den fælles sag!

9 ud af 10 uheld i trafikken sker, fordi mennesker bevidst eller ubevidst begår fejl.

De største udfordringer er derfor at få trafikanterne til at ændre adfærd, så disse fejl undgås. Samtidig skal vejene sikres og bilerne forbedres så skaderne minimeres, når uheldene alligevel sker.

Kommunen arbejder i denne plan både mod at sikre vejene og stierne samt med at påvirke trafikanternes adfærd.



Indledning

I perioden fra 2005 til 2009 har politiet registreret 499 uheld på det kommunale vejnet i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det svarer til knap 100 uheld om året eller et uheld hver 4. dag. Hertil kommer de uheld, som politiet ikke får kendskab til.

For at skabe det bedste grundlag for at nedbringe antallet af uheld har Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejdet denne trafiksikkerhedsplan.

Planen omfatter perioden 2012 til 2015 og indeholder et forslag til en konkret investeringsplan for de 4 år. Investeringsplanen spænder over såvel fysiske initiativer, som skal forbedre sikkerheden og tryghed på vejnettet som kampagner og undervisning, som fremadrettet skal fremme en mere sikker trafikal adfærd.

Planen omfatter det kommunale vejnet, som har en samlet længde på knap 200 km. Planen er udarbejdet på baggrund af analyser af de politiregistrerede uheld fra 2005 til 2009. Uheldene i 2010 er kun i nogen grad medtaget, da analysearbejdet startede i efteråret 2010.

Trafiksikkerhedsplanen indeholder følgende:

- Vision og mål
- Investeringsplan 2012-2015
- Trafikuheld på kommunens vejnet
- Særlige indsatsområder
- Virkemidler

Som dokumentation for planen er der udarbejdet en række arbejdsnotater, som beskriver de gennemførte analyser og registreringer, herunder udpegning af de mest uheldsbelastede lokaliteter (sorte pletter).

Vision og mål

Vision og mål for trafiksikkerhedsarbejdet er opstillet med udgangspunkt i "Fokus – Strategi for trafik" fra 2008.

Visionen for det fremtidige trafiksikkerhedsarbejdet er, at:

alle har mulighed for at komme sikkert, trygt og frit rundt i kommunen

Opfyldelsen af visionen vil kræve en indsats fra kommunen, andre offentlige myndigheder samt trafikanterne i mange år fremover.

For at sikre, at der løbende arbejdes mod opfyldelse af visionen har kommunen opsat et konkret mål for arbejdet med at forbedre trafiksikkerheden frem til udgangen af 2015, som er tidshorisonten for denne plan.

Målet tager udgangspunkt i den nationale målsætning for trafiksikkerhed opstillet i Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan "Hver ulykke er én for meget" fra 2007.

Den nationale målsætning er, at antallet af dræbte, alvorligt tilskadede og lettere tilskadede skal reduceres med 40 % frem til 2012 med udgangspunkt i 2005.

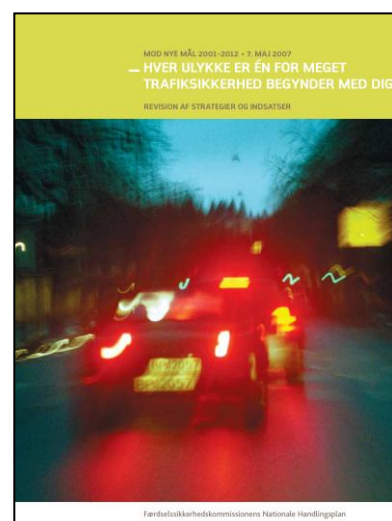
I Lyngby-Taarbæk Kommunes trafiksikkerhedsplan er det valgt at tage udgangspunkt i dette mål og yderligere forlænge det til 2015. Desuden er det valgt at betragte antallet af dræbte og alvorligt tilskadede samlet.

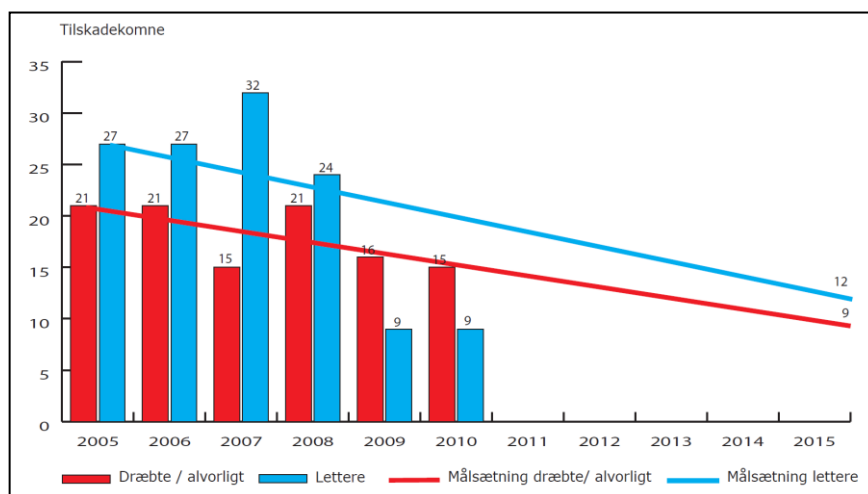
Målet er, at:

antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadede skal reduceres med 55% frem til udgangen af 2015 med udgangspunkt i 2005

Det medfører, at der i 2015 højst må være:

- 9 dræbte og alvorligt tilskadede samt
- 12 lettere tilskadede





Kommunens målsætning frem til udgangen af 2015 opdelt på dræbte/alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne ¹

Figuren viser kommunens målsætning sammenholdt med den konkrete udvikling i antal tilskadekomne. Det ses, at antallet af tilskadekomne generelt har været faldende fra 2005 til 2010. Sammenholdes faldet med de opstillede mål, så er målet for dræbte og tilskadekomne stort set nået i hele perioden. Målet for lettere tilskadekomne er nået i 2009 og 2010, og det lave niveau bør fastholdes fremover.

Målet for 2015 skal nås ved en fælles indsats på nationalt, regionalt og kommunalt plan. Kommunen vil igangsætte en række tiltag lokalt, som skal sikre et fortsat fald i antallet af uheld. Det forventes også, at staten vil igangsætte en række initiativer både på nationalt og regionalt niveau, som vil have en tilsvarende effekt. Det kan eksempelvis være krav til køretøjerne, krav i forhold til færdselsundervisning, bødestørrelser, politikontrol, kampagner etc.

¹ I "Fokus – Strategi for trafik" er antallet af dræbte ikke medtaget i figuren på side 13

Kommunens indsats fra 2012 til 2015

For at nå den ønskede reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne vil kommunen gennemføre en række konkrete virkemidler, som er vist i den efterfølgende investeringsplan for årene 2012 til 2015.

Så meget investerer kommunen

Investeringsplanen for forbedringer af trafiksikkerheden omfatter et beløb på 8 mio. kr. i perioden fra 2012 til 2015, som målrettet skal bruges, hvor der fås mest trafiksikkerhed for pengene.

Den største del af beløbet er afsat til forbedringer på vej- og stinettet. Der er 4,65 mio. kr. i en pulje til forbedring af sikkerheden samt 2 mio. kr. i en pulje til forbedring af skolevejene.

Der er desuden 1,35 mio. kr. til gennemførelse af forskellige virkemidler med fokus på adfærd, undervisning og kampagner. Gennemførelse af disse virkemidler vil kræve en indsats af kommunens medarbejdere i samarbejde med andre interessenter.

Investeringsplanen forventes suppleret med midler til realisering af tilgængelighedsplanen samt midler til løbende drift/vedligeholdelse. En koordinering mellem disse arbejder og trafiksikkerhedsarbejdet f.eks. i forbindelse med renovering af gadesignaler vil være en medvirkende faktor til at nå målet.

Med gennemførelse af investeringsplanen vurderes det, at Lyngby-Taarbæk Kommune kan nå det fastsatte mål for trafiksikkerheden i 2015 – dog under forudsætning af, at staten via nationale og regionale virkemidler bidrager i samme omfang til at nå målet.

For løbende at evaluere målopfyldelsen udarbejder kommunen en årlig status for uheldsudviklingen. Den skal afdække, om der bliver behov for ændringer af prioritering, medtagelse af nye virkemidler eller yderligere investeringer.

Pengene tjenes ind igen!

Hvis målet nås, og antallet af dræbte og tilskadekomne på kommunevejene er faldet med 55% fra 2005 til 2015, vil samfundet som helhed såvel som kommunen have sparet et stort beløb som følge af de færre dræbte og tilskadekomne.

Hvis det forudsættes, at antallet af dræbte og til skadekomne falder jævnt hen over de 4 år, så vil kommunens samlede besparelse skønsmæssigt være omkring 10 mio. kr. for perioden 2012 til 2015.

Så meget koster personskader samfundet som helhed

Dræbt: 17,73 mio. kr.

Alv. tilskadekom: 3,04 mio. kr.

Let tilskadekom.: 0,46 mio. kr.

Udgifterne er angivet i 2010-priser og omfatter de personrelaterede omkostninger til produktionstab, behandling og dele af omkostningerne til politi-/redningsindsats samt velfærdstab.

Kilde: www.dtu.dk

Så meget koster personskader kommunen

I 1999 beregnede Vejdirektoratet, at en personskade kostede kommunerne 100.000 kr.

Som følge af den generelle prisudvikling og den nye opgavefordeling efter kommunalreformen er dette tal skønsmæssigt steget til godt 330.000 kr.

Kilde: "Hver ulykke er én for meget – trafiksikkerhed starter med dig" Færdselssikkerhedskommissionen 2000.

Kilde: "Kommunale udgifter ved personskader i trafikken" Dansk Vejtidskrift juni/juli 2007.

Samfundet som helhed vil spare et langt større beløb som følge af de færre personskader – knap 80 mio. kr. i 2010-priser frem til udgangen af 2015.

Indsatsen for at forbedre trafiksikkerheden vil derfor være en gevinst for både kommunen, staten og samfundet som helhed.

Baggrunden for investeringsplanen

Investeringsplanen er udarbejdet ud fra en grundig analyse af de uheld, som er registreret på kommunens vejnet, samt viden om effekten af forskellige trafiksikkerhedstiltag.

Baggrunden er beskrevet i de efterfølgende kapitler.

Investeringsplan 2012-2015 for forbedringer af trafiksikkerheden	2012	2013	2014	2015	Skønnet Uheldspotentiale¹⁾
Planlægning og analyser					
Årlig uheldsanalyse	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	*
Temaanalyse af uheld med ældre	25.000				*
Temaanalyse af uheld med cyklister på strækninger		25.000			*
Udarbejdelse af skolevejsredegørelse hvert 4. år			Intern ²⁾		*
Fokus på trafiksikkerheden i sektorplanlægning	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	*
Samarbejde					
Arbejde i det lokale Trafiksikkerhedsråd	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	*
Arbejde i VSP (Vej, Skole og Politi)-netværket	Intern ²⁾	Intern ²⁾ + 100.000	Intern ²⁾ + 100.000	Intern ²⁾ + 100.000	*
Fortsat fokus på udarbejdelse af trafikpolitik på skolerne	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	*
Samarbejde med lokalpressen for at informere om lokale tiltag til forbedring af trafiksikkerheden	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	*
Adfærd, kampagner og undervisning					
Trafikkurser for 2-5. Klasserne	50.000	Intern ²⁾ + 50.000	Intern ²⁾ + 50.000	Intern ²⁾ + 50.000	*
Besøg af yngre trafikofre i udskolingen og ungdomsuddannelserne	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	**
Information til ungdomsuddannelserne om kampagner målrettet unge	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	*
Deltagelse i nationale og regionale kampagner med lokal vinkling	200.000	200.000	200.000	200.000	***
Udformning af vej- og stinettet					
Udføre trafiksikkerhedsrevision på alle større anlægsprojekter ³⁾	Anlæg	Anlæg	Anlæg	Anlæg	***
Udføre tilgængelighedsrevision på alle større anlægsprojekter ³⁾	Anlæg	Anlæg	Anlæg	Anlæg	*
Pulje til forbedring af trafiksikkerheden på vej- og stinettet	1.225.000	1.125.000	1.150.000	1.150.000	***
Pulje til forbedringer på skolevejene	2 mio. kr. afsat i kommunens budget fra 2011-2014				*
Pulje til forbedring af tilgængeligheden for ældre og færdselshandicappede på vej- og stinettet	Midler allerede frigivet i kommunens budget til realisering af tilgængelighedsplanen				*
I alt	1,5 mio.	1,5 mio.	1,5 mio.	1,5 mio.	

¹⁾ *** = stort potentiale, ** = middel potentiale, * = mindre potentiale

²⁾ Gennemføres af kommunens medarbejdere

³⁾ Revisioner indgår som en del af anlægsprojekterne

Bedre datagrundlag i trafikikkerhedsarbejdet

Undersøgelser på landets skadestuer viser, at politiet ikke får kendskab til alle de uheld, der sker på vejnettet. Politiet tilkalder sjældent til ene-uheld med en cyklist, selvom der sker personskade. Her er det kun skadestuen, som får kendskab til uheldet.

Analysen har vist, at politiet kun får kendskab til omkring 15 % af de personskader, som skadestuerne får kendskab til. Jo alvorligere et uheld er, jo oftere får politiet også kendskab til det. Politiet får eksempelvis kendskab til alle trafikdrab.

Der arbejdes i øjeblikket på, at implementere et system, som skal sammenkoble politiets og skadestuerne registrerings, så vejbestyrerne får et bedre grundlag for deres trafikikkerhedsarbejde. Når dette materiale er tilgængeligt, vil kommunen anvende det i trafikikkerhedsarbejdet.

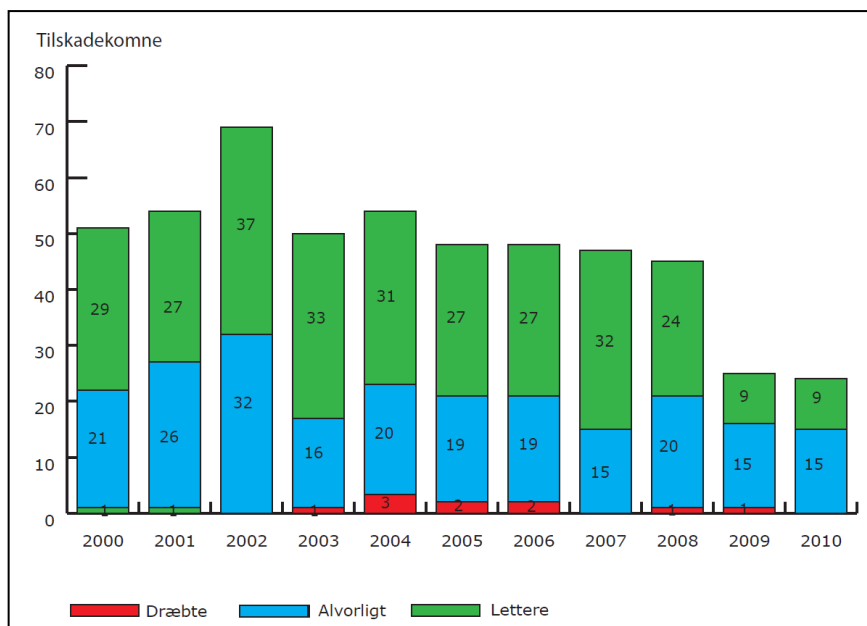
Trafikuheld på kommunens vejnet

For at målrette arbejdet med forbedring af trafikikkerheden er der foretaget analyser af uheldsudviklingen fra 2000 til 2010 samt tematiske analyser af de politiregistrerede uheld fra 2005-2009.

Variierende antal uheld fra 2000 til 2010

Antallet af uheld på kommunens vejnet har varieret mellem 67 og 131 i perioden fra 2000 til 2010 – højst i 2004 og lavest i 2010.

Betragtes antallet af tilskadekomne så har tallet ligget nogenlunde konstant på omkring 50 fra år 2000 til 2008 – dog med en top på 69 i 2002. Fra 2008 til 2009 er antallet faldet til 25. Fra 2009 til 2010 har tallet stort set været konstant. Det er især antallet af lettere tilskadekomne, som er faldet siden 2008. Der kan ikke umiddelbart gives en forklaring på det store fald i antallet af lettere tilskadekomne.



Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne på kommunens vejnet fra 2000 til 2010

Flere uheld pr. indbygger end nabokommunerne

Sammenlignes antallet af dræbte og tilskadekomne fra 2000 til 2010 på kommunevejene med nabokommunerne Gentofte, Rudersdal og Gladsaxe samt kommunerne i vejcenter Hovedstaden samlet set, så er der flere tilskadekomne pr. 10.000 indbyggere i Lyngby-Taarbæk Kommune end i de øvrige kommuner. Kommunen ligger dog lavere

end gennemsnittet for landet som helhed. Det store fald i antal lettere tilskadekomne i 2009 og 2010 medfører dog, at Lyngby-Taarbæk i disse år ligger på nogenlunde samme niveau som gennemsnittet for Vejcenter Hovedstaden og Gentofte Kommune. Det skal bemærkes, at uheldstallet alene er sammenlignet i forhold til indbyggertallet og ikke til trafikmængden på vejnettet.

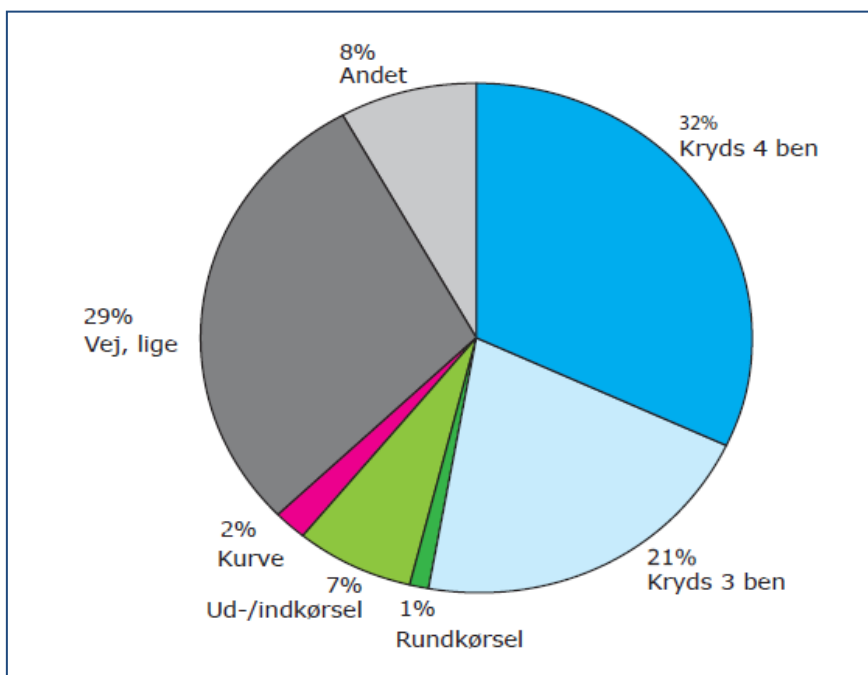
Grundig analyse af ulykkerne fra 2005 til 2009

For at udpege de vigtigste fokusområder i det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde er der foretaget en grundig analyse af de politiregistrerede uheld på kommunens vejnet fra 2005 til 2009.

I perioden 2005 til 2009 har politiet registreret 499 uheld på kommunens vejnet, hvor 186 medførte skade på personer. I alt er 213 personer kommet til skade, hvoraf 6 blev dræbt, 88 alvorligt skadet og 119 lettere skadet.

Mange uheld sker i kryds

En meget stor del af uheldene sker i kryds. I den 5 årige periode er der registreret 275 uheld, som medførte 41 alvorligt tilskadekomne og 71 lettere tilskadekomne i kryds. Det svarer til 55 % af alle uheld og 53 % af de dræbte og tilskadekomne.



Alle uheld på kommunevejene 2005 til 2009 fordelt på vejudformning

Politiregistrerede uheld: Alle uheld som politiet indberetter.

Personskadeuheld: Uheld hvor personer dræbes eller påføres skader, som kræver lægelig behandling eller observation.

Materielskadeuheld: Uheld hvor der er kun er sket materielskade som skønnes at overstige 50.000 kr. for hvert motorkøretøj eller 5.000 kr for anden skade.

Personskader: Som tilskadekomst betragtes en tilstand, der normalt kræver egentlig behandling hos læge, tandlæge eller har medført hospitalsindlæggelse, herunder også til observation.

Dræbte: Personer, der er døde som følge af en trafikulykke inden 30 dage efter ulykken.

Alvorligt tilskadekomne: Personer med skader som kraniebrud, hjernerystelse, læsion af rygsøjle, knoglebrud i arm eller ben eller forbrænding.

Lettere tilskadekomne: Personer med lettere forstuvninger, hudafskrabninger og lignende.

Ekstra uheld: Uheld, som politiet får kendskab til, men som ikke er rapportpligtige.

Ekstra uheld er ikke medtaget i de tematiske uheldsanalyser men alene i forbindelse med analyserne af de uheldsbelastede lokaliteter.

I krydsene er der mange konfliktpunkter og mange medtrafikanter at forholde sig til. Det er især 4-benede kryds, som er farlige, men der sker også en del uheld i 3-benede kryds.

40 % af uheldene i kryds er sket i signalregulerede kryds.

Nogle af de mest hyppige uheldssituationer er højresving foran en medkørende samt venstresving foran en modkørende.

Lette trafikanter – og især cyklister - er udsatte



I den 5 årige periode er der sket 255 uheld på kommunens veje med cyklister, fodgængere og knallertkørere - tilsammen betegnet lette trafikanter.

66 % af de tilskadekomne i trafikken er lette trafikanter. Cyklisterne kommer oftest til skade. 37 % af de tilskadekomne er cyklister, 10 % er knallertkørere og 19 % fodgængere.

De lette trafikanter kommer også ofte alvorligst til skade i trafikken. 5 af de 6 dræbte er lette trafikanter ligesom 62 af de 88 alvorligt tilskadekomne er lette trafikanter.

Modparten i disse uheld er primært motorkøretøjer. I 75 % af uheldene er modparten personbiler og varebiler, mens modparten i omkring 5 % af uheldene er tunge køretøjer.

Tilskadekomne	Dræbt	Alv.	Let.	I alt	Andel
Personbil	0	11	33	44	21%
Varebil	0	0	5	5	2%
Lastbil/bus	0	2	4	6	3%
Motorcykel/knallert-45	1	13	3	17	8%
Knallert-30	2	9	11	22	10%
Cykler	1	33	45	79	37%
Fodgængere	2	20	18	40	19%
I alt	6	88	119	213	100%

Antal tilskadekomne på kommunevejene fra 2005 til 2009 opdelt på trafikanttype

Cyklisterne er særligt udsatte i trafikken. Specielt kryds er farlige for cyklisterne. 152 eller 30 % af uheldene i kommunen har cyklister involveret. 73 % af cyklistuheldene er sket i kryds og mange af uheldene skyldes manglende overholdelse af vigepligten hos modparten især ved højresvinguheld.



Unge og ældre er særligt udsatte i trafikken

Vores fysiske formåen, vores viden og erfaringsniveau udvikles/ændres op gennem livet. Det spiller ind på, hvordan vi agerer i trafikken. Analyser viser, at nogle aldersgrupper er mere udsatte end andre.

Unge i aldersgruppen 15 til 24 år er overrepræsenterede i trafikulykker.

35 % (175) af de registrerede uheld involverer unge mellem 15 og 24 år, mens 21 % af alle dræbte og tilskadekomne i kommunen er mellem 15 og 24 år. 18 af disse er cyklister, 10 er knallertkørere og 4 er fodgængere. 12 er fører af eller passager i et motorkøretøj.

Unge førere af motorkøretøjer udgør et særligt problem. Der er registreret 103 uheld, hvor unge mellem 15 og 24 år er fører af en bil. Ved disse uheld er der kommet 24 mennesker til skade, hvilket svarer til 11 % af de tilskadekomne. Det er dog ikke sikkert, at de unge har haft skyld i alle uheldene. Uheld med unge trafikanter skyldes oftest manglende erfaring og rutine - og i nogle tilfælde - i kombination med høj hastighed og spiritus.

År	Dræbt	Alvorligt	Let	Andel
0-14	0	7	10	8%
15-17	0	3	10	6%
18-24	0	13	18	15%
25-64	4	45	63	53%
>64	2	20	18	19%
I alt	6	88	119	100%

Tilskadekomne på kommunevejene fra 2005 til 2009 opdelt på alderstrin

Ældre er mere skrøbelige og har derfor en større risiko for at komme til skade eller blive dræbt, hvis de bliver involveret i et trafikuheld, f.eks. hvis de som fodgænger bliver ramt af en bil.

26 % (132) af de registrerede uheld har ældre trafikanter involveret, og mere end halvdelen af disse uheld er sket i kryds.

19 % af de dræbte og tilskadekomne er ældre. De fleste af disse er lette trafikanter. 14 af de tilskadekomne er cyklister, mens 17 er fodgængere og 8 bilister.

Forholdsvis få spiritusuheld

Der er registreret 44 uheld med spiritus involveret svarende til 9 % af uheldene. Disse uheld medførte 12 dræbte og tilskadekomne, hvilket er 6% af alle dræbte og tilskadekomne. Andelen af spiritusuheld i kommunen er lavere end for landet som helhed.

Trafikal erfaringsniveau

0-14 år: Nye trafikanter, skolebørn

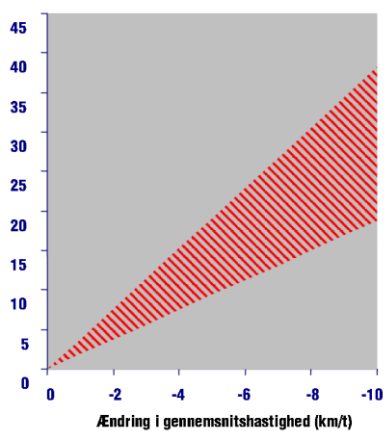
15-17 år: Knallertkørsel

18-24 år: Grønne bilister, ung i trafikken

25-64 år: Modne trafikanter

>64 år: Seniortrafikanter

% Reduktion i uheld (%)



Tilnærmet sammenhæng mellem uheld og hastighed for bygader.

Kilde: "Håndbog i hastighedsplanlægning i byområder" VD 2000

Høj hastighed årsag til mange uheld

Det er umiddelbart svært at kortlægge hvor mange uheld, der konkret skyldes høj hastighed, da dette er meget vanskeligt for politiet at registrere.

Der er dog ingen tvivl om, at for høj hastighed er årsag til rigtig mange uheld. Det er veldokumenteret, at jo højere hastigheden er, jo større er uheldsrisikoen og desto alvorligere er konsekvenserne af uheldet.

Den største del af befolkningen kører for stærkt enten ofte eller en gang i mellem.

Kommunens hastighedsmålinger viser, at der bliver kørt for stærkt også på vejene i Lyngby-Taarbæk Kommune. De store hastighedsoverskridelser sker især på trafikvejene.

Det er ikke kun de store hastighedsoverskridelser, som er farlige. En overskridelse på 10-15 km/t kan betyde forskellen mellem lettere og dødelige skader. 1 ud af 10 fodgængere dør, hvis de rammes af en bil med 30 km/t og 8 ud af 10 dør, hvis de rammes af en bil med 50 km/t.



At blive ramt af en bil, der kører f.eks. 50 km/t svarer til at ramme jorden ved udspring fra 3. sal

Kilde: "Håndbog i hastighedsplanlægning i byområder" VD 2000

Uhedsbelastede lokaliteter

På baggrund af de politiregistrerede uheld for perioden 2005-2009 er der foretaget en udpegning af de mest uhedsbelastede kryds og strækninger på kommunens vejnet.

Der er efterfølgende udvalgt 10 lokaliteter, som er nærmere analyseret og besigtiget. Efterfølgende er der udarbejdet forslag til forbedringer.

Det er følgende 10 lokaliteter:

- Krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej
- Krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvej
- Krydset Lundtoftevej/Sorgenfrigårdsvej
- Krydset Kongevejen/Skodsborgvej
- Krydset Buddingevej/Nybrovej
- Krydset Buddingevej/Jernbaneplassen
- Krydset Klampenborgvej/Lyngby Hovedgade
- Krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej
- Krydset Bagsværdvej/Nybrovej
- Strækningen Buddingevej mellem Gladsaxe og Nybrovej

Særlige indsatsområder

Opfyldelsen af visionen og målet nås gennem en målrettet, fokuseret indsats omkring forbedring af trafiksikkerheden.

På landsplan er der udpeget 5 hovedindsatsområder i trafiksikkerhedsarbejdet. Det er:

- For høj fart
- Spirituskørsel
- Manglende selebrug
- Uheld med cyklister
- Uheld med unge

For Lyngby-Taarbæk Kommune viser analyserne af de sidste 5 års uheld, at indsatsen bør koncentreres indenfor følgende områder:

- Uheld i kryds
- Uheld med cyklister
- Uheld med unge trafikanter ml. 15 og 24 år
- Uheld med ældre på 65 år og mere
- For høj fart

Uheldsanalyserne viser, at manglende selebrug og spiritus ikke er en af hovedårsagerne til trafikuheldene i kommunen. Disse udpeges derfor ikke som et særligt indsatsområde. Kommunen vil dog, i det omfang det er muligt, deltage i de nationale og regionale kampagner omkring både sele og spiritus for at støtte op om den statslige indsats på området.

Ved gennemførelse af virkemidler indenfor de 5 indsatsområder vurderes det, at kommunen påvirker en meget stor andel af de personskader, der sker på kommunens vejnet.

Virkemidler

At nå målet for reduktion af antallet af personskader vil kræve, at kommunen arbejder med en kombination af forskellige virkemidler indenfor både vejudformning og trafikantadfærd.

Den største effekt fås, hvis virkemidler indenfor vejudformning og trafikantadfærd understøttes af kontrol. Kommunen vil derfor arbejde for en høj grad af koordinering mellem politiets kontrolindsats og kommunens trafiksikkerhedsarbejde.

For hvert af de 5 indsatsområder er der udpeget en række konkrete virkemidler. Virkemidlerne er beskrevet indenfor 4 hovedgrupper:

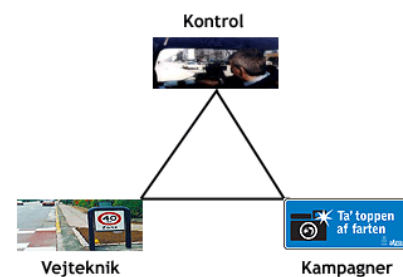
- Planlægning og analyser
- Samarbejder
- Adfærd og undervisning
- Udformning af vej- og stinettet

Flere af virkemidlerne vil påvirke uheld indenfor mere end ét indsatsområde – eksempelvis vil cyklist-kurser for skoleelever have en positiv indvirkning på både uheld med unge, uheld med cyklister og uheld i kryds.

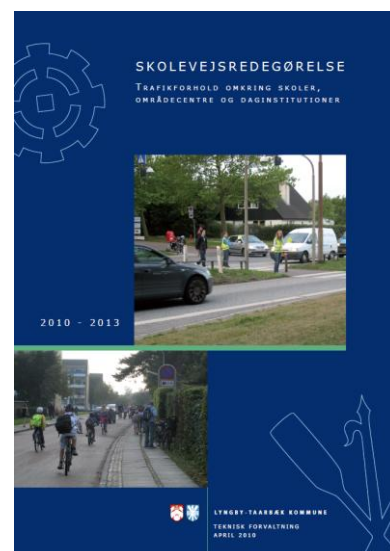
Planlægning og analyser

Virkemidlerne indenfor denne hovedgruppe skal primært sikre, at indsatsen omkring trafiksikkerhed sker på det bedst mulige grundlag. Virkemidlerne er:

- Udarbejdelse af en årlig analyse af uheldsudviklingen generelt og indenfor de udpegede indsatsområder for på den baggrund at evaluere effekten af de igangsatte virkemidler, vurdere om udviklingen går i den rigtige retning samt evt. justere indsatsen. Hvert 2. år foretages en udpegning af uheldsbelastede lokaliteter.
- Tema-analyse af uheld med ældre, hvor det kortlægges, hvor uheldene sker, og det klarlægges, hvad årsagerne er.
- Tema-analyse af cyklist-uheld på strækninger, hvor det kortlægges, hvor uheldene sker, og hvad årsagerne er.
- Udarbejdelse af skolevejsredegørelsen hvert 4. år omfattende både folkeskoler, privatskoler, ungdomsuddannelser, daginstitutioner og ældrecentre/plejecentre. Analysen indeholder en kortlægning af problemsteder og et forslag til prioritering.
- Fokus på trafiksikkerhed i sektorplanlægning f.eks. i lokalplaner, så der allerede ved planlægningen af fremtidige anlæg sikres den bedst mulige trafiksikkerhed.



Den bedste effekt fås ved både at arbejde med vejteknik, kontrol og adfærd



Den nyeste skolevejsredegørelse er fra 2010 og dækker perioden frem til 2013

Kommunens trafiksikkerhedsråd

har følgende medlemmer:

- Nordsjællands Politi
- Dansk Cyklist Forbund
- Skolerådet
- Færdselskontaktlærere
- Seniorrådet (ældrerådet)
- Danske Handicaporganisationer

Formanden for Rådet er formanden for Teknik & Miljøudvalget.

Trafikpolitik på skolerne

De gode vaner grundlægges i en tidlig alder – også på det trafikale område.

I maj 2010 blev der afholdt et fælles opstartsmøde omkring udarbejdelse af trafikpolitikker på skolerne. Skoleledere, skolebestyrelser, færdselskontaktlærer, lokalpoliti og repræsentanter fra Børn- og Fritid var indbudt til mødet. På mødet deltog også Rådet for Sikker Trafik med gode råd og input til arbejdet.



www.sikkertrafik.dk

Samarbejder

Et samarbejde mellem alle relevante parter i trafiksikkerhedsarbejdet vil være et vigtigt element i at nå de konkrete opstillede mål og også længere ud i fremtiden sikre en god trafikal adfærd.

Lyngby-Taarbæk Kommune har 2 fora, som skal danne basis for dette samarbejde.

- Det ene forum er det lokale trafiksikkerhedsråd. Formålet med Rådet er, at der løbende sker en indsats for at nå kommunens mål omkring trafiksikkerhed. I de kommende år vil Rådet arbejde mod at inddrage Børn- og Fritidsforvaltningen samt Social- og Sundhedsforvaltningen i arbejdet for at have fokus på en indsats omkring uheld med Børn og Unge samt Ældre.
- Det andet forum er VSP-netværket (Vej, Skole, Politi), som er et samarbejde initieret af politiet bestående af repræsentanter fra Teknisk Forvaltning samt Børn- og Fritidsforvaltningen, færdselskontaktlærerne fra alle folkeskolerne samt lokalpolitiet. Netværket skal have ansvaret for organisation, planlægning samt gennemførelse af trafiksikkerhedsarbejdet på skolerne. Det nuværende samarbejde mellem politi, kommune og færdselskontaktlærere skal formaliseres gennem VSP-netværket.

Kommunen har desuden startet et samarbejde med skolerne omkring udarbejdelse af trafikpolitikker på skolerne. Kommunen vil fortsætte dette samarbejde og støtte skolerne i arbejdet bl.a. gennem færdselskontaktlærernes netværk.

Kommunen vil også udbygge samarbejdet med lokalpressen omkring emnet "trafiksikkerhed". Det vil både være i forhold til information omkring de forbedringer, der løbende sker på vej- og stinettet samt i forbindelse med kampagner og information omkring vigtigheden af god trafikal adfærd.

Adfærd, kampagner og undervisning

Den menneskelige faktor spiller en rolle i mere end 9 ud af 10 uheld, mens vejen og dens omgivelser "kun" spiller en rolle i 1 ud af 4 uheld.

Kommunen vil derfor målrettet sætte ind på at påvirke trafikanternes adfærd med kampagner og undervisning.

Det vil primært ske ved at deltage i de nationale og regionale trafiksikkerhedskampagner i et samarbejde med Rådet for Sikker Trafik og Hovedstadens Færdselssikkerhedsudvalg. Kommunen vil især have fokus på kampagner indenfor hastighed, kryds, cykler samt unge og ældre trafikanter.

Kommunen vil desuden have særligt fokus på kurser/arrangementer omkring adfærd i trafikken for børn – både i de yngre klasser og i

udskolingen/ungdomsuddannelserne. Det kan være kampagnen "Trafiksikkerhed i øjenhøjde" målrettet børn i 2.-4. klasse, cyklistkurser for 5. klasse samt besøg af yngre trafikofre i de ældste klasser. Kommunen vil sammen med skolerne og ungdomsuddannelserne arbejde for, at så mange som muligt deltager i disse arrangementer.

Rådet for Sikker Trafik samt Hovedstadens Færdselssikkerhedsudvalg gennemfører jævnligt kampagner/events rettet mod unge. Kommunen vil informere ungdomsuddannelserne omkring dette og opfordre dem til at deltage.

Udformning af vej- og stinettet

Det er vigtigt, at vej- og stinettet er udformet, så det er sikkert og trygt for trafikanterne, samt at det er udformet, så det i videst muligt omfang sikrer, at trafikanterne ikke kommer alvorligt til skade, hvis de laver en fejl.

Kommunen vil afsætte en årlig pulje til forbedring af sikkerheden på vej- og stinettet. Puljen vil være målrettet de ombygninger, som giver mest trafiksikkerhed for pengene.

Der skal først og fremmest foretages forbedringer på de mest uheldsbelastede lokaliteter. Der skal især sættes fokus på forbedringer for cyklister og ældre trafikanter i kryds – både signalregulerede og vigepligtsregulerede kryds. Det vil bl.a. omfatte tydeliggørelse af signalerne, forbedret afmærkning, forbedret forvarsling, etablering af overkørsler etc. Der skal også sættes fokus på mulighederne for at reducere den skilte hastighed på både trafikveje og lokalveje.

Kommunen har allerede afsat en pulje til forbedringer på skolevejene for årene 2011 til 2014. Gennem denne pulje gennemføres projekter udpeget i Skolevejsredøgørelsen. Projekter, der både forbedrer trafiksikkerheden og gør det trygkere for trafikanterne, har højeste prioritet.

Kommunen har tilsvarende en pulje til implementering af den tilgængelighedsplan, som blev udarbejdet i 2005. Kommunen vil tænke indsatsen omkring forbedring af trafiksikkerheden blandt ældre sammen med indsatsen omkring tilgængelighed herunder bl.a. omkring lokaliteter med koncentrationer af uheld med ældre.

Kommunen vil desuden gennemføre trafiksikkerhedsrevisioner på alle relevante større anlægsprojekter for at sikre, at den nyeste viden om trafiksikker udformning anvendes.

Kommunen vil også gennemføre tilgængelighedsrevision på alle relevante større anlægsprojekter for at sikre, at forhold for færdselshandicappede og ældre tænkes ind i projekterne.



Kommunen har 3 mobile fartvisere, som er opsat på kommunens vejnet og dermed er med til at påvirke trafikanternes hastighed



Samlet oversigt over virkemidler

Den efterfølgende tabel viser en samlet oversigt over de planlagte virkemidler med en angivelse af, hvilke indsatsområder de påvirker.

	Unge	Ældre	Cykel	Kryds	Hastighed
Planlægning og analyser					
Årlig uheldsanalyse	✓	✓	✓	✓	✓
Temaanalyse af uheld med ældre		✓			
Temaanalyse af uheld med cyklister på strækninger			✓		
Udarbejdelse af skolevejsredegørelse hvert 4. år	✓	✓			
Fokus på hensyn til trafiksikkerheden i sektorplanlægning	✓	✓	✓	✓	✓
Samarbejde					
Arbejde i det lokale Trafiksikkerhedsråd	✓	✓	✓	✓	✓
Arbejde i VSP (Vej, Skole og Politi)-netværket	✓				
Fortsat fokus på udarbejdelse af trafikpolitik på skolerne	✓				
Samarbejde med lokalpressen for at informere om lokale tiltag til forbedring af trafiksikkerheden	✓	✓	✓	✓	✓
Adfærd, kampagner og undervisning					
Trafikkursus for 2-5. klasserne	✓		✓	✓	
Besøg af yngre trafikofre i udskolingen/ungdomsuddannelserne	✓				
Information til ungdomsuddannelserne i forhold til kampagner målrettet unge	✓				
Deltagelse i nationale og regionale kampagner med lokal vinkling	✓	✓	✓	✓	✓
Udformning af vej- og stinettet					
Udføre trafiksikkerhedsrevision på alle større anlægsprojekter	✓	✓	✓	✓	✓
Udføre tilgængelighedsrevision på alle større anlægsprojekter		✓			
Pulje til forbedring af trafiksikkerheden på vej- og stinettet	✓	✓	✓	✓	✓
Pulje til forbedringer på skolevejene	✓	✓	✓	✓	✓
Pulje til forbedring af tilgængeligheden for ældre og færdselshandicappede på vej- og stinettet		✓			

Strategi for busdriften i KKN

Samarbejdet i Kommunegruppe København Nord (herefter KKN) blev etableret efter Strukturreformen i 2007. KKN består af Ballerup, Egedal, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal Kommuner i samspil med Movia. Formålet er at sikre et samarbejde omkring den kollektive trafik på tværs af kommunegrænserne.

Den kollektive trafik har mange udfordringer, og KKN ønsker at medvirke til, at den kollektive trafik udvikles og tager en større del af trafikvæksten for at øge dens markedsandel, jf. tabellen herunder.

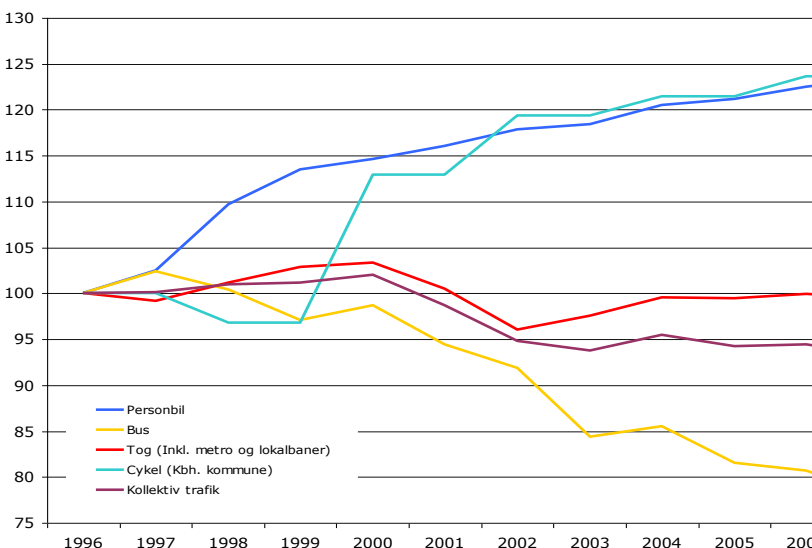
Udfordringer for den kollektive trafik

- Ringere fremkommelighed giver længere rejsetider, ringere mobilitet og et samfundsmæssigt værditab.
- Øget fokus på belastningen af miljøet både i det lokale såvel som i det globale perspektiv.
- Konkurrence i kommunerne og regionerne om velfærdsmidlerne
- Passagererne i busserne har fokus på et sammenhængende kollektivt trafiksystem, pålidelighed og rejsetid.

Kilde: Movia Trafikplan 2009

Samlet vækst i trafikken

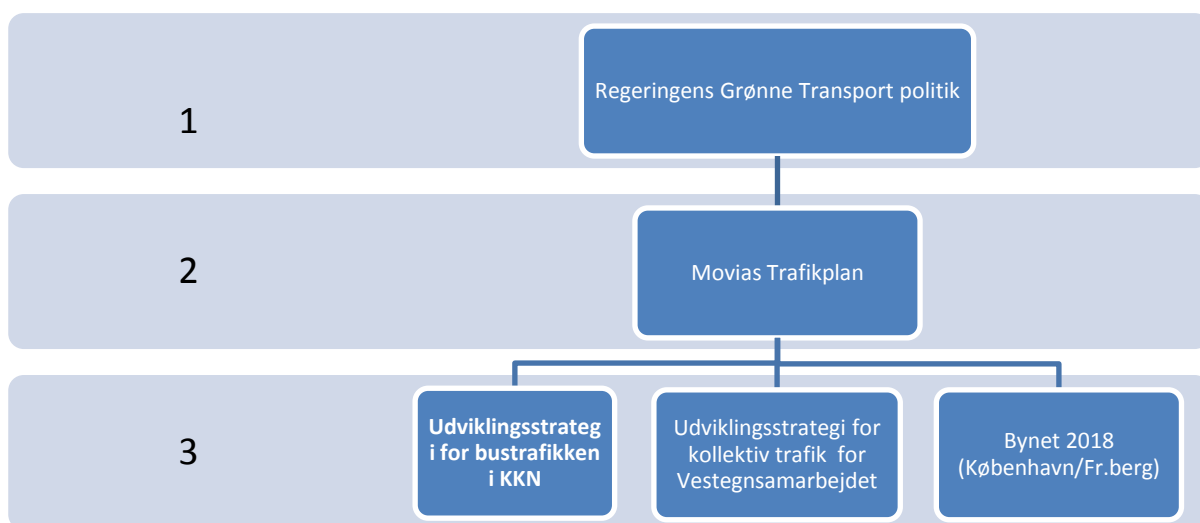
Udvikling i persontransportarbejdet i hovstadsområdet
Indeks 100=1996



I Lov om Trafikselskaber skal Movia hvert 4. år udarbejde en trafikplan, hvilket har resulteret i Movias Trafikplan 2009. Planen er vedtaget efter drøftelser med de 45 kommuner og 2 regioner. I planen er der opsat mål om at øge markedsandelene for især pendlerturene og øge de nuværende passagerers tilfredshed med busserne. Indsatsområderne er følgende:

1. Indførsel af flere højklassede kollektive trafiksystemer bl.a. på Ring 3
2. Højere rejsehastighed for buskunderne via fremkommelighedstiltag
3. Information før og under rejsen.
4. Bedre sammenhæng i det kollektive trafiksystem.
5. Fokus på miljø gennem valg af busmateriel.

KKN ønsker både at koordinere indsatserne kommunerne imellem samt sikre sammenhængen til Movias Trafikplan og øvrige strategiplaner jf. nedenfor.



Workshops har været gennemført for at klarlægge en strategi frem imod visionen.

Missionen:

Et fleksibelt samfund skal understøttes gennem udvikling af et attraktivt og bæredygtigt kollektivt trafiktilbud.

Visionen:

Flere borgere vælger den kollektive trafik, fordi det er en hurtig og nem rejseform.

Mål:

1. Frem mod 2017 skal bussernes passagertal øges med 10 % i forhold til 2010.
2. For perioden 2011-2013 skal bussernes markedsandele og passagertal som minimum fastholdes i forhold til basisåret 2010.
3. Vigtige korridorer udpeges med udgangspunkt i Busnet 2013¹. Der udarbejdes en handlingsplan med konkrete tiltag.
4. Strategien vedtages politisk i de 8 kommuner i 1. kvartal 2012 og implementeres efterfølgende.
5. Busdriften søges optimeret inden for den udgiftsramme, som kommunerne tilkendegav ved busbestillingen i maj 2011.

Delmål:

De efterfølgende delmål udgør rammen for handlingsplanen (mål 3).

Rejsehastigheden i korridorerne skal øges.

Rejsehastigheden øges ved fremkommelighedstiltag såsom busprioritering i signalanlæg, busbaner, ITS mv.

¹ Busnet 2013 er Movias oplæg til en grundstamme i busnettet, hvor parametrene udvikling og stabilitet er i centrum.

Movias seneste kundepræferenceundersøgelse fra 2011 viser, at en "Effektiv rejsetid" vurderes som den anden vigtigste motivation. Fremkommelighedstiltag som aktiv busprioritering i signalanlæg og busbaner, er vejen frem for at øge bussernes hastighed. De største rejsetidsgevinster findes på strækninger med passagertunge buslinjer.

Eksempelvis gav en reduktion på 10 pct. i køretiden på en A-buslinje en passagertilvækst på 1-6 pct..

Når en strækning på 450 m med bilkø erstattes af en busbane kan det betyde op til 90-120sek pr. bus.

En fredeliggørelse af Nørrebrogade på ca. 2 km gav en tidsbesparelse på ca. ½-1 min. pr bus. Effekten har været, at busantallet kunne sænkes fra 12 til 11 busser.

Nye superstoppesteder.

Udvalgte stoppesteder opgraderes med realtidsbaseret information om næste busafgang, mulighed for cykelparkering mv.

FAKTABOKS:

Køge Kommune indførte i 2010 et nyt bybussystem med to højfrekvente A-buslinjer. Udover flere afgang besto satsningen også i en opgradering af alle stoppestederne på de nye buslinjer bl.a. med realtidsvisning af antal minutter til næste bus. Konsulentfirmaet TetraPlan har evalueret projektet og 60 % af busbrugerne svarede i en undersøgelse, at realtidsvisningen har gjort det lettere for dem at bruge den kollektive trafik.

Bedre information til passagererne før og under rejsen.

Moderne informationssystemer giver mulighed for bedre at informere eksisterende og potentielle buspassagerer om rejsen. Mulighederne er bl.a. opsætning af nye informationstavler ved trafikknudepunkter og samarbejde med virksomheder samt uddannelsesinstitutioner.

FAKTABOKS:

Movias seneste kundepræferenceundersøgelse fra 2011 peger på brugbar rejseinformation som et meget væsentligt element for at tilvælge kollektiv trafik. Og der er gode erfaringer med at sætte digitale informationskærme op i indkøbscentre, på borgercentre, hospitaler og uddannelsessteder – steder der er karakteriseret af mange besøgende/faste brugere, få parkeringspladser samt et behov for at skabe sig overblik over trafikmuligheder, når man skal videre.

Udbredelse af Erhvervskortet til virksomheder i KKN.

Erhvervskortet giver virksomheder mulighed for at tilbyde deres medarbejde et skattefrit personalegode, medvirker til at skærpe virksomhedens grønne profil og bidrager til at flere vælger den kollektive trafik.

Erhvervskortet er svarer til et almindeligt kort til bus, tog og metro, men som arbejdsgiveren køber og videregiver til medarbejderen som et skattefrit personalegode. Prisen for Erhvervskortet trækkes fra medarbejderens løn før skat efter den såkaldte bruttolønsordning. Virksomhederne kan derfor selv blive en del af løsningen på eksempelvis opbrugt parkeringskapacitet og samtidig styrkes virksomhedens miljøprofil.

Nuværende bilister kan fortsætte med at køre i bil op til et par dage om ugen og stadig spare penge ved at skifte befordringsfradraget ud med et Erhvervskort. De kan i stedet udnytte friheden i den offentlige transport til at slappe af, læse eller arbejde.

Omkring 45 % af alle, der vælger Erhvervskortet, er personer, som ikke på forhånd anvendte offentlig transport i pendlingen på regelmæssig basis. En undersøgelse foretaget af Movia i samarbejde med Tetraplan viser mere spe-

cifikt, at 11 % af alle nye Erhvervskort-brugere er hidtidige bilister, mens yderligere 25 % er personer, som zappede mellem bil, offentlig transport og cykel før valget af et Erhvervskort.

Over 1.800 private og offentlige virksomheder i Hovedstadregionen, heraf 17 kommuner, tilbyder Erhvervskortet til deres medarbejdere (september 2011).

Bedre markedsføring og information om den kollektive trafik.

Nye tiltag kommunikeres og markedsføring rettes mod potentielle nye buspassagerer i den kollektive trafik.

FAKTABOKS: Movia har mange års erfaring med markedsføring af busproduktet. Der er udviklet markedsføringskoncepter til flere af vores produkter, f.eks. A-busser og R-nettet. Det betyder, at kommunen ikke skal betale for dyr udvikling af nye ideer, men i stedet kan gøre brug af kampagnemateriale, som tidligere har medvirket til succes – bl.a. introduktion af A-Bus i Næstved og Ringsted, som gav mange nye passagerer.

Teknik- og Miljøudvalget den 13-03-2012
Bilag 7.2

Bistrup Trafikplads

198	199
334	500S

Rudersdal

197	197
334	354
385	197

Holte st.

170	184	190
193	195	197
334	354	385

Søllerød

193	195
-----	-----

Nærum st.

193	194	195
353	173E	
150S	300S	

Virum st.

170	190
-----	-----

Brede st.

190	194
-----	-----

Rådvad

182	183
-----	-----

Sorgenfri st.

170	191
-----	-----

Lyngby st.

68	161	165	169
170	179	182	183
184	186	190	191
192	194	353	388
400	180E	181E	200S
300S	400S		

Hareskov st.

151

Lyngby-Taarbæk

400	165	400
400	165	400

Værebroparken

42	43	165
400	400S	

Stengården st.

161

Gentofte st.

169	176
179	

Charlottenlund st.

169	176	179
-----	-----	-----

Klampenborg st.

14	185
----	-----

Skovsbo st.

14

Ordrup st.

176	185
-----	-----

Charlottenlund st.

14



Kommuner og regioner i
Movias område

Sagsnummer
Sag-306476
Movit-2302175

Sagsbehandler TDP
Direkte 36 13 16 72
Fax 36 13 20 93
TDP@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

6. februar 2012

Høringsbrev om Pendlernet 6. februar 2012

Movias bestyrelse besluttede på sit møde den 2.2.2012 at sende vedlagte forslag til pendler-net i politisk høring med høringsfrist den 10.4.2012.

Samtidig fremsendes en bilagsrapport på kommuneniveau. I bilagsrapporten er der zoomet ind på det delområde, som kommunen er forankret i til de 6 indbudte temamøder .

Disse temamøder indeholder ud over Pendlernet også en opstart på Trafikplan 2013. Det er første skridt på vej mod at fastlægge mål for Trafikplan 2013, som Movia skal udarbejde i henhold til lovgivningen. Bestyrelsen har allerede fastlagt, at der skal opstilles mål for antal passager, kundetilfredsheden og for miljøet. Movia ser frem til at få konstruktive input i debatten til at fastlægge målene mere specifikt. Til inspiration og forberedelse af temamødet fremsendes en foreløbig synopsis 1 for Trafikplan 2013.

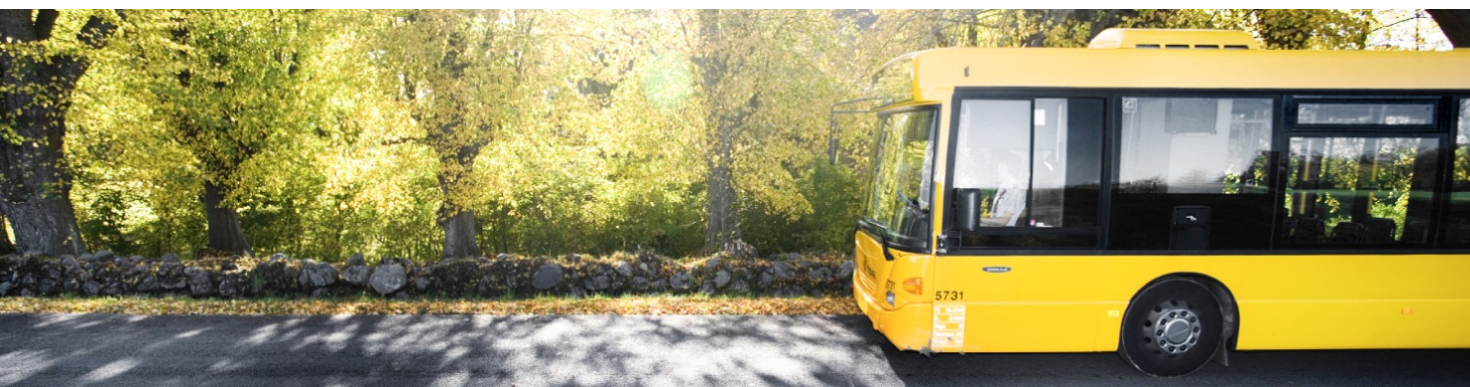
De 6 temamøder/workshops er der tidligere særskilt indbudt til. De gennemføres på følgende steder og alle steder fra 15.30-17.30, undtagen i Frederiksberg kommune, hvor det er fra 15.00-17.00.

- Frederiksberg kommune den 27.2,
- Køge kommune den 29.2,
- Ballerup kommune den 1.3.,
- Vordingborg kommune den 6.3,
- Sorø regionshuset den 7.3 og
- Hillerød regionshuset den 12.3.

Høringssvaret til Pendlernet bedes fremsendt til tdp@moviatrafik.dk senest den 10.4.2012.

Venlig hilsen

Dorthe Nøhr Pedersen



Pendlernet

Høringsforslag, 3.2.2012

Svarfrist 10.4.2012
skriftligt til
tdp@moviatrafik.dk

Forord

Med Pendlernet ønsker Movia i fællesskab med kommuner og regioner at få fastlagt grundstammen i den kollektive trafikbetjening med lokalbaner og bus. Pendlernet repræsenterer det sammenhængende net, der, som navnet siger, især skal appellere til pendlere. Her skal der være hyppig og direkte betjening, og en stabilitet som gør, at kunderne tør stole på, at tilbuddet er til stede over en længere årrække. Pendlernet skal ved løbende forbedring og udvikling medvirke til at understøtte målet om, at den fremtidige trafikvækst primært skal ske i den kollektive trafik, og at trængsels- og miljøpåvirkningen reduceres.

Pendlernet er blevet til i en proces, hvor kommuner og regioner på administrativt niveau har bidraget via en række workshops, afrundet med en administrativ høring af forslaget. Der er blevet set på tværs af ejerforhold og kommune grænser, og nettet er indkredset ud fra en vurdering af linjernes betjeningsmæssige funktion.

I fællesskab er udvalgt de linjer, hvor der allerede er, eller hvor der forventes en stor efterspørgsel fremover. Arbejdet er tænkt som en platform for det kommende strategiarbejde med udarbejdelsen af Trafikplan 2013. Ved konkret at confirmere den del af nettet, som der i særlig grad skal udvikles på fremadrettet, så håber vi, sammen med kommuner og regioner, at kunne sætte det lange lys på i det kommende arbejde med Trafikplan 2013. Nettet kan desuden naturligt indgå i kommunernes fysiske planlægning.

Der er tale om en frivillig og gensidig forpligtigelse til at være særlig omhyggelige og hensynsfulde omkring det overordnede og i vidt omfang fælles Pendlernet på tværs af administrative grænser. En slags musketered, hvor man gensidigt lover at værne om og udvikle på Pendlernet.

Høringssvar bedes sendt senest d. 10.4.2012 til tdp@moviatrafik.dk

Finn Aaberg
Bestyrelsesformand

Dorthe Nøhr Pedersen
Adm. direktør

Læsevejledning

Dette notat rummer en beskrivelse af Pendlernet. I *sammenfatningen* introduceres det samlede net og dets overordnede serviceniveau. Sammenfatningen kan læses alene. I *selve notatet* beskrives Pendlernet mere detaljeret. Dertil kommer, at der er udarbejdet et *bilagsnotat*, hvor en lang række data er præsenteret på kommuneniveau. Dette bilagsnotat sendes med ud til kommunerne.

INDHOLD

1	SAMMENFATNING	1
2	FORMÅL MED PENDLERNETTET	4
2.1	Behov for ro og stabilitet	4
2.2	Behov for udvidet samarbejde	4
2.3	Fokus på de store passagerstrømme	5
2.4	Hvor forpligtigende?	5
3	KONKRET OM PENDLERNETTET	6
3.1	Kriterier for optagelse	6
3.2	Mellembys	6
3.3	Byintern	6
3.4	Baner	7
4	PRÆSENTATION AF HELE PENDLERNETTET	8
4.1	Linjerne	8
4.2	Serviceniveau	8
5	UDENFOR HOVEDSTADSOMRÅDET	12
5.1	Linjerne	12
5.2	Serviceniveau	12
6	HOVEDSTADSOMRÅDET	15
6.1	Linjerne	15
6.2	Serviceniveau	15
7	VIDERE UDVIKLING AF PENDLERNETTET	19
7.1	Bussen i markedet	19
7.2	Trafikplan 2013	19

1 Sammenfatning

Baggrund

De sidste år, efter realiseringen af strukturreformen, har været turbulent for aktørerne og til tider også kunderne i den kollektive trafik. En gennemgående trend er, at ressourcerne satses der, hvor de største kundestrømme er. Dertil kommer en gennemgående trimning af de mindst benyttede afgange på den del af nettet, hvor efterspørgslen er spredt i tid og rum.

Ved køreplansskiftet i december 2011 skete der en yderligere udrulning af R-nettet, så det nu er implementeret i hele Movias område. Dertil kommer at en række af de større byer udenfor centralkommunerne introducerede "købstadsmodellen" af A-busser. Dermed forventes hovedtrækkene i linjestrukturen at være på plads. Ikke at der ikke forsat er behov for justeringer og omprioriteringer, men tiden er inde til at få mere ro på, således at:

- Borgere og virksomheder kan indrette sig efter, at de har den samme betjening også næste år.
- Man ikke alt for ofte skal gennem justeringer og ændringer, som kræver en væsentlig planlægningsindsats.
- Man kan indrette adgangsveje og stoppestedsfaciliteter i tillid til, at de højklassede linjer ligger fast, og investeringer derfor ikke er spildte.
- Prioritering af bussens fremkommelighed på strækninger og i kryds sker der, hvor flest får gavn af det - også fremover.

Med Pendlernettet ønskes defineret et overordnet net, som er det der fremadrettet samarbejdes om og udvikles på. Med ro omkring Pendlernettet bliver der tid til at samarbejde om de strategiske langsigtede mål og satsninger. Pendlernettet sætter fokus på de største passagerstrømme, og princippet om "mest til flest" forfølges. Erfaringer i Movia, andre steder i landet og i udlandet viser, at man med sådan en satsning får størst effekt af hver investeret krone, og man opnår samtidig den største passagerstigning.

Med Pendlernettet laves en frivillig aftale om, at dele af busnettet er mere fredet end andet. Kommuner og regioner kan ikke formelt binde sig til aftaler med Movia og hinanden, der ligger ud over det, som loven foreskriver. Men man kan frivilligt forpligtige sig til, at fremtidige tiltag i Pendlernettet sker i respekt for og med hensyntagen til de rejsebehov, som de øvrige aktører har ansvar for at tage vare om. Det skal være let at få linjer ind i Pendlernettet, hvis de ellers lever op til nettets standard. Det skal derimod ikke være så let at tage linjer ud. Det vil være forbundet med synlighed og kræve argumentation - det ligger i musketer eden. Der ændres ikke på, at såvel kommuner som regioner har egen trafikbestillerkompetence.

Pendlernettet skal ikke være et unødigt benspænd for det løbende planarbejde. Der vil derfor hele tiden ske justeringer. Men større revisioner skal helst ikke ske for ofte. Det vil passende kunne ske hvert fjerde år. Første større revision vil således være i 2016.

Kriterier for optagelse i Pendlernettet

Det er pendlernettes opgave sammen med banesystemet at tilbyde borgerne i Movias område stabile og sammenhængende muligheder for at rejse med kollektiv trafik – også på tværs af administrative grænser. Derfor indeholder Pendlernettet de regionale banelinjer samt de buslinjer, der har den

højeste betjeningsstandard. Buslinjerne kører relativt direkte uden alt for mange afstikkere. Der er en hyppig drift på linjerne – og de kører på de fleste tidspunkter – også aften og weekend.

Pendlernettet tager udgangspunkt i linjeføringer og frekvenser, som de på nuværende tidspunkt kendes for 2013, dvs. linjerne som de ser ud efter køreplansskiftet i december 2011 samt større vedtagne ændringer til køreplansskiftet i december 2012.

Statens baner udgør en væsentlig del af ryggraden i den kollektive transport. Kommuner, regioner og Movia er uden direkte indflydelse på disse baner. Men det er umuligt at tale om det højklassede kollektive transportsystem uden, at statens baner inkluderes. På den måde er de en del af Pendlernettet eller i hvert fald en forudsætning for det.

Blandt buslinjer mellem de større byer og byområder kvalificerer R og S linjer sig umiddelbart til optagelse i Pendlernettet. Dertil kommer enkelte E buslinjer enten alene eller som supplerende linjer til S busser. Der er mellem de større byer en række vigtige buslinjer, som har en standard under R niveauet. De mest centrale og højfrekvente af disse mellembys linjer er med i Pendlernettet.

Alle A busser er optaget i Pendlernettet. I flere af de større byer er der byinterne linjer, som har en -forholdene taget i betragtning - høj frekvens, uden at de har A bus standard. De er også optaget i Pendlernettet, fordi de udgør en væsentlig del af den lokale betjening. Flere af de byinterne busser, som i dag ikke har A bus standard, kan måske på længere sigt udvikle sig til egentlige A linjer.

Lokalbanerne har regioner og Movia ansvar for. Og eftersom de har en væsentlig funktion i den lokale betjening, har de kommuner de ligger i også en stor interesse i en optimal lokalbanebetjening. Alle lokalbaner er optaget i Pendlernettet. Flertallet af lokalbanerne har R-klassificering.

Maximums tid mellem afgang i Pendlernettet		Hverdag myldretid kl. 7-9 & 15-18	Hverdag udenfor myldretid kl. 6-20	Hverdag aften kl. 20-24	Weekend
Mellembys	R linjer	30 min	30 min	60 min	60 min
	S linjer	10 min	15 min	20 min	20 min
	Øvrige linjer	60 min	60 min	120 min	120 min
Byinterne	A linjer i København	6 min	6 min	10 min	10 min
	A linjer i købstæder	15 min	15 min	30 min	30 min
	Øvrige linjer	30 min	60 min	60 min	60 min
Lokalbaner	R standard	30 min	30 min	60 min	60 min

Præsentation af Pendlernettet

Pendlernettet omfatter 98 bus- og toglinjer, som ejes og administreres af kommuner, regioner og Movia. Dertil kommer Metro, S-tog og regionale baner. De 98 linjer fordeler sig på:

- 56 mellembys linjer
- 32 byinterne linjer

- 10 lokalbaner

Pendlernettet befordrer 75 % af passagerene og forbruger 58 % af alle køreplantimer for busserne og lokalbanerne i Movias område. Der er samme dækningsgrad, når man ser på hovedstadsområdet under ét, og når man ser på den øvrige del af Movia. Derimod er der forskelle kommunerne imellem i hvor stor en andel af den kollektive transport, der er optaget i Pendlernettet.

Pendlernettets andel af passagerer og køreplantimer		Passagerer 1.000.000/år	Køreplantimer 10.000/år	Passagerer/ køreplan time
Udenfor hovedstadsområdet*	Pendlernet - bus og lokalbane	15	52	29
	Alle busser og lokalbaner	20	86	23
	Pendlernettets andel af hele nettet	73 %	60 %	
Hovedstadsområdet	Pendlernet - bus og lokalbane	145	209	69
	Alle busser og lokalbaner	192	360	53
	Pendlernettets andel af hele nettet	75 %	58 %	
Hele Movia	Pendlernet- bus og lokalbane	159	260	61
	Alle busser og lokalbaner	212	446	48
	Pendlernettets andel af hele nettet	75 %	58 %	

*Hovedstadsområdet defineret ved fingerbyen og dens opland

Ud fra registeroplysninger kan man beregne, hvor stor en del af alle boliger og arbejdspladser, der ligger i oplandet til den kollektive transport. Tre fjerdedele af alle husstande og en lidt større andel af de ansatte har Pendlernettet indenfor oplandet til deres bolig eller arbejdsplads. Til sammenligning dækker det samlede kollektive net af busser og tog ca. 95 % af alle boliger og arbejdspladser. Pendlernetes dækning varierer kommunerne imellem. Således er kun en tredjedel af boliger og arbejdspladser dækket af Pendlernettet i Stevns Kommune. I Frederiksberg Kommune er der en 100 % dækning.

Pendlernettet og Trafikplan 2013

Med denne plan lægges linjerne i Pendlernettet, som de på nuværende tidspunkt vides at se ud i 2013, fast. Det er i særlig grad Pendlernettet som skal løfte forventningerne om, at den kollektive bustransport skal tage en væsentlig del af den fremtidige trafikvækst.

Med Pendlernettet på plads er næste skridt at se på, hvad det er for krav og ønsker - udover til frekvensen og linjeføringen - man kan have til linjerne i Pendlernettet. I det kommende planarbejde med Trafikplan 2013 sættes det til debat i Movias ejerkreds. Gennem en proces med workshops og høringer blandt politikerne og embedsværk skal de overordnede sigtelinjer og de konkrete initiativer for de kommende år lægges fast.

2 Formål med Pendlernettet

De sidste år, efter realiseringen af strukturreformen, har været turbulent for aktørerne og til tider også kunderne i den kollektive trafik. Kommuner, regioner og trafikselskabet har skullet finde deres nye roller og samarbejdsrelationer. Det større lokale fokus og økonomiske ansvar satte fart i planlægningen og medførte betydeligt flere ændringer end kunderne er vant til.

En gennemgående trend er, at ressourcerne sættes der, hvor de største kundestrømme er. Her strømlines med letforståelige køreplaner, hyppig drift også aften- og weekend samt direkte kørsel uden alt for mange svinkeærinder. Der er blevet taget godt imod disse tiltag. De nye R og A busser har bidraget til en passagerfremgang. Men ændringer skaber altid uro. Det der er bedst for de fleste, efterlader altid nogen med et dårligere tilbud. Dertil kommer en gennemgående trimning af de mindst benyttede afgangspunkter på den del af nettet, hvor efterspørgslen er mest spredt i tid og rum.

2.1 Behov for ro og stabilitet

Ved køreplansskiftet i december 2011 skete der endnu en udrulning af R-nettet, så det nu er implementeret i hele Movias område. Dertil kommer, at en række af de større byer udenfor centralkommunerne introducerede "købstadsmodellen" af A linjer. Og i København er en helt ny A linje på vej. Dermed forventes hovedtrækkene i linjestrukturen at være på plads. Ikke at der ikke forsat er behov for justeringer og omprioriteringer lokalt, men tiden er inde til at få mere ro på således at:

- Borgere og virksomheder kan indrette sig efter, at de har den samme betjening også næste år. Ved at give et signal om at der er tale om noget stabilt, så tør man i højere grad at disponere mht. bosætning og lokalisering.
- Man ikke alt for ofte skal gennem justeringer og ændringer, som kræver en væsentlig planlægningsindsats, og som er særligt omstændeligt, når flere ejere er involveret i den samme buslinje.
- Man kan indrette stoppesteder og anden infrastruktur i tillid til, at de højklassede linjer ligger fast, og investeringer derfor ikke er spildte.
- Prioritering af bussens fremkommelighed på strækninger og i kryds sker der, hvor flest får gavn af det - også fremover.

2.2 Behov for udvidet samarbejde

Samarbejdet mellem kommuner, regioner og Movia har de senere år været koncentreret om implementering af R og A linjer samt om justeringer ved kommuner og regioners årlige bestillinger af kørsel hos Movia. Så længe køreplanlægningen og de kortsigtede dispositioner fylder meget, er det vanskeligt at sætte et længere lys på. Med ro omkring Pendlernettet bliver der også tid til, at samarbejde om de strategiske langsigtede mål og satsninger. Det kræver imidlertid at:

- Der er et perspektiv, som går på tværs af kommuner. Pendlernettet rummer størstedelen af de kommunegrænseoverskridende linjer.
- Det er muligt enkelt at kommunikere nettet af busser og lokalbaner. Pendlernet skal være en løftestang til at formidle et kompliceret system på en enkel måde, først og fremmest til brug for det administrative og politiske niveau.
- Der finder et arbejde sted med en tidshorisont ud over næste bestilling – mindst et 4-5 årigt perspektiv.

2.3 Fokus på de store passagerstrømme

Med Pendlernettet sættes der fokus på de største passagerstrømme, og princippet om "mest til flest" følges. Erfaringer både i Movia, andre steder i landet og i udlandet viser, at man med sådan en satsning får:

- Størst effekt af hver investeret krone i mere kørsel, moderne busser, bekvemmelige ventefaciliteter, gode adgangsforhold og bedre fremkommelighed for busserne på vejene.
- Flest nye passager, hvilket er i overensstemmelse med intentionerne i regeringens grønne transportpolitik, hvor målet er, at den kollektive transport skal tage sig af størstedelen af trafikvæksten i de kommende år.

2.4 Hvor forpligtigende?

Med Pendlernettet laves en frivillig aftale om, at dele af busnettet er mere fredet end andet. Kommuner og regioner kan ikke formelt binde sig til aftaler med Movia og hinanden, der ligger ud over det, som loven foreskriver. Men man kan frivilligt forpligtige sig til, at fremtidige tiltag i Pendlernettet sker i respekt for og med hensyntagen til de rejsebehov, som de øvrige aktører har ansvar for at tage vare om.

Med musketer eden er håbet, at der skabes ro omkring driften og dermed grobund for mere fokus på at udvikle busproduktet fx mht. målrettet information, busfremkommelighed, bedre adgangsveje og gode stoppestedforhold. Og der vil kunne indgås gensidigt forpligtigende aftaler mellem ejere, trafikelskab og vognmænd, hvor alle har incitamenter til at arbejde for, at den kollektive transport udvikles både miljømæssigt og i evnen til at tiltrække flere passagerer.

Kommunerne har på administrativt niveau foreslået at få flere linjer med ind i Pendlernettet, og kun få har ønsket at tage linjer ud. Det viser en stor vilje til at deltage i et forpligtigende samarbejde, også selvom det betyder en binding i forhold til, hvor let det er at lave radikale ændringer i de linjer, der er omfattet af Pendlernettet. Det skal være let at få linjer ind i Pendlernettet, hvis de ellers lever op til nettets standard. Det skal derimod ikke være så let at tage linjer ud. Det vil være forbundet med synlighed og kræve argumentation - det ligger i musketer eden. Der ændres ikke på, at såvel kommuner som regioner har egne trafikbestillerkompetence.

Pendlernettet skal ikke være et unødigt benspænd for det løbende planarbejde - tværtimod skal det være en hjælp. Der vil derfor hele tiden ske justeringer. Men egentlige større revisioner, hvor hele linjer tages ud eller ind, og hvor der grundlæggende ses på nettet, skal helst ikke ske for ofte. Det vil passende kunne ske i samme kadence som andet planarbejde, nemlig hvert fjerde år. Det Pendlernet, der præsenteres her, er indspil til Trafikplan 13. I 2016 vil et revideret Pendlernet være indspil til Trafikplan 2017.

3 Konkret om Pendlernet

3.1 Kriterier for optagelse

Det er pendlernettes opgave sammen med banesystemet at tilbyde borgerne i Movias område stabile og sammenhængende muligheder for at rejse med kollektiv trafik – også på tværs af administrative grænser. Derfor indeholder Pendlernet de regionale banelinjer samt de buslinjer, der har den højeste betjeningsstandard. Buslinjerne kører relativt direkte uden alt for mange afstikkere. Der er en hyppig drift på linjerne – og de kører på de fleste tidspunkter – også aften og weekend.

Pendlernet tager udgangspunkt i linjeføringer og frekvenser, som de på nuværende tidspunkt kendes for 2013, dvs. linjerne som de ser ud efter køreplansskiftet i december 2011 samt større vedtagne ændringer til køreplansskiftet i december 2012.

3.2 Mellembys

Blandt buslinjer mellem de større byer og byområder kvalificerer R og S linjer sig umiddelbart til optagelse i Pendlernet. Dertil kommer nogle af E linjerne enten alene eller som supplerende linjer til S busser. R linjer kører mindst hver halve time i dagtimerne på hverdage og hver time om aftenen og i weekenden. S busserne er tilpasset de aktuelle behov, og har forskellig betjeningshyppighed. De fleste betjener hyppigere end R linjer og har særlig høj frekvens i myldretiderne. S linjerne suppleres i nogle tilfælde af parallelle E linjer.

Der er mellem de større byer en række vigtige buslinjer, som har en standard under R niveauet. Der er linjer som forbinder større byer, hvor der ikke er banebetjening, og som har en vigtig sammenbindende funktion i nettet. Og der er linjer parallelt med baner med den vigtige funktion at "samle op" i større bysamfund, som banerne ikke når ud til eller stopper i. De mest centrale og højfrekvente af disse mellembys linjer er med i Pendlernet. Højfrekvent er i denne sammenhæng typisk timebetjening i dagtimerne evt. med supplerende i myldretiden samt to-timers betjening aften og weekend.

Maksimums tid mellem afgang i Pendlernet for mellembys linjer				
	Hverdag myldretid kl. 7-9 & 15-18	Hverdag udenfor myldretid kl. 6-20	Hverdag aften kl. 20-24	Weekend
R linjer	30 min	30 min	60 min	60 min
S linjer	10 min	15 min	20 min	20 min
Øvrige linjer	60 min	60 min	120 min	120 min

3.3 Byintern

Alle A busser er optaget i Pendlernet. Det gælder både de "gamle" A linjer med tyngde i centralkommunerne og deres nylige eller kommende udvidelser til omegnskommuner. Og det gælder de nyere A buslinjer, som vinder frem i de større købstæder, og som der forventes at komme flere af fremover. I centralkommunerne kører A bussen typisk hvert 6. minut i dagtimer på hverdage og hvert

10. minut på andre tidspunkter. A busserne i købstæderne har mindst kvarters betjening i dagtimerne på hverdage og halvtimes betjening i øvrigt.

I flere af de større byer er der byinterne linjer, som har en - forholdene taget i betragtning - høj frekvens uden, at de har A standard. De er optaget i Pendlernettet, fordi de udgør en væsentlig del af den lokale betjening bl.a. som tilbringertransport til tog og højklassede busser. Flere af disse byinterne busser, som i dag ikke har A bus standard, kan måske på længere sigt udvikle sig til egentlige A buslinjer. Disse linjer kører typisk hver halve time i myldretiderne og hver time i øvrigt.

Maksimums tid mellem afgang i Pendlernettet for byinterne linjer				
	Hverdag myldretid kl. 7-9 & 15-18	Hverdag udenfor myldretid kl. 6-20	Hverdag aften kl. 20-24	Weekend
A linjer i København	6 min	6 min	10 min	10 min
A linjer i købstæder	15 min	15 min	30 min	30 min
Øvrige bybusser	30 min	60 min	60 min	60 min

3.4 Baner

Statens baner udgør en væsentlig del af rygraden i den kollektive transport. Kommuner, regioner og Movia er uden direkte indflydelse på disse baner. Men det er umuligt at tale om det højklassede kollektive transportsystem uden, at statens baner inkluderes. På den måde er de en del af Pendlernettet eller i hvert fald en forudsætning for det.

Lokalbanerne har regioner og Movia ansvar for. Og eftersom de har en væsentlig funktion i den lokal betjening, har de kommuner de ligger i også en stor interesse i en optimal lokalbanebetjening. Alle lokalbaner er optaget i Pendlernettet. Flertallet af banerne har R klassificering, hvilket betyder, at de som minimum kører hver halve time i dagtimerne og hver time aften og weekend.

Tølløsebanen og Nærumbanen er som de eneste ikke klassificeret som R linjer. Den første fordi den ikke har den krævede betjeningshyppighed. Den sidste fordi den har en lokal betjeningsfunktion som fødelinje til S-togs nettet. Desuden kører den ikke mellem større bysamfund og er dermed mere at sammenligne med en højklasset bus.

Maksimums tid mellem afgang for lokalbanetog				
	Hverdag myldretid kl. 7-9 & 15-18	Hverdag udenfor myldretid kl. 6-20	Hverdag aften kl. 20-24	Weekend
R standard	30 min	30 min	60 min	60 min

4 Præsentation af hele Pendlernettet

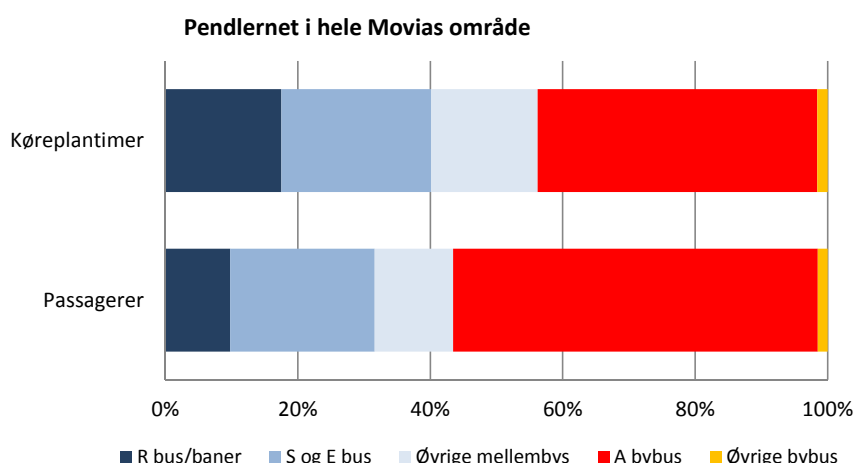
4.1 Linjerne

Pendlernettet omfatter 98 bus- og toglinjer som ejes og administreres af kommuner, regioner og Movia. Dertil kommer Metro, S-tog og regionale baner. De 98 linjer fordeler sig på:

- 56 mellembys linjer, heraf 24 R, S og E linjer
- 32 byinterne linjer, heraf 15 med A standard
- 10 lokalbaner, heraf 8 med R standard

Pendlernettet befordrer 75 % af alle passagerer og forbruger 58 % af alle køreplantimer for busserne og lokalbanerne i Movias område.

Der er en større produktivitet, målt som passagerer per køreplantime, i Pendlernettet end i det øvrige net. Produktiviteten i Pendlernettet er 61 passagerer per køreplantime mod 48 pasagerer per køreplantime i det samlede net af busser og lokalbaner.



Lidt over 40 % af passagerer og knap 60 % af køreplantimer i Pendlernettet relaterer sig til mellembys linjer. Omvendt forholder det sig med bybusserne, der transporterer knap 60 % af passagerene og forbruger lidt over 40 % af køreplantimerne. Forskellen forklares med, at mellembys turene er længere og belægningsgraderne som gennemsnit betragtet ikke så høje som i bybusserne.

4.2 Serviceniveau

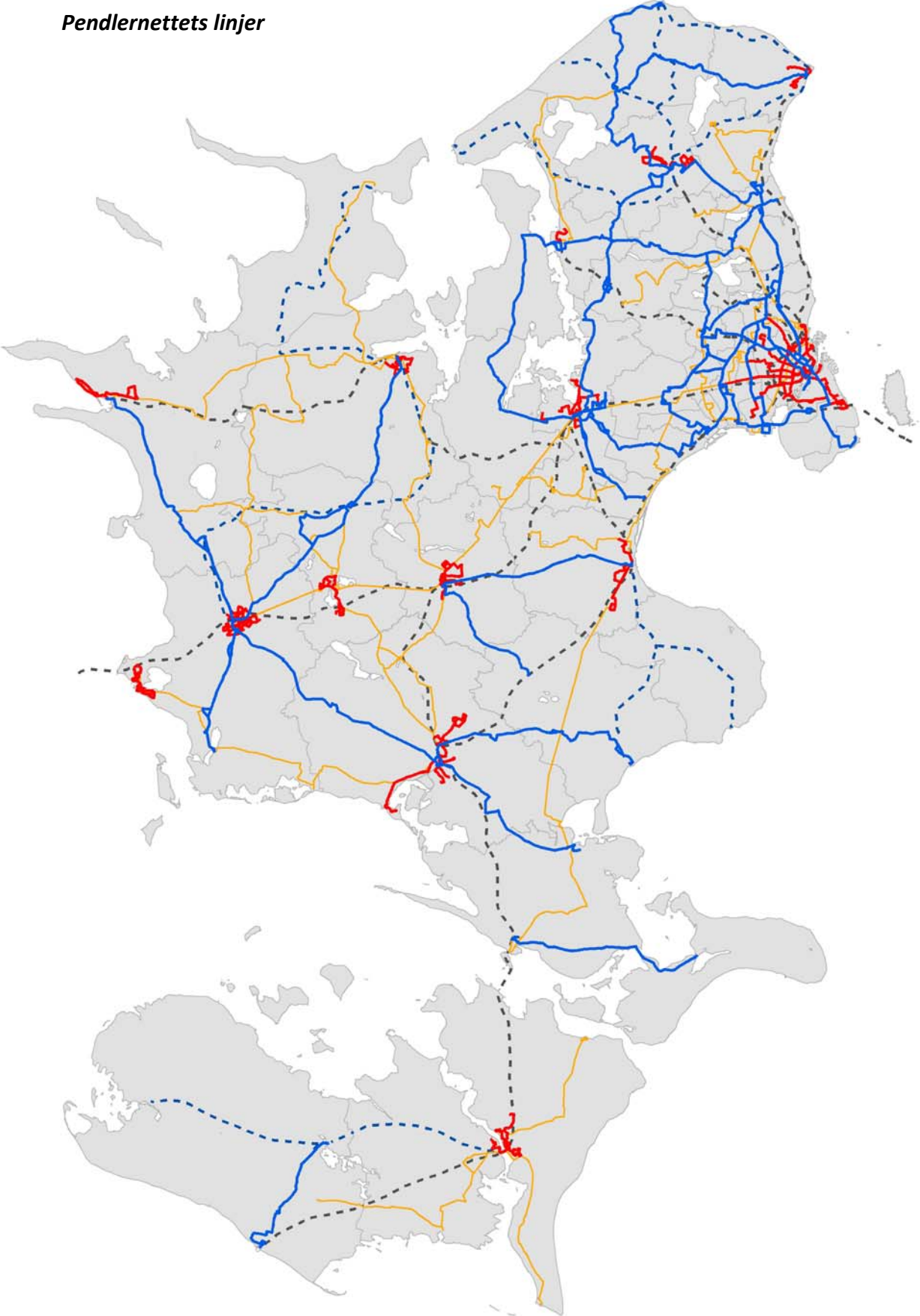
Ud fra data om transportadfærden ved man, at 75 % af bus- hhv. togbrugerne kommer i en afstand af højst:

- 400 meter fra et stoppested i fingerbyen
- 600 meter fra et stoppested udenfor fingerbyen
- 600 meter fra lokalbanestationer
- 800 meter fra øvrige stationer

Disse afstande, som måles i luftlinjeafstand, er benyttet til at beregne oplande til den kollektive transport i al almindelighed og Pendlernettet i særdeleshed.

Ud fra registeroplysninger fra Bygnings- og Boligregistret (BBR) og det Centrale Virksomheds Register (CVR) kan man beregne, hvor stor en del af alle boliger, virksomheder og arbejdspladser, der ligger indenfor denne afstand af den kollektive transport - og specielt indenfor rækkevidden af Pendlernettet.

Pendlernettets linjer



De 98 bus- og lokalbanelinjer i Pendlernettet

		Antal	Linjenumre
Mellembys	R linjer	15	230R, 260R, 310R, 360R, 380R, 390R, 420R, 430R, 440R, 470R, 480R, 620R, 630R, 660R, 720R
	S & E linjer	9	150S/173E, 200S, 250S, 300S/330E, 350S, 400S/400, 500S, 600S, 382E
	Øvrige linjer	32	18, 36, 102, 120, 123, 143, 161, 166, 184, 215, 220, 234, 240, 245, 320, 334, 354, 370, 381, 384, 425, 460, 490, 520, 540, 560, 570, 663, 670, 680, 730, 740
Byintern	A linjer i København	7	1A, 2A, 3A, 4A, 5A, 6A, 9A
	A linjer i købstæder	8	101A, 102A, 201A, 202A, 401A, 501A, 601A, 801A
	Øvrige linjer	17	203, 301, 302, 311, 402, 405E, 421/422, 552, 556, 602, 603, 701, 702, 901, 902, 903, 907/908
Lokal Baner	R standard	8	110R, 210R, 510R, 710R, 920R, 930R, 940R, 960R
	Ikke R standard	2	410, 910

76 % af alle husstande, og dermed af beboerne i Movias område, bor indenfor oplandet til Pendlernettet, når statens baner regnes med. 94 % af indbyggerne har en eller anden form for kollektiv betjening indenfor rækkevidde, når man også tager alle de linjer med, der ligger udenfor Pendlernettet. 81 % af de ansatte har Pendlernettet tæt på deres arbejdsplads, og 95 % har én eller flere kollektive forbindelser i arbejdspladsernes opland.

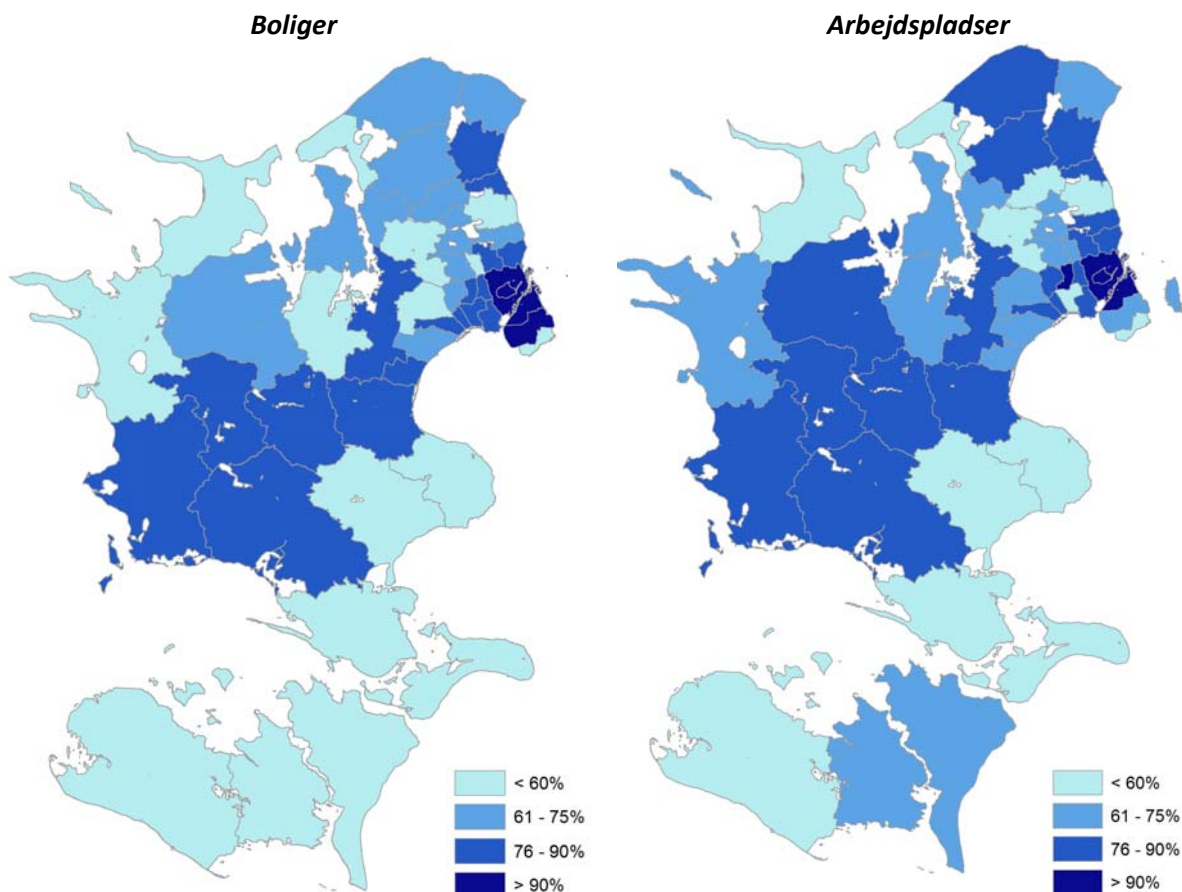
Hele Movias område. Husstande og ansatte i oplande

Indenfor en luftlinjeafstand af 400 meter fra busstop i fingerbyen, 600 meter fra busstop udenfor fingerbyen, 600 meter fra lokalbanestation og 800 meter fra en togstation

	% af alle husstande	% af alle ansatte
Statens baner	40 %	44 %
Pendlernet inkl. statens baner	76 %	81 %
Alle baner og alle busser	94 %	95 %

Pendlernettes opland af boliger og arbejdspladser opdelt på kommuner

Andel beliggende indenfor 400 meter fra busstop i fingerbyen, 600 meter fra busstop udenfor fingerbyen, 600 meter fra lokalbanestation og 800 meter fra øvrige togstationer



Pendlernettes dækning varierer kommunerne imellem. Således er kun en tredjedel af boliger og arbejdspladser beliggende i Pendlernetkets opland i Stevns Kommune, hvor dækningen er mindst. I Frederiksberg Kommune, hvor dækningen er størst, er alle boliger og arbejdspladser beliggende indenfor Pendlernetkets opland.

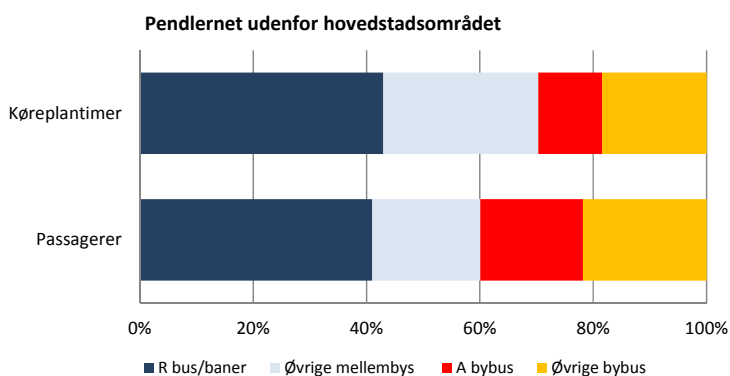
5 Udenfor Hovedstadsområdet

5.1 Linjerne

Udenfor hovedstadsområdet, defineret ved de 11 kommuner der ligger udenfor fingerbyen og dens opland, består Pendlernettet udover statens baner af:

- 4 lokalbaner, tre med R standard
- 10 mellembys R buslinjer
- 3 A bybuslinjer
- 13 øvrige bybuslinjer under A standard
- 16 mellembys linjer under R standard

I kommunerne udenfor hovedstadsområdet betjener Pendlernettet 73 % af alle områdets pasagerer med bus og lokalbane og forbruger 60 % af alle køreplantimer.



Der er i området en større produktivitet, målt som passagerer per køreplantime, i Pendlernettet end i det øvrige net. Produktiviteten i Pendlernettet er 29 passagerer per køreplantime mod 23 pasagerer per køreplantime i det samlede net af busser og lokalbaner i området.

Lidt over 40 % af både passagerer og køreplantimer i områdets Pendlernet relaterer sig til R linjer. 20 % af passagererne og 30 % af køreplantimerne relaterer sig til andre typer af mellembys linjer. De sidste 40 % af Pendlernettets passagerer benytter bybusser med et samlet forbrug på af 30 % af køreplantimerne i Pendlernettet.

5.2 Serviceniveau

61 % af alle husstande og dermed af indbyggerne i området bor i oplandet til Pendlernettet, når statens baner regnes med. Tilsammen så har 86 % af indbyggerne en eller anden form for kollektiv betjening indenfor rækkevidde, når man også tager alle de linjer med, der ligger udenfor Pendlernettet. 72 % af de ansatte har Pendlernettet indenfor rækkevidde af arbejdspladsen. 91 % alle arbejdspladser har en eller anden form for kollektiv transport i deres opland.

Udenfor hovedstadsområdet. Husstande og ansatte i oplande

Indenfor en luftlinjeafstand af 600 meter fra busstop og lokalbanestation samt 800 meter fra en togstation

	% af alle husstande	% af alle ansatte
Statens baner	12 %	20 %
Pendlernet inkl. statens baner	61 %	72 %
Alle baner og alle busser	86 %	91 %

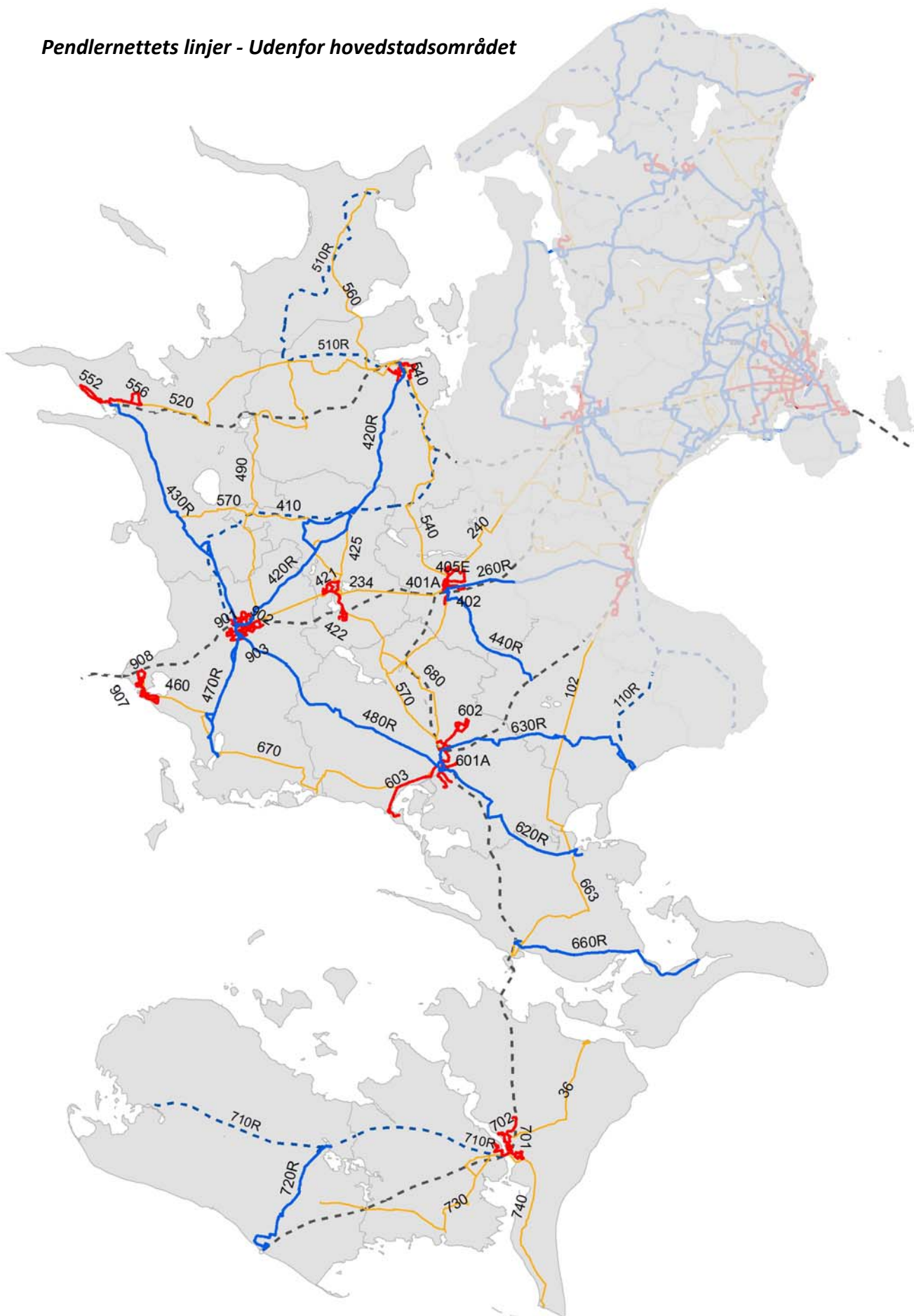
Linjerne i Pendlernetten udenfor hovedstadsområdet

Passagerer og køreplanter: For "gamle" linjer som de kendes fra 2010. For nye linjer som de forventes i 2012

() nummer for køreplanskift 2011	Afgange i begge retninger hverdage per time	ikke myldretid			Passagerer 1.000 per år	Køreplanter 1.000 per år	Passagerer/ køreplantage
		myldretid kl. 6-20	myldretid kl. 7-9	aften kl. 20-24			
260R*	Køge - Ringsted	4	5	2	325	14	23
420R	Slagelse - Holbæk	5	7	3	391	25	15
430R	Slagelse - Kalundborg	4	6	2	597	20	30
440R	Ringsted - Haslev	4	5	3	248	9	26
470R	Slagelse - Skælskør	4	5	2	329	12	28
480R	Slagelse - Næstved	4	5	2	452	18	26
620R	Næstved - Præstø	4	5	2	200	14	15
630R	Næstved - Faxe	4	5	2	300	20	15
660R	Vordingborg - Stege	4	5	2	300	15	21
720R	Maribo - Rødby	4	5	3	175	15	12
110R bane*	Køge-Faxe Ladeplads	4	4	2	468	16	29
510R bane	Holbæk - Nykøbing Sj.	4	4	2	976	16	62
710R bane	Nykøbing F - Nakskov	4	4	2	906	16	56
410 bane	Slagelse - Tølløse	3	4	2	364	12	32
R linjer og lokalbaner i alt					6.031	221	27
36	Nykøbing-Stubbekøbing	3	3	1	118	7	18
102*	Herfølge-Præstø	2	2	0	125	10	12
234	Ringsted - Slagelse	3	5	1	271	10	26
240*	Roskilde - Ringsted	3	5	1	306	13	23
425 (81)	Sorø-Stenlille	2	2	0	40	2	17
460 (59)	Skælskør - Korsør	2	3	1	151	2	93
490 (37)	Slagelse - Svinninge	2	2	1	204	11	19
520 (12)	Holbæk - Kalundborg	2	3	1	230	11	20
540	Ringsted - Holbæk	2	3	1	171	8	22
560	Holbæk-Nykøbing	2	3	1	186	6	31
570	Næstved-Sorø-Gørlev	2	2	0	175	11	17
663	Vordingborg-Præstø	4	5	1	209	9	23
670	Skælskør - Næstved	2	3	1	128	9	15
680	Ringsted - Næstved	3	5	2	200	13	15
730	Holeby-Nysted-Nykøbing	4	4	1	155	10	16
740	Nykøbing F - Gedser	3	4	1	140	8	17
Øvrige mellembys linjer i alt					2.808	141	20
401A	Ringsted	8	10	4	721	14	50
501A	Holbæk	8	8	4	950	17	57
601A	Næstved	8	8	4	1.000	27	37
402	Ringsted	2	2	1	97	3	29
405E	Ringsted	1	2	0	40	1	36
421/422 (806/807)	Sorø	4	6	2	270	8	33
552 (202)	Kalundborg	2	3	1	129	4	32
556 (206)	Kalundborg	2	3	1	151	3	44
602	Næstved	4	5	2	225	10	22
603	Næstved	4	5	2	250	13	20
701	Nykøbing Falster	4	5	1	160	9	18
702	Nykøbing Falster	4	5	1	160	9	19
901 (301)	Slagelse	2	2	1	607	9	69
902 (302)	Slagelse	2	2	1	441	9	50
903 (303)	Slagelse	2	2	1	228	8	27
907/908 (501/502)	Korsør	2	2	2	449	9	50
A og øvrige bybuslinjer i alt					5.878	153	38
Pendlernetten i alt					14.717	516	29
Alle busser og lokalbaner i området					20.024	857	23
Pendlernetnets andel af hele nettet af bus- og lokalbaner					73%	60%	

*Kører delvist i hovedstadsområdet

Pendlernetts linjer - Udenfor hovedstadsområdet

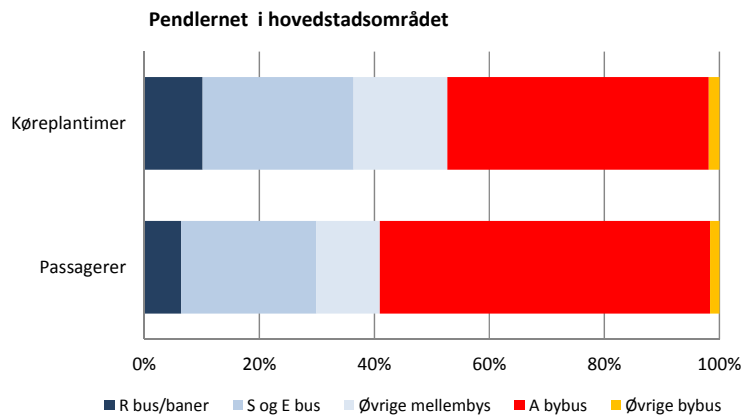


6 Hovedstadsområdet

6.1 Linjerne

I hovedstadsområdet, defineret ved de kommuner hvor fingerbyen er beliggende samt de nærmeste, består Pendlernettet udover Metro, S-tog og regionale baner af:

- 7 lokalbaner
- 9 S og E forbindelser, heraf 2 hvor S og E linjer supplerer hinanden
- 12 A buslinjer, heraf 7 i København
- 6 R buslinjer
- 4 bybuslinjer under A standard
- 18 mellembys buslinjer i øvrigt



I hovedstadsområdet betjener Pendlernettet 75 % af alle områdets pasagerer med bus og lokalbane og forbruger 58 % af alle køreplantimer.

Der er en større produktivitet, målt som passagerer per køreplantime, i Pendlernettet end i det øvrige net. Produktiviteten i Pendlernettet er 69 passagerer per køreplantime mod 53 pasagerer per køreplantime i det samlede net af busser og lokalbaner i området.

A busserne tager sig af 57 % af alle passagerer og 45 % af alle køreplantimer i Pendlernettet. Det er i særlig grad de københavnske A-busser, der slår igennem. De tegner sig alene for 54 % af Pendlernettets passagerer og 41 % af køreplantimerne. Blandt de andre linjer i Pendlernettet tegner R, S og E linjerne sig for 30 % af passagerene og 36 % af køreplantimerne.

6.2 Serviceniveau

Mere end trefjerdedele af alle husstande og dermed trefjerdedele af indbyggerne i området, bor i oplandet til Pendlernettet, når man regner statens baner med. Tilsammen så har 96 % af indbyggerne en eller anden form for kollektiv betjening indenfor rækkevidde, når man også tager alle de linjer med, der ligger udenfor Pendlernettet.

83 % af de ansatte har Pendlernettet indenfor oplandet til deres arbejdsplads. I alt har 96 % af de ansatte en eller anden form for kollektiv transport indenfor rækkevidde af deres arbejdsplads.

I hovedstadsområdet. Husstande og ansatte i oplande

Indenfor en luftlinjeafstand af 400 meter fra busstop i fingerbyen, 600 meter fra busstop udenfor fingerbyen, 600 meter fra lokalbanestation og 800 meter fra en togstation

	% af alle husstande	% af alle ansatte
Statens baner	48 %	50 %
Pendlernet inkl. statens baner	80 %	83 %
Alle baner og alle busser	96 %	96 %

Linjerne i Pendlernet i hovedstadsområdet

Passagerer og køreplantimer: For "gamle" linjer som de kendes fra 2010. For nye linjer som de forventes i 2012

		Afgange i begge retninger hverdage per time			Passagerer 1.000 per år	Køreplantimer 1.000 per år	Passagerer/ køreplante
		ikke myldretid kl. 6-20	myldretid kl. 7-9	aften kl. 20-24			
230R	Roskilde - Frederikssund	4	4	3	929	27	35
260R*	Køge - Ringsted	4	5	2	325	14	23
310R	Frederikssund - Farum	4	4	2	343	15	23
360R	Gilleleje - Helsingør	4	5	2	297	11	28
380R	Helsingør - Hillerød	4	5	2	436	13	33
390R	Helsingør - Helsingør	4	4	2	453	20	23
110R bane*	Køge-Faxe Ladeplads	4	4	2	468	16	29
210R bane	Køge-Rødvig	4	4	2	499	16	31
920R bane	Hillerød - Hundested	6	6	2	1.556	20	78
930R bane	Hillerød - Fr.Borg - Helsingør	4	4	3	1.060	11	98
940R bane	Hillerød - Gilleleje-Helsingør	4	4	4	1.328	26	52
960R bane	Hillerød-Tisvildeleje	4	4	4	961	12	80
910 bane	Jægersborg - Nærum	8	12	6	622	10	62
R linjer og lokalbaner i alt					9.276	211	44
150S/173E	Kokkedal - Nørreport	21	35	7	4.925	63	78
200S	Lyngby - Avedøre	12	13	6	3.454	45	76
250S	Buddinge - Islands Brygge	12	17	6	2.146	42	52
300S/330E	Ishøj - Nærum	26	34	6	5.725	93	61
350S	Ballerup - Dragør	17	19	12	8.600	95	91
400S/400	Lyngby - Ishøj	12	16	7	3.068	65	47
500S	Kokkedal - Ørestad	10	13	4	3.198	66	49
600S	Hillerød - Roskilde	9	12	2	2.765	72	38
382E	Hillerød - Rungsted st.	2	2	1	163	7	23
S og E linjer i alt					34.046	548	62

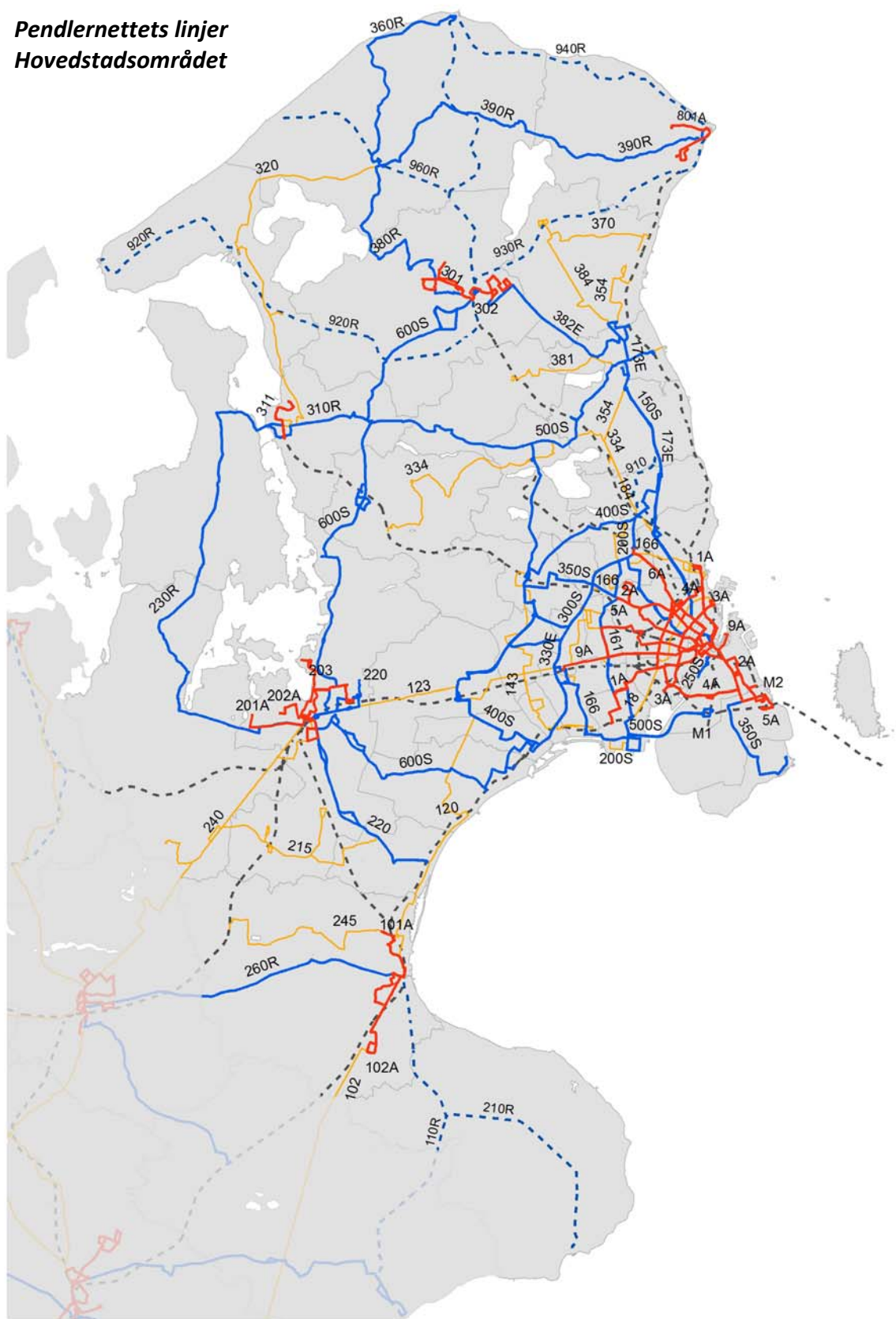
fortsættes...

...fortsat

		Afgange i begge retninger hverdage per time			Passagerer 1.000 per år	Køreplantimer 1.000 per år	Passagerer/ køreplantime
		ikke myldretid kl. 6-20	myldretid kl. 7-9	aften kl. 20-24			
18	Nordhavn st. - Friheden	16	21	9	5.391	66	82
102*	Herfølge-Præstø	2	2	0	125	10	12
120	Høje Tåstrup - Køge	4	4	2	350	17	21
123	Glostrup-Roskilde	9	12	4	2.188	38	58
143	Ballerup - Vallensbæk	5	6	2	632	16	39
161	Lyngby st. - Rødovre st.	4	5	3	629	19	33
166	Hellerup - Vallensbæk	6	7	2	1.789	42	43
184	Nørreport-Lyngby-Holte	6	7	4	1.663	27	62
215	Solrød-Havdrup-Viby	3	3	2	117	8	16
220	Roskilde - Solrød	3	4	1	139	7	21
240*	Roskilde - Ringsted	3	5	1	306	13	23
245	Ølby-Borup	3	4	2	211	8	26
320	Helsingør - Fr.sund	3	5	1	450	14	32
334	Stenløse - Holte	6	7	2	471	18	27
354	Holte - Nivå	6	6	2	797	20	40
370	Fredensborg - Humlebæk	3	5	0	230	5	46
381	Rungsted - Allerød.	3	5	2	338	9	38
384	Fredensborg - Kokkedal	2	2	0	109	4	25
Øvrige mellembys linjer i alt					15.935	341	47
1A	København	19	21	13	9.208	102	90
2A	København	21	24	13	9.893	113	87
3A	København	18	20	12	5.451	56	98
4A	København	25	28	13	10.083	128	79
5A	København	32	35	19	20.713	168	123
6A	København	23	32	13	10.548	115	92
9A	København	16	16	12	12.579	170	74
101A	Køge	11	12	6	1.031	31	33
102A	Køge	8	9	4	699	9	74
201A	Roskilde	8	8	4	1.049	25	42
202A	Roskilde	8	8	4	800	13	61
801A	Helsingør	8	8	4	1.081	20	55
203	Roskilde	2	2	1	190	5	38
301	Hillerød	6	7	2	1.094	17	64
302	Hillerød	6	7	2	882	12	74
311	Frederikssund	4	4	2	177	5	37
A og øvrige bybuslinjer i alt					85.476	987	87
Pendlernettet					144.734	2.087	69
Alle busser og lokalbaner					191.724	3.598	53
Pendlernettets andel af hele nettet af bus- og lokalbaner					75%	58%	

*Kører delvist udenfor hovedstadsområdet

Pendlernettets linjer
Hovedstadsområdet



7 Videre udvikling af Pendlernet

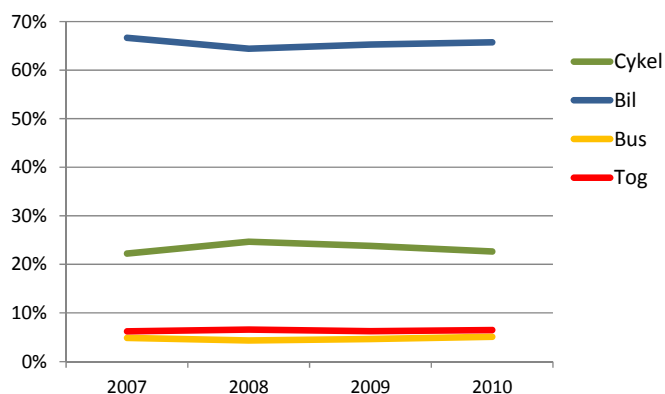
7.1 Bussen i markedet

Med denne plan lægges linjerne i Pendlernet, som det ser ud i 2013, fast. Det er i særlig grad Pendlernet som skal løfte forventningerne om, at den kollektive bustransport skal tage en væsentlig del af den fremtidige trafikvækst. Pendlernet skal rustes til at kunne tage flere passagerer, og der skal kæles for produktet, så mange af de nye kunder kommer helt af sig selv. Det betyder ikke, at der ikke skal udvikles på det net, der ligger udenfor Pendlernet. Der er bare ikke de samme forventninger til, at det er her, der vil komme mange nye kunder.

Samlet set så benyttes bussen som hovedtransportmiddel i 5 % af alle persontransportture på cykel, i bil eller med kollektiv transport i Movias område. Dertil kommer, at mange bruger en bus, når de skal til toget. Ca. 3 % af alle de kilometer, som personer kører i området, er med bus. Det lyder ikke af meget, og det dækker over store forskelle i forskellige geografiske områder og typer af relationer.

Udvikling i transportmidlernes markedsandele

Kilde: TU 2007-2010

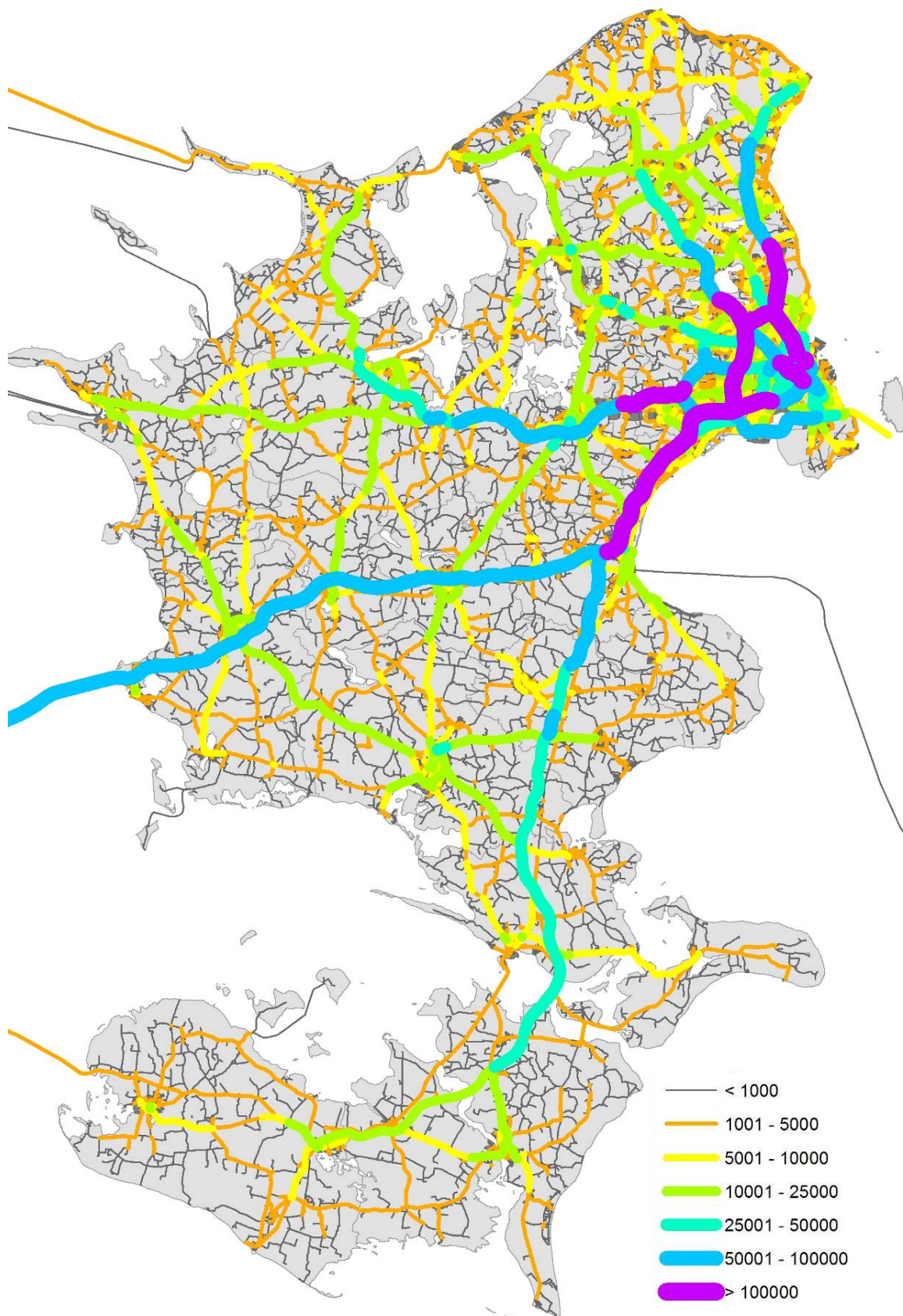


Pendlernet er blevet til gennem en arbejdsproces, hvor planlæggere med et godt lokalkendskab i kommuner, regioner og Movia har identificeret de buslinjer, der i deres område kvalificerer sig til Pendlernet. Der er taget udgangspunkt i linjerne, som de er nu, eller som de er besluttet at være i 2013. Sammenligner man Pendlernet med, hvor i vejnettet der er en efterspørgsel efter transport - efterspørgslen fremgår af figuren på sidste side - så er der en meget god overensstemmelse mellem, hvor de store efterspørgselsstrømme er, og hvor Pendlernet betjener.

7.2 Trafikplan 2013

Med Pendlernet på plads er næste skridt at se på, hvad det er for krav og ønsker - udover til frekvensen og linjeføringen - man kan have til linjerne i Pendlernet. I det kommende planarbejde med Trafikplan 2013 sættes det til debat i Movias ejerkreds. Gennem en proces med workshops og høringer blandt politikerne og embedsværk, skal de overordnede sigtelinjer og de konkrete initiativer for de kommende år lægges fast.

Der vil blive arbejdet med mål indenfor temaerne: Flere passagerer, stor passagertilfredshed og bedre miljø. Og det vil formentlig være Pendlernet, der skal bære størstedelen af fremgangen og forbedringer indenfor disse tre mål.



Transportefterspørgsel på vejnettet. Antal ture på et årsdøgn.

Kilde: Vejnetsudlægning på basis af data fra TU 2007-2010



Pendlernet på kommuneniveau

Bilagsrapport

Kommunerne:
Ballerup, Gentofte,
Gladsaxe, Herlev,
Furesø, Rudersdal,
Lyngby-Taarbæk og
Egedal

INDHOLD

1	OM BILAGSRAPPORTEN	1
2	SERVICEMÅL - BOLIGER.....	3
2.1	Datagrundlag	3
2.2	Kommentarer til kort og tabeller.....	3
3	SERVICEMÅL - ARBEJDSPLADSER	11
3.1	Datagrundlag	11
3.2	Kommentarer til kort og tabeller.....	11
4	TRANSPORTVANER - TURE MED RELATION TIL KOMMUNERNE	19
4.1	Datagrundlag	19
4.2	Kommentarer til kort og tabeller.....	19
5	TRANSPORTVANER - INDBYGGERNES TURE	31
5.1	Datagrundlag	31
5.2	Kommentarer til kort og tabeller.....	31
6	TABEL- OG FIGUROVERSIGT	42

1 Om bilagsrapporten

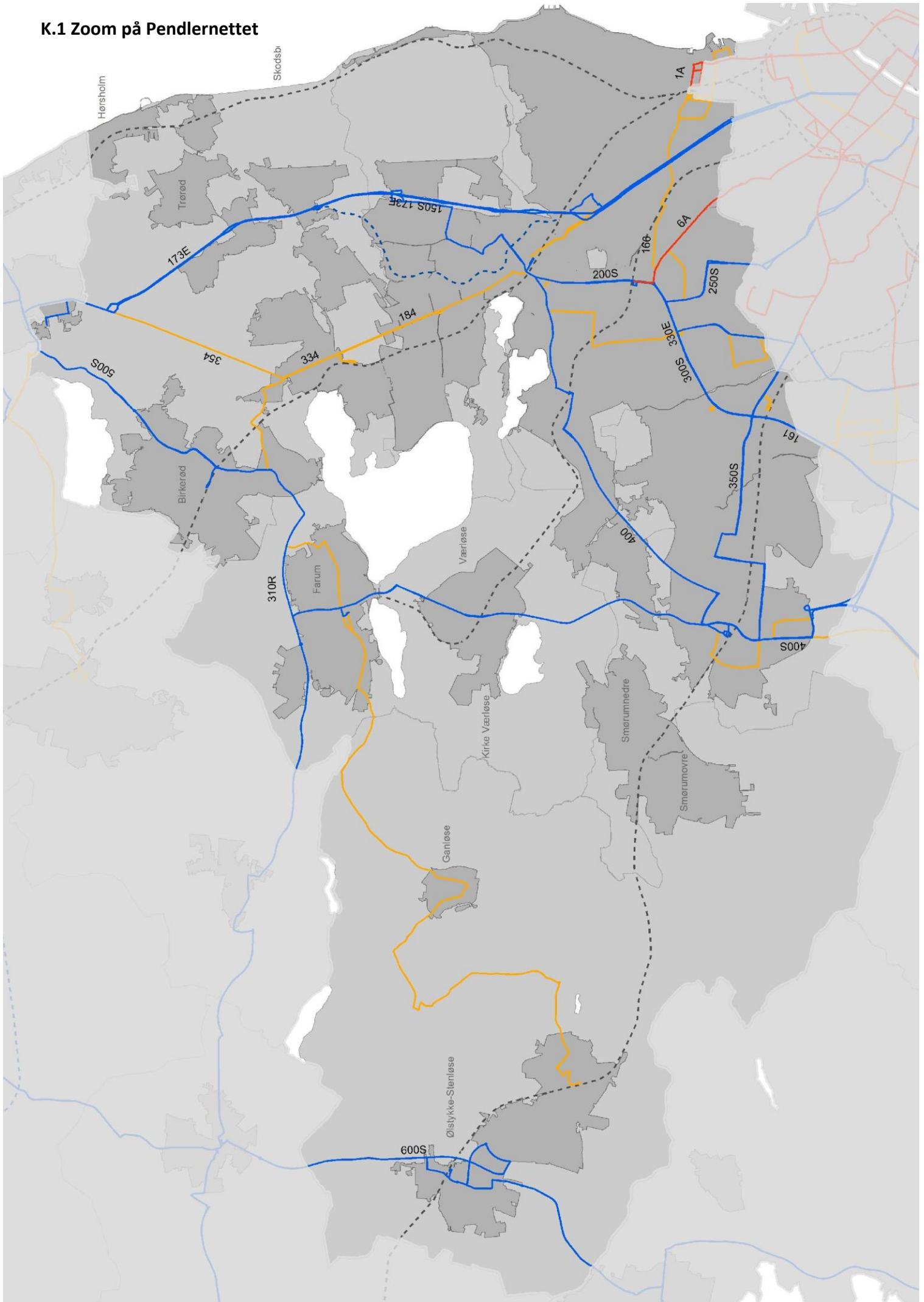
I denne bilagsrapport præsenteres supplerende materiale til brug for den lokale behandling af Pendlernet, som er i høring i frem til d. 10.4.2012. I høringsrapporten præsenteres data for Movias område som helhed. Der er imidlertid store variationer kommunerne imellem. Bilagsrapporten indeholder tabeller opdelt på de 45 kommuner samt figurer med et geografisk zoom på kommunerne: *Ballerup, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Furesø, Rudersdal, Lyngby-Taarbæk og Egedal.*

Det supplerende materiale omfatter fire temaer:

- Servicemål for dækning af boliger (kapitel 2)
- Servicemål for dækning af arbejdspladser (kapitel 3)
- Transportvaner - ture i samt til/fra kommunerne (kapitel 3)
- Transportvaner - indbyggernes ture opdelt på kommuner (kapitel 4)

Materialet præsenteres uden videre sammenligning og fortolkning. Det er tænkt som en slags hjælp til selvhjælp, hvor hver enkelt kommune kan sætte egne forhold i relief til helheden og til andre kommuner.

K.1 Zoom på Pendlernettet



2 Servicemål - boliger

2.1 Datagrundlag

Spørgsmålet om hvor godt et kollektivt transportnet dækker et område måles traditionelt på, hvor stor en andel af områdets boliger, der ligger indenfor rækkevidden af busser og tog.

Fra *Bygnings- og Boligregistret (BBR)* kender man alle bygningers funktion og lokalisering. Fra BBR er udvalgt alle helårsbeboelser i Movias område.

Data fra den nationale *Transportvaneundersøgelse (TU)* er brugt til at finde den afstand til busstop og stationer, hvor størstedelen - helt præcist defineret ved trefjededele - af den kollektive transports brugere kommer fra. Det har ført til identifikation af følgende differentierede oplandsafstande:

- Busstop og lokalbanestationer i fingerbyen 400 meter
- Busstop og lokalbanestationer udenfor fingerbyen 600 meter
- Stationer på statens baner 800 meter

Ved at sammenholde oplysninger fra BBR med oplysninger om den kollektive transports stationer og stoppesteder er beregnet mål for serviceniveauet mht. betjening af boliger.

Rejseplanens køreplansoplysninger kan bruges til at beregne servicemål for, hvor mange boliger der betjenes hvor hyppigt af Pendlernetts linjer. Det er kommune for kommune opgjort, hvor mange bus- og togafgange i Pendlernettet, som boligerne har indenfor rækkevidde defineret ved ovenstående afstande til stop og stationer. Beregningerne er korrigeret for, at samme bus kan standse flere gange indenfor samme boligens opland, dvs. der opgøres unikke afgange.

2.2 Kommentarer til kort og tabeller

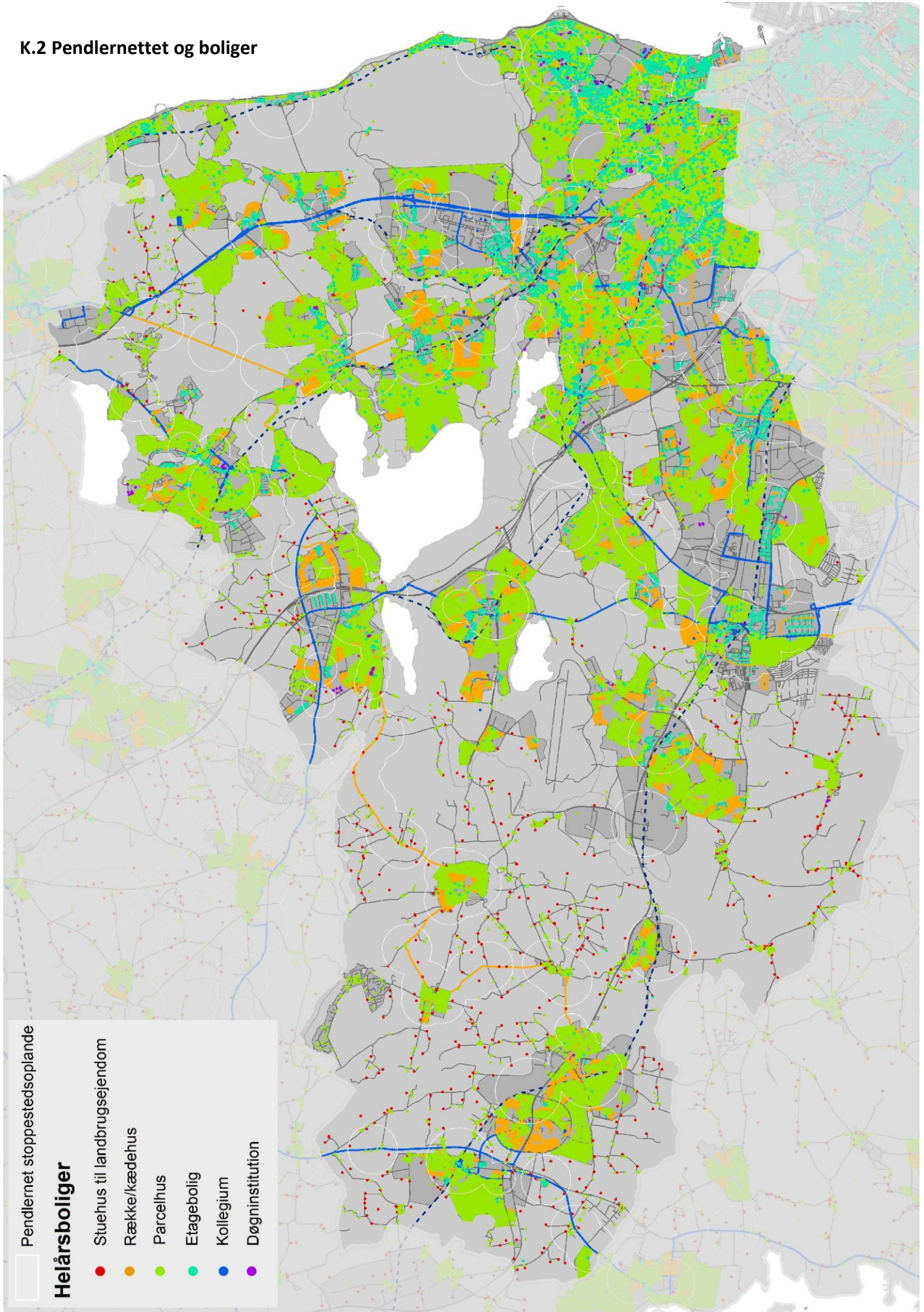
På *kort K.2* er vist et zoom på Pendlernettet i området med en markering af stationer og stoppestedsoplande jf. ovenstående differentierede afstandsmål. Kortet viser også områdets boligtyper.

Tabel B.1 og *kort K.3* er en opgørelse af, hvor mange boliger der i kommunerne ligger i oplandet til statens baner, Pendlernettet og det samlede kollektive net af tog og busser. Tabel og kort viser, at der er meget stor forskel kommunerne imellem. København, Frederiksberg og Tårnby udmærker sig ved på alle mål at have en meget høj oplandsdækning. Stevns, Lolland og Odsherred skiller sig ud med relativ lav dækning både i Pendlernettet og i det samlede net af kollektiv transport.

I *tabel B.2*, *tabel B.3* og *tabel B.4* er for alle kommuner vist den kollektive transports dækning med forskellige afstandsmål for alle stop og stationer. Der er vist mål for oplande på 200 meter, 400 meter, 600 meter, 800 meter og 1.200 meter. De tre tabeller adskiller sig på, hvilket niveau af nettet der ses på. Allerede ved 600 meter er alle boliger i Frederiksberg dækket af Pendlernettet. I København, Glostrup, Hvidovre og Tårnby skal man op på 800 meter, før 99 % af boligerne har Pendlernettet indenfor rækkevidde. Odsherred, Stevns, Lolland og Vordingborg kommuner har under 60 % af boligerne i Pendlernettes opland, også selvom man anvender et langt afstandsmål på 1.200 meter.

Tabel B.5 indeholder en opgørelse af, hvor store andele af boligerne i kommunerne der har forskellige niveauer for antallet af afgange i Pendlernettet. 76 % af alle boliger har på en hverdag 10 eller flere Pendlernet afgangene indenfor deres rækkevidde. 17 % har det højeste niveau med 1.000 eller flere afgangene, hvilket dække over, at det er et niveau, der kun findes i ganske få kommuner.

K.2 Pendlernet og boliger

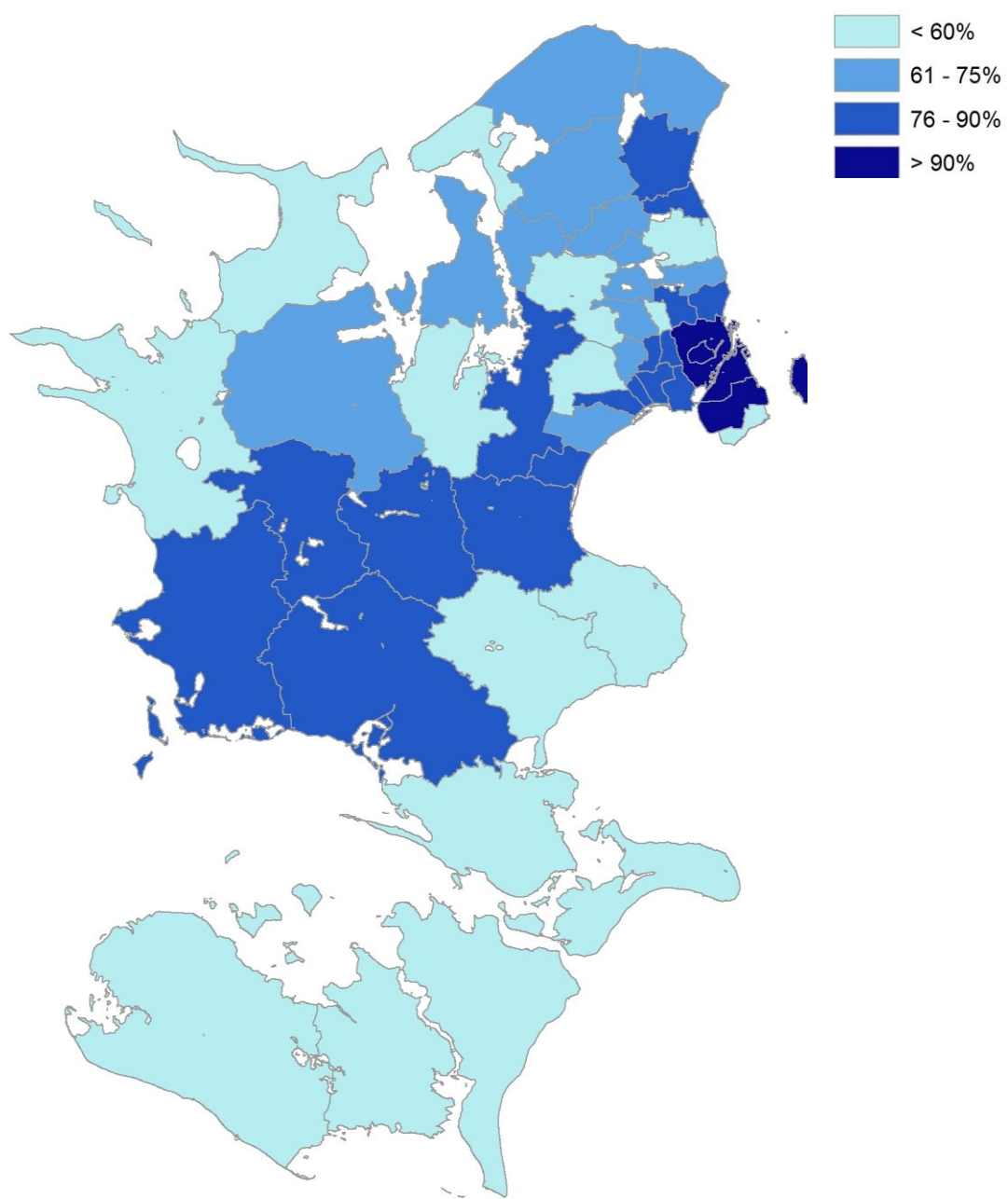


B.1 Servicemål - differentierende afstandsmål

400 m fra stop for bus/lokalbane i fingerbyen, 600 m fra stop for bus/lokalbane udenfor fingerbyen, 800 m fra anden station

Boliger i kommune	Statens baner	Pendlernet	Hele nettet
101 København	72%	96%	100%
147 Frederiksberg	89%	100%	100%
151 Ballerup	46%	71%	96%
153 Brøndby	56%	88%	98%
155 Dragør	0%	60%	96%
157 Gentofte	68%	77%	99%
159 Gladsaxe	42%	77%	97%
161 Glostrup	31%	84%	97%
163 Herlev	22%	48%	90%
165 Albertslund	21%	66%	95%
167 Hvidovre	49%	83%	94%
169 Høje-Taastrup	38%	55%	95%
173 Lyngby-Taarbæk	41%	73%	99%
175 Rødovre	27%	78%	97%
183 Ishøj	64%	88%	94%
185 Tårnby	46%	92%	97%
187 Vallensbæk	57%	79%	93%
190 Furesø	34%	62%	93%
201 Allerød	18%	63%	89%
210 Fredensborg	27%	80%	94%
217 Helsingør	21%	68%	99%
219 Hillerød	10%	71%	95%
223 Hørsholm	18%	79%	92%
230 Rudersdal	22%	42%	94%
240 Egedal	32%	49%	94%
250 Frederikssund	15%	62%	89%
253 Greve	38%	67%	94%
259 Køge	25%	81%	93%
260 Halsnæs	0%	57%	96%
265 Roskilde	15%	80%	93%
269 Solrød	66%	84%	90%
270 Gribskov	0%	73%	87%
306 Odsherred	0%	40%	84%
316 Holbæk	27%	71%	89%
320 Faxe	13%	47%	77%
326 Kalundborg	10%	58%	87%
329 Ringsted	18%	78%	90%
330 Slagelse	13%	78%	93%
336 Stevn	0%	29%	72%
340 Sorø	6%	77%	89%
350 Lejre	17%	49%	89%
360 Lolland	1%	34%	84%
370 Næstved	14%	77%	90%
376 Guldborgsund	13%	50%	75%
390 Vordingborg	9%	47%	77%
Alle boliger	40%	76%	94%

K.3 Pendlernetnets dækning af boliger i kommunerne (tabel B.1)



B.2 Afstand til statens baner

Boliger i kommune	Max afstand til nærmeste kollektiv forbindelse					
	200 m	400 m	600 m	800 m	1200 m	1200+
101 København	6%	27%	52%	72%	92%	100%
147 Frederiksberg	12%	44%	72%	89%	100%	100%
151 Ballerup	4%	16%	33%	46%	65%	100%
153 Brøndby	5%	18%	40%	56%	83%	100%
155 Dragør	0%	0%	0%	0%	0%	100%
157 Gentofte	7%	25%	47%	68%	95%	100%
159 Gladsaxe	4%	16%	28%	42%	67%	100%
161 Glostrup	2%	7%	19%	31%	54%	100%
163 Herlev	2%	9%	15%	22%	42%	100%
165 Albertslund	2%	6%	12%	21%	41%	100%
167 Hvidovre	7%	19%	33%	49%	73%	100%
169 Høje-Taastrup	1%	8%	21%	38%	66%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	4%	15%	31%	41%	63%	100%
175 Rødovre	0%	3%	11%	27%	59%	100%
183 Ishøj	2%	19%	42%	64%	87%	100%
185 Tårnby	4%	16%	32%	46%	67%	100%
187 Vallensbæk	3%	18%	40%	57%	82%	100%
190 Furesø	4%	13%	22%	34%	62%	100%
201 Allerød	3%	9%	14%	18%	29%	100%
210 Fredensborg	2%	7%	16%	27%	51%	100%
217 Helsingør	2%	7%	13%	21%	42%	100%
219 Hillerød	0%	2%	6%	10%	18%	100%
223 Hørsholm	1%	8%	15%	18%	36%	100%
230 Rudersdal	2%	6%	13%	22%	36%	100%
240 Egedal	2%	8%	19%	32%	56%	100%
250 Frederikssund	1%	4%	8%	15%	23%	100%
253 Greve	2%	9%	22%	38%	59%	100%
259 Køge	3%	9%	17%	25%	40%	100%
260 Halsnæs	0%	0%	0%	0%	0%	100%
265 Roskilde	1%	5%	9%	15%	33%	100%
269 Solrød	5%	24%	47%	66%	85%	100%
270 Gribskov	0%	0%	0%	0%	0%	100%
306 Odsherred	0%	0%	0%	0%	0%	100%
316 Holbæk	3%	10%	18%	27%	36%	100%
320 Faxe	1%	5%	8%	13%	20%	100%
326 Kalundborg	1%	4%	7%	10%	19%	100%
329 Ringsted	2%	7%	12%	18%	29%	100%
330 Slagelse	1%	5%	8%	13%	25%	100%
336 Stevn	0%	0%	0%	0%	0%	100%
340 Sorø	1%	3%	5%	6%	10%	100%
350 Lejre	1%	5%	11%	17%	25%	100%
360 Lolland	0%	0%	1%	1%	2%	100%
370 Næstved	1%	4%	9%	14%	25%	100%
376 Guldborgsund	1%	4%	8%	13%	21%	100%
390 Vordingborg	1%	4%	7%	9%	14%	100%
Alle boliger	4%	14%	27%	40%	56%	100%

B.3 Afstand til *Pendlernet*

Boliger i kommune	Max afstand til nærmeste forbindelse i Pendlernet (incl. statens baner)					
	200 m	400 m	600 m	800 m	1200 m	1200+
101 København	51%	86%	97%	99%	100%	100%
147 Frederiksberg	57%	95%	100%	100%	100%	100%
151 Ballerup	24%	54%	75%	84%	93%	100%
153 Brøndby	43%	80%	91%	96%	100%	100%
155 Dragør	30%	56%	66%	77%	87%	100%
157 Gentofte	19%	47%	69%	83%	97%	100%
159 Gladsaxe	33%	66%	85%	92%	100%	100%
161 Glostrup	39%	81%	96%	99%	100%	100%
163 Herlev	20%	43%	58%	64%	75%	100%
165 Albertslund	32%	60%	78%	92%	99%	100%
167 Hvidovre	32%	66%	91%	99%	100%	100%
169 Høje-Taastrup	12%	34%	52%	73%	86%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	26%	63%	79%	85%	93%	100%
175 Rødovre	35%	68%	85%	95%	100%	100%
183 Ishøj	15%	63%	86%	94%	98%	100%
185 Tårnby	48%	85%	96%	99%	100%	100%
187 Vallensbæk	42%	73%	85%	96%	100%	100%
190 Furesø	20%	51%	70%	80%	87%	100%
201 Allerød	24%	54%	69%	78%	88%	100%
210 Fredensborg	34%	70%	84%	89%	94%	100%
217 Helsingør	28%	55%	72%	83%	92%	100%
219 Hillerød	41%	65%	77%	80%	84%	100%
223 Hørsholm	44%	75%	85%	91%	96%	100%
230 Rudersdal	10%	28%	47%	63%	82%	100%
240 Egedal	12%	27%	41%	53%	79%	100%
250 Frederikssund	23%	47%	62%	71%	77%	100%
253 Greve	18%	49%	70%	83%	98%	100%
259 Køge	36%	71%	85%	90%	94%	100%
260 Halsnæs	15%	38%	57%	67%	80%	100%
265 Roskilde	39%	73%	82%	86%	91%	100%
269 Solrød	29%	65%	83%	93%	96%	100%
270 Gribskov	28%	57%	73%	81%	89%	100%
306 Odsherred	9%	26%	40%	48%	58%	100%
316 Holbæk	34%	58%	69%	75%	80%	100%
320 Faxe	16%	34%	45%	53%	66%	100%
326 Kalundborg	28%	46%	58%	63%	70%	100%
329 Ringsted	47%	73%	78%	80%	83%	100%
330 Slagelse	58%	74%	78%	81%	83%	100%
336 Stevns	5%	16%	29%	36%	44%	100%
340 Sorø	44%	71%	77%	81%	85%	100%
350 Lejre	16%	31%	43%	54%	65%	100%
360 Lolland	15%	27%	34%	41%	54%	100%
370 Næstved	38%	68%	77%	81%	86%	100%
376 Guldborgsund	28%	43%	49%	54%	61%	100%
390 Vordingborg	19%	38%	46%	50%	59%	100%
Alle boliger	36%	65%	77%	83%	89%	100%

B.4 Afstand til *hele* det kollektive net

Boliger i kommune:	Max afstand til nærmeste kollektiv forbindelse					
	200 m	400 m	600 m	800 m	1200 m	1200+
101 København	75%	99%	100%	100%	100%	100%
147 Frederiksberg	89%	100%	100%	100%	100%	100%
151 Ballerup	60%	95%	100%	100%	100%	100%
153 Brøndby	57%	95%	99%	100%	100%	100%
155 Dragør	51%	87%	99%	100%	100%	100%
157 Gentofte	69%	97%	100%	100%	100%	100%
159 Gladsaxe	65%	95%	99%	100%	100%	100%
161 Glostrup	66%	97%	100%	100%	100%	100%
163 Herlev	56%	89%	99%	100%	100%	100%
165 Albertslund	58%	95%	100%	100%	100%	100%
167 Hvidovre	53%	89%	99%	100%	100%	100%
169 Høje-Taastrup	64%	94%	99%	99%	100%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	69%	98%	100%	100%	100%	100%
175 Rødovre	62%	95%	100%	100%	100%	100%
183 Ishøj	45%	92%	96%	98%	100%	100%
185 Tårnby	54%	93%	100%	100%	100%	100%
187 Vallensbæk	52%	92%	100%	100%	100%	100%
190 Furesø	57%	92%	98%	99%	100%	100%
201 Allerød	42%	84%	95%	97%	99%	100%
210 Fredensborg	52%	89%	96%	98%	99%	100%
217 Helsingør	75%	97%	99%	99%	100%	100%
219 Hillerød	64%	92%	96%	98%	99%	100%
223 Hørsholm	58%	90%	96%	98%	99%	100%
230 Rudersdal	59%	92%	98%	99%	100%	100%
240 Egedal	49%	86%	94%	96%	98%	100%
250 Frederikssund	51%	82%	92%	96%	98%	100%
253 Greve	39%	88%	99%	99%	100%	100%
259 Køge	50%	84%	95%	97%	99%	100%
260 Halsnæs	56%	88%	96%	97%	99%	100%
265 Roskilde	57%	87%	94%	96%	99%	100%
269 Solrød	43%	80%	92%	97%	98%	100%
270 Gribskov	45%	76%	87%	91%	96%	100%
306 Odsherred	49%	75%	84%	90%	96%	100%
316 Holbæk	56%	82%	89%	93%	96%	100%
320 Faxe	42%	68%	77%	81%	87%	100%
326 Kalundborg	56%	82%	87%	91%	97%	100%
329 Ringsted	63%	87%	90%	93%	97%	100%
330 Slagelse	69%	88%	93%	95%	98%	100%
336 Stevn	35%	63%	72%	78%	85%	100%
340 Sorø	52%	83%	89%	93%	98%	100%
350 Lejre	46%	78%	88%	93%	96%	100%
360 Lolland	62%	79%	84%	88%	93%	100%
370 Næstved	57%	84%	90%	93%	97%	100%
376 Guldborgsund	47%	68%	75%	81%	87%	100%
390 Vordingborg	45%	68%	77%	81%	88%	100%
Alle boliger	63%	90%	95%	97%	98%	100%

B.5 Afgange i Pendlernettet

Bolig beliggende indenfor: 400 m fra stop for bus/lokalbane i fingerbyen, 600 m fra stop for bus/lokalbane udenfor fingerbyen og/eller 800 m fra anden station

Boliger i kommune	Andel af boliger med antallet af Pendlernetafgange på en hverdag					
	1.000+	500+	100+	10+	1+	Ingen
101 København	54%	84%	96%	96%	96%	4%
147 Frederiksberg	72%	97%	100%	100%	100%	0%
151 Ballerup	0%	10%	64%	71%	71%	29%
153 Brøndby	0%	1%	74%	88%	88%	12%
155 Dragør	0%	0%	58%	60%	60%	40%
157 Gentofte	8%	11%	75%	77%	77%	23%
159 Gladsaxe	2%	9%	63%	77%	77%	23%
161 Glostrup	0%	30%	66%	84%	84%	16%
163 Herlev	0%	22%	45%	48%	48%	52%
165 Albertslund	0%	0%	32%	66%	66%	34%
167 Hvidovre	0%	18%	83%	83%	83%	17%
169 Høje-Taastrup	0%	5%	49%	55%	55%	45%
173 Lyngby-Taarbæk	4%	12%	72%	74%	74%	26%
175 Rødovre	0%	28%	72%	78%	78%	22%
183 Ishøj	0%	46%	86%	88%	88%	12%
185 Tårnby	7%	29%	68%	92%	92%	8%
187 Vallensbæk	0%	21%	61%	79%	79%	21%
190 Furesø	0%	0%	48%	62%	62%	38%
201 Allerød	0%	0%	17%	58%	63%	37%
210 Fredensborg	0%	1%	37%	80%	80%	20%
217 Helsingør	0%	0%	44%	68%	68%	32%
219 Hillerød	0%	8%	42%	69%	71%	29%
223 Hørsholm	0%	0%	51%	79%	79%	21%
230 Rudersdal	0%	2%	38%	42%	42%	58%
240 Egedal	0%	0%	35%	49%	49%	51%
250 Frederikssund	0%	0%	21%	62%	62%	38%
253 Greve	0%	6%	56%	67%	67%	33%
259 Køge	0%	6%	53%	82%	82%	18%
260 Halsnæs	0%	0%	13%	57%	57%	43%
265 Roskilde	0%	5%	63%	80%	80%	20%
269 Solrød	0%	0%	65%	84%	84%	16%
270 Gribskov	0%	0%	23%	73%	73%	27%
306 Odsherred	0%	0%	0%	40%	40%	60%
316 Holbæk	0%	0%	37%	71%	71%	29%
320 Faxe	0%	0%	16%	48%	48%	52%
326 Kalundborg	0%	0%	12%	57%	58%	42%
329 Ringsted	0%	12%	47%	78%	78%	22%
330 Slagelse	0%	7%	30%	78%	78%	22%
336 Stevns	0%	0%	8%	29%	29%	71%
340 Sorø	0%	0%	37%	77%	77%	23%
350 Lejre	0%	0%	0%	45%	49%	51%
360 Lolland	0%	0%	5%	31%	34%	66%
370 Næstved	0%	7%	42%	77%	77%	23%
376 Guldborgsund	0%	0%	22%	50%	50%	50%
390 Vordingborg	0%	0%	14%	45%	47%	53%
Alle boliger	17%	29%	59%	76%	76%	24%

3 Servicemål - arbejdspladser

3.1 Datagrundlag

Man kan se på hvor godt den kollektiv transport dækker virksomheder og ansatte ved at tage udgangspunkt i data fra det *Centrale Virksomheds Register* (CVR). Registret rummer en kodning på typer af brancher, og det rummer oplysninger om antallet af ansatte i virksomhederne.

Der anvendes de samme differentierede afstandsmål til den kollektive transport, som der er anvendt for boliger:

- Busstop og lokalbanestationer i fingerbyen 400 meter
- Busstop og lokalbanestationer udenfor fingerbyen 600 meter
- Stationer på statens baner 800 meter

Ved at sammenholde oplysninger fra CVR om ansattes arbejdssted med oplysninger om lokalisering af den kollektive transports stationer og stoppesteder, kan der beregnes mål for serviceniveau.

Rejseplanens køreplansoplysninger kan bruges til at beregne servicemål for, hvor mange arbejdspladser der betjenes hvor hyppigt af Pendlernettets linjer. Det er kommune for kommune opgjort, hvor mange bus- og togafgange i Pendlernettet, som arbejdspladserne har indenfor rækkevidde defineret ved ovenstående afstande til stop og stationer. Beregningerne er korrigeret for, at samme bus kan standse flere gange indenfor samme arbejdsplads opland, dvs. der opgøres unikke afgange.

3.2 Kommentarer til kort og tabeller

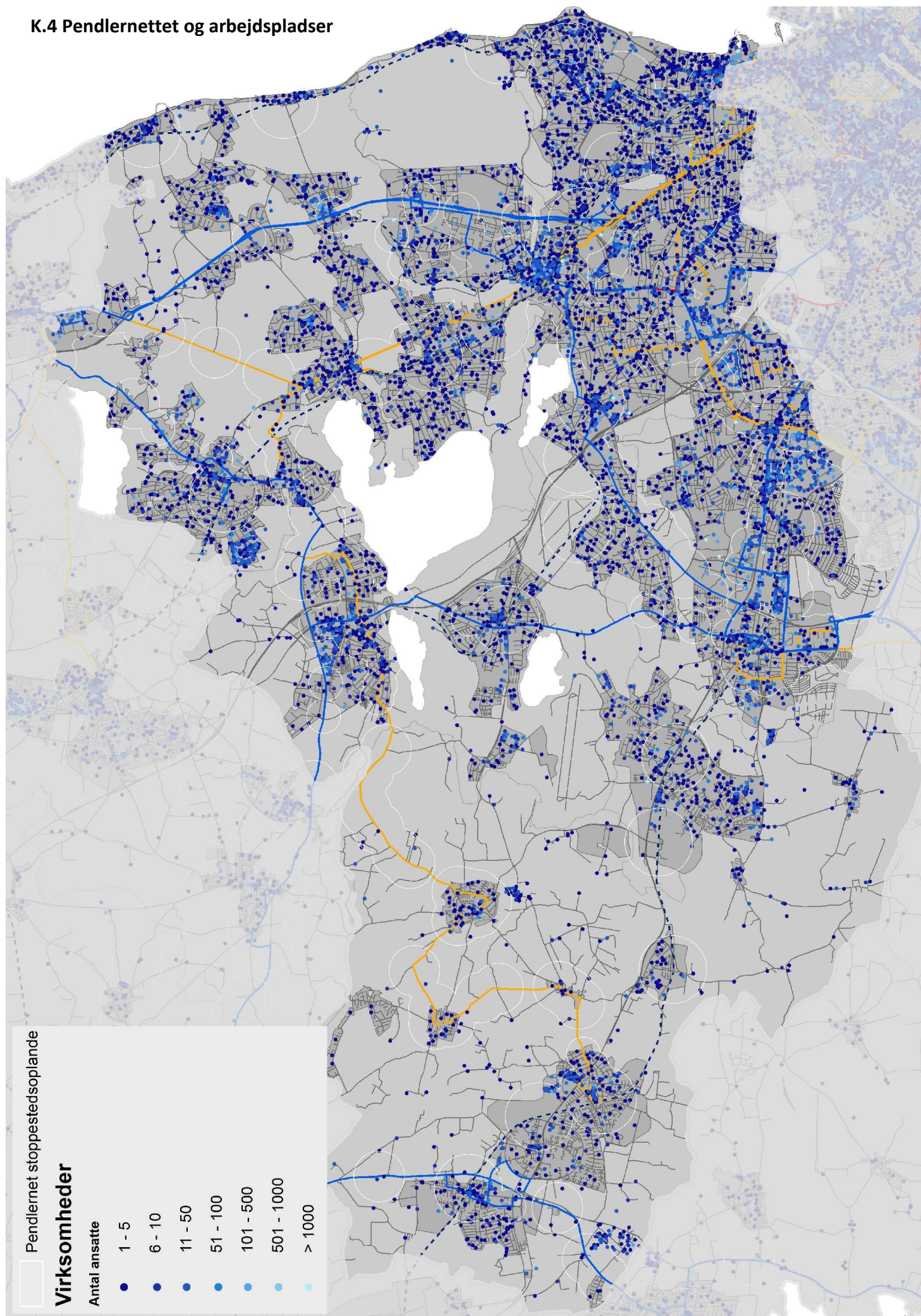
På kort K.4 er vist et zoom på Pendlernettet i området med en markering af stationer og stoppestedsoplande jf. ovenstående differentierede afstandsmål. Kortet viser også områdets arbejdspladser samt deres antal af ansatte.

Tabel A.1 og kort K.5 viser, hvor mange arbejdspladser der i kommunerne ligger i oplandet til statens baner, Pendlernettet og det samlede kollektive net af tog og busser. Tabel og kort viser, at der er meget stor forskel kommunerne imellem. København, Frederiksberg og Glostrup udmærker sig ved på alle mål at have en meget høj oplandsdækning. Stevns og Faxe kommuner skiller sig ud med lav dækning både i Pendlernettet og i det samlede net af kollektiv transport.

I *Tabel A.2, tabel A.3 og tabel A.4* er for alle kommuner vist den kollektive transports dækning med forskellige afstandsmål for alle stop og stationer. Der er vist mål for oplande på 200 meter, 400 meter, 600 meter, 800 meter og 1.200 meter. De tre tabeller adskiller sig på, om der regnes på hele det kollektive net, Pendlernettet eller alene statens baner. Allerede ved 600 meter er alle arbejdspladser i Frederiksberg og Glostrup dækket af Pendlernettet. I København, Albertslund og Hvidovre skal man op på 800 meter, før 98 % af arbejdspladserne har Pendlernettet indenfor rækkevidde. Odsherred, Stevns og Vordingborg kommuner har under 75 % af arbejdspladserne i Pendlernettes opland, også selvom man anvender et mål på 1.200 meter.

Tabel A.5 indeholder en opgørelse af, hvor store andele af arbejdspladserne i kommunerne der har forskellige niveauer for antallet af afgange i Pendlernettet. 81 % af alle arbejdspladser har på en hverdag 10 eller flere Pendlernet afgange indenfor deres rækkevidde. 23 % har det højeste niveau med 1.000 eller flere afgange, hvilket dække over, at det er et niveau, der kun findes i ganske få kommuner.

K.4 Pendlernet og arbejdspladser

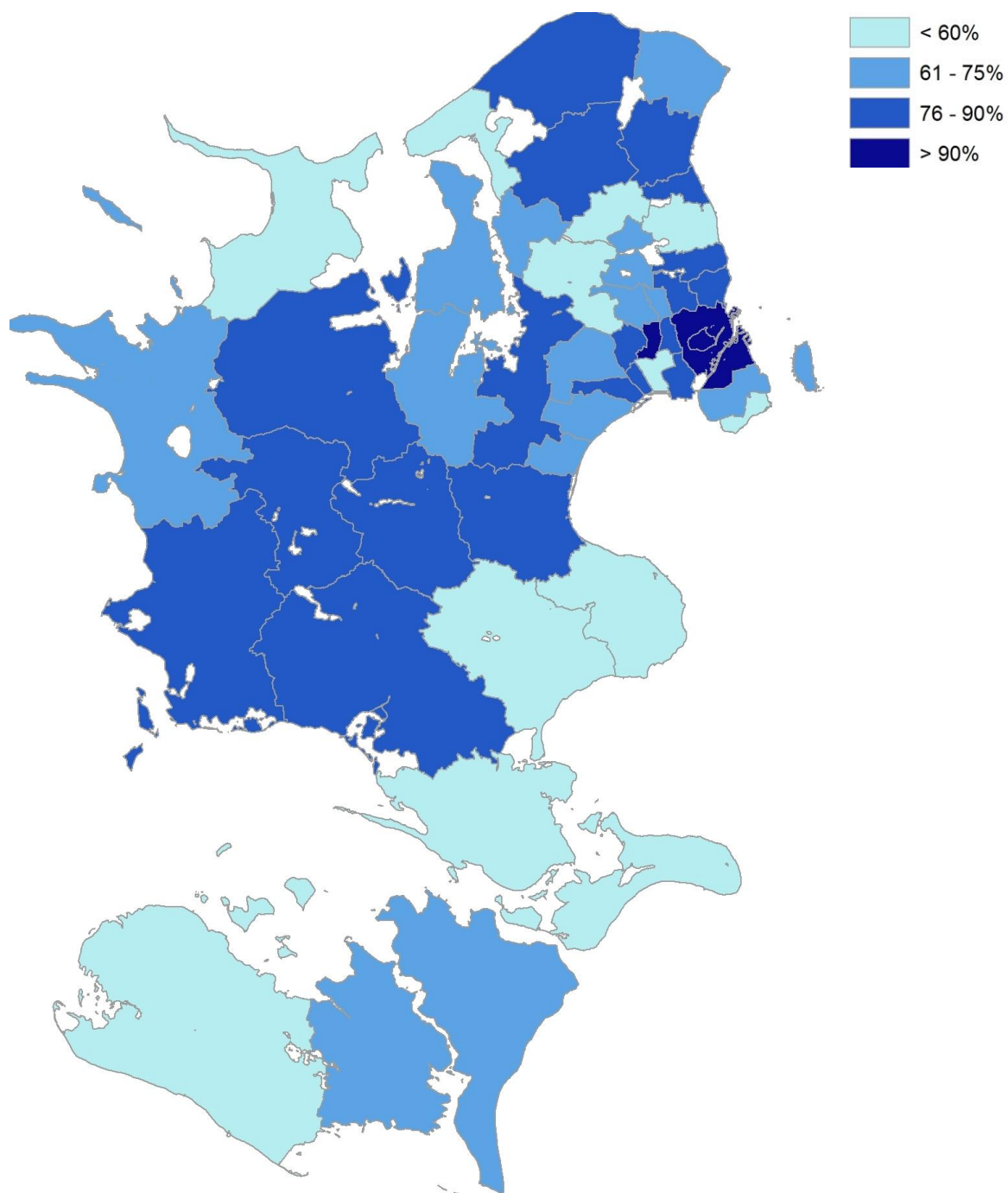


A.1 Servicemål - differentierende afstandsmål

400 m fra stop for bus/lokalbane i fingerbyen, 600 m fra stop for bus/lokalbane udenfor fingerbyen, 800 m fra anden station

Ansatte i kommune	Statens baner	Pendlernet	Hele nettet
101 København	79%	95%	100%
147 Frederiksberg	91%	100%	100%
151 Ballerup	42%	64%	91%
153 Brøndby	29%	57%	95%
155 Dragør	0%	53%	98%
157 Gentofte	49%	79%	100%
159 Gladsaxe	30%	76%	93%
161 Glostrup	30%	95%	98%
163 Herlev	29%	73%	99%
165 Albertslund	24%	82%	94%
167 Hvidovre	22%	89%	97%
169 Høje-Taastrup	40%	63%	95%
173 Lyngby-Taarbæk	52%	83%	98%
175 Rødovre	11%	79%	92%
183 Ishøj	42%	80%	95%
185 Tårnby	32%	72%	93%
187 Vallensbæk	47%	87%	98%
190 Furesø	37%	63%	96%
201 Allerød	19%	58%	94%
210 Fredensborg	17%	75%	91%
217 Helsingør	29%	69%	97%
219 Hillerød	18%	82%	96%
223 Hørsholm	20%	87%	97%
230 Rudersdal	20%	53%	98%
240 Egedal	41%	54%	93%
250 Frederikssund	20%	74%	92%
253 Greve	24%	63%	90%
259 Køge	47%	83%	90%
260 Halsnæs	0%	60%	88%
265 Roskilde	35%	86%	93%
269 Solrød	54%	72%	77%
270 Gribskov	0%	84%	93%
306 Odsherred	0%	52%	88%
316 Holbæk	39%	83%	92%
320 Faxe	19%	55%	81%
326 Kalundborg	15%	61%	94%
329 Ringsted	23%	87%	96%
330 Slagelse	16%	84%	94%
336 Stevn	0%	34%	75%
340 Sorø	4%	84%	93%
350 Lejre	22%	68%	89%
360 Lolland	5%	56%	94%
370 Næstved	26%	79%	91%
376 Guldborgsund	25%	69%	86%
390 Vordingborg	17%	55%	86%
Alle ansatte	44%	81%	95%

K.5 Pendlernetnets dækning af arbejdspladser i kommunerne (tabel A.1)



A.2 Afstand til statens baner

Ansatte i kommune	Max afstand til nærmeste kollektiv forbindelse					
	200 m	400 m	600 m	800 m	1200 m	1200+
101 København	12%	34%	60%	79%	91%	100%
147 Frederiksberg	14%	47%	82%	91%	100%	100%
151 Ballerup	4%	11%	24%	42%	71%	100%
153 Brøndby	1%	4%	12%	29%	43%	100%
155 Dragør	0%	0%	0%	0%	0%	100%
157 Gentofte	5%	14%	29%	49%	99%	100%
159 Gladsaxe	3%	7%	20%	30%	56%	100%
161 Glostrup	8%	17%	21%	30%	57%	100%
163 Herlev	1%	3%	18%	29%	54%	100%
165 Albertslund	3%	8%	12%	24%	42%	100%
167 Hvidovre	4%	12%	17%	22%	30%	100%
169 Høje-Taastrup	4%	18%	31%	40%	65%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	7%	26%	43%	52%	67%	100%
175 Rødovre	1%	2%	4%	11%	38%	100%
183 Ishøj	10%	21%	32%	42%	49%	100%
185 Tårnby	4%	14%	21%	32%	48%	100%
187 Vallensbæk	10%	17%	41%	47%	63%	100%
190 Furesø	5%	16%	29%	37%	63%	100%
201 Allerød	5%	8%	16%	19%	23%	100%
210 Fredensborg	4%	8%	12%	17%	32%	100%
217 Helsingør	7%	19%	24%	29%	37%	100%
219 Hillerød	2%	5%	11%	18%	40%	100%
223 Hørsholm	3%	7%	8%	20%	35%	100%
230 Rudersdal	3%	5%	16%	20%	31%	100%
240 Egedal	2%	9%	27%	41%	55%	100%
250 Frederikssund	2%	6%	16%	20%	27%	100%
253 Greve	6%	15%	22%	24%	42%	100%
259 Køge	5%	18%	25%	47%	60%	100%
260 Halsnæs	0%	0%	0%	0%	0%	100%
265 Roskilde	3%	17%	26%	35%	55%	100%
269 Solrød	14%	31%	44%	54%	80%	100%
270 Gribskov	0%	0%	0%	0%	0%	100%
306 Odsherred	0%	0%	0%	0%	0%	100%
316 Holbæk	6%	15%	25%	39%	48%	100%
320 Faxe	4%	12%	16%	19%	24%	100%
326 Kalundborg	2%	7%	12%	15%	25%	100%
329 Ringsted	1%	4%	8%	23%	43%	100%
330 Slagelse	1%	5%	11%	16%	31%	100%
336 Stevn	0%	0%	0%	0%	0%	100%
340 Sorø	1%	2%	3%	4%	5%	100%
350 Lejre	2%	9%	19%	22%	27%	100%
360 Lolland	0%	2%	3%	5%	6%	100%
370 Næstved	2%	8%	16%	26%	47%	100%
376 Guldborgsund	2%	9%	16%	25%	32%	100%
390 Vordingborg	2%	5%	12%	17%	26%	100%
Alle ansatte	6%	19%	33%	44%	60%	100%

A.3 Afstand til Pendlernet

Ansatte i kommune	Max afstand til nærmeste forbindelse i Pendlernet (incl. statens baner)					
	200 m	400 m	600 m	800 m	1200 m	1200+
101 København	53%	88%	95%	98%	99%	100%
147 Frederiksberg	56%	97%	100%	100%	100%	100%
151 Ballerup	22%	47%	78%	87%	99%	100%
153 Brøndby	17%	45%	56%	81%	99%	100%
155 Dragør	24%	49%	55%	61%	90%	100%
157 Gentofte	39%	60%	74%	92%	99%	100%
159 Gladsaxe	30%	64%	83%	86%	100%	100%
161 Glostrup	34%	92%	100%	100%	100%	100%
163 Herlev	41%	67%	83%	90%	94%	100%
165 Albertslund	39%	76%	95%	98%	100%	100%
167 Hvidovre	58%	83%	95%	99%	100%	100%
169 Høje-Taastrup	22%	55%	72%	80%	88%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	35%	79%	91%	94%	98%	100%
175 Rødovre	44%	70%	86%	94%	100%	100%
183 Ishøj	23%	64%	83%	92%	95%	100%
185 Tårnby	45%	68%	78%	85%	87%	100%
187 Vallensbæk	32%	82%	95%	100%	100%	100%
190 Furesø	30%	57%	74%	81%	85%	100%
201 Allerød	34%	54%	66%	70%	75%	100%
210 Fredensborg	32%	62%	77%	84%	95%	100%
217 Helsingør	38%	62%	78%	85%	97%	100%
219 Hillerød	58%	81%	87%	89%	92%	100%
223 Hørsholm	52%	84%	89%	92%	98%	100%
230 Rudersdal	28%	46%	57%	65%	81%	100%
240 Egedal	12%	30%	49%	61%	78%	100%
250 Frederikssund	32%	65%	75%	79%	82%	100%
253 Greve	32%	59%	71%	79%	91%	100%
259 Køge	39%	71%	86%	93%	95%	100%
260 Halsnæs	31%	49%	60%	67%	88%	100%
265 Roskilde	57%	83%	89%	91%	95%	100%
269 Solrød	38%	54%	73%	83%	94%	100%
270 Gribskov	40%	72%	84%	89%	93%	100%
306 Odsherred	12%	35%	52%	61%	66%	100%
316 Holbæk	43%	70%	81%	85%	88%	100%
320 Faxe	16%	36%	52%	64%	78%	100%
326 Kalundborg	36%	53%	61%	80%	83%	100%
329 Ringsted	50%	76%	87%	91%	92%	100%
330 Slagelse	61%	78%	84%	86%	87%	100%
336 Stevns	6%	25%	34%	42%	54%	100%
340 Sorø	58%	74%	84%	85%	89%	100%
350 Lejre	31%	52%	65%	71%	79%	100%
360 Lolland	30%	46%	56%	62%	76%	100%
370 Næstved	47%	72%	79%	82%	88%	100%
376 Guldborgsund	45%	60%	66%	72%	79%	100%
390 Vordingborg	34%	48%	55%	58%	70%	100%
Alle ansatte	43%	72%	83%	88%	93%	100%

A.4 Afstand til *hele* det kollektive net

Ansatte i kommune	Max afstand til nærmeste kollektiv forbindelse					
	200 m	400 m	600 m	800 m	1200 m	1200+
101 København	76%	99%	100%	100%	100%	100%
147 Frederiksberg	91%	100%	100%	100%	100%	100%
151 Ballerup	49%	87%	100%	100%	100%	100%
153 Brøndby	60%	94%	97%	100%	100%	100%
155 Dragør	71%	96%	99%	100%	100%	100%
157 Gentofte	85%	99%	100%	100%	100%	100%
159 Gladsaxe	56%	93%	100%	100%	100%	100%
161 Glostrup	62%	98%	100%	100%	100%	100%
163 Herlev	76%	98%	100%	100%	100%	100%
165 Albertslund	58%	94%	99%	100%	100%	100%
167 Hvidovre	70%	95%	100%	100%	100%	100%
169 Høje-Taastrup	58%	93%	99%	99%	100%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	65%	98%	100%	100%	100%	100%
175 Rødovre	66%	89%	100%	100%	100%	100%
183 Ishøj	47%	91%	97%	98%	99%	100%
185 Tårnby	56%	88%	99%	99%	99%	100%
187 Vallensbæk	41%	98%	100%	100%	100%	100%
190 Furesø	64%	96%	98%	99%	100%	100%
201 Allerød	50%	90%	98%	98%	99%	100%
210 Fredensborg	48%	88%	93%	97%	99%	100%
217 Helsingør	71%	95%	99%	99%	100%	100%
219 Hillerød	78%	94%	97%	98%	99%	100%
223 Hørsholm	67%	96%	97%	99%	100%	100%
230 Rudersdal	69%	97%	99%	99%	100%	100%
240 Egedal	45%	83%	94%	96%	98%	100%
250 Frederikssund	55%	86%	94%	96%	98%	100%
253 Greve	50%	89%	97%	99%	100%	100%
259 Køge	54%	85%	93%	98%	99%	100%
260 Halsnæs	56%	79%	88%	88%	99%	100%
265 Roskilde	70%	91%	96%	97%	98%	100%
269 Solrød	49%	65%	80%	87%	98%	100%
270 Gribskov	57%	84%	93%	94%	96%	100%
306 Odsherred	50%	79%	88%	91%	96%	100%
316 Holbæk	58%	85%	91%	95%	97%	100%
320 Faxe	45%	68%	81%	87%	90%	100%
326 Kalundborg	58%	73%	94%	96%	98%	100%
329 Ringsted	71%	92%	96%	97%	98%	100%
330 Slagelse	71%	89%	94%	96%	98%	100%
336 Stevn	37%	67%	75%	82%	88%	100%
340 Sorø	66%	86%	93%	97%	99%	100%
350 Lejre	58%	81%	88%	94%	96%	100%
360 Lolland	74%	85%	94%	96%	98%	100%
370 Næstved	65%	82%	90%	93%	97%	100%
376 Guldborgsund	60%	80%	86%	89%	95%	100%
390 Vordingborg	54%	74%	86%	89%	94%	100%
Alle ansatte	67%	92%	97%	98%	99%	100%

A.5 Afgange i Pendlernet

Arbejdsplads beliggende indenfor: 400 m fra stop for bus/lokalbane i fingerbyen, 600 m fra stop for bus/lokalbane udenfor fingerbyen og/eller 800 m fra anden station

Ansatte i kommune:	Andel af boliger med antallet af Pendlernetafgange på en hverdag					
	1.000+	500+	100+	10+	1+	Ingen
101 København	68%	89%	95%	95%	95%	5%
147 Frederiksberg	83%	98%	100%	100%	100%	0%
151 Ballerup	0%	8%	58%	64%	64%	36%
153 Brøndby	0%	1%	51%	57%	57%	43%
155 Dragør	0%	0%	52%	53%	53%	47%
157 Gentofte	12%	15%	65%	79%	79%	21%
159 Gladsaxe	1%	23%	71%	76%	76%	24%
161 Glostrup	0%	45%	71%	96%	96%	4%
163 Herlev	0%	24%	70%	73%	73%	27%
165 Albertslund	0%	4%	73%	82%	82%	18%
167 Hvidovre	0%	7%	70%	90%	90%	10%
169 Høje-Taastrup	0%	22%	58%	63%	63%	37%
173 Lyngby-Taarbæk	15%	38%	83%	83%	83%	17%
175 Rødovre	0%	14%	62%	79%	79%	21%
183 Ishøj	0%	33%	75%	80%	80%	20%
185 Tårnby	3%	16%	57%	73%	73%	27%
187 Vallensbæk	0%	16%	49%	87%	87%	13%
190 Furesø	0%	0%	45%	63%	63%	37%
201 Allerød	0%	0%	19%	45%	58%	42%
210 Fredensborg	0%	0%	31%	75%	75%	25%
217 Helsingør	0%	0%	40%	69%	69%	31%
219 Hillerød	0%	12%	60%	81%	82%	18%
223 Hørsholm	0%	0%	75%	86%	87%	13%
230 Rudersdal	0%	6%	51%	53%	53%	47%
240 Egedal	0%	0%	39%	54%	54%	46%
250 Frederikssund	0%	0%	28%	72%	74%	26%
253 Greve	0%	6%	41%	63%	63%	37%
259 Køge	0%	14%	56%	83%	83%	17%
260 Halsnæs	0%	0%	15%	60%	60%	40%
265 Roskilde	0%	23%	73%	86%	86%	14%
269 Solrød	0%	0%	53%	73%	73%	27%
270 Gribskov	0%	0%	33%	84%	84%	16%
306 Odsherred	0%	0%	0%	52%	52%	48%
316 Holbæk	0%	0%	53%	82%	83%	17%
320 Faxe	0%	0%	23%	55%	55%	45%
326 Kalundborg	0%	0%	19%	61%	61%	39%
329 Ringsted	0%	8%	60%	87%	87%	13%
330 Slagelse	0%	7%	38%	84%	84%	16%
336 Stevns	0%	0%	12%	34%	34%	66%
340 Sorø	0%	0%	40%	84%	84%	16%
350 Lejre	0%	0%	0%	66%	68%	32%
360 Lolland	0%	0%	10%	55%	56%	44%
370 Næstved	0%	14%	58%	79%	79%	21%
376 Guldborgsund	0%	0%	35%	69%	69%	31%
390 Vordingborg	0%	0%	24%	53%	55%	45%
Alle ansatte	23%	36%	66%	80%	81%	19%

4 Transportvaner - ture med relation til kommunerne

4.1 Datagrundlag

Hvert år kontaktes et repræsentativt udsnit af danskere mellem 10-84 år via brev med en forespørgsel, om de vil deltage i Transportvaneundersøgelsen (TU). Interviewet koncentrerer sig om adfærd på én bestemt dag - som oftest dagen før interviewet. Der interviewes om alle dage hele året rundt. Der stilles spørgsmål om personen: Køn, alder, husstandstype, beskæftigelse, indtægt, bilejerskab mm. Og der stilles spørgsmål om transport: Formål, tidspunkt, transportmiddel mm. Rejsernes udgangspunkt og endemål kortlægges på adresser, hvoraf det er muligt at identificere de geografiske koordinater til ca. 98 %.

De udtræk, der præsenteres i dette notat, er baseret på interview fra perioden 2007-2010 og omfatter ture på cykel, i bil eller med kollektiv transport med relation til Movia området. Langt de fleste ture er internt i området, men også ture ind og ud af Movias område indgår. Der arbejdes med vægtet materiale, dvs. der korrigeres for, at stikprøven er skæv, fordi ikke alle personer er lige tilbøjelige til at svare på spørgeundersøgelser.

Der er anvendt to forskellige optikker til at udtrække data efter. Først vises i dette kapitel nøgletal for alle ture med relation til de forskellige kommuner, uanset om det er beboere eller andre der udfører dem. I kapitel 5 vises nøgletal for den transport som udføres af kommunernes egne indbyggere i, til/fra og udenfor kommunen.

4.2 Kommentarer til kort og tabeller

Tablet T.1 viser det samlede datagrundlag af ture med relation til kommunerne. Der er tale om et omfattende materiale med ca. 68.000 turregistreringer. Stikprøven er repræsentativ, og derfor har kommuner med få indbyggere relativt få registreringer. Usikkerheden er tilsvarende varierende på de følgende tabeller, hvor data præsenteres som procentfordelinger baseret på vægtede data. Som en grov tommelfingerregel, så er resultater relativt valide, når datamængden overstiger 1.000. Særligt Dragør, Ishøj, Vallensbæk og Stevn skal derfor fortolke resultater i deres kommuner med en vis varsomhed. Det samme gælder, om end ikke helt i samme grad, Lejre, Solrød og Albertslund.

Tablet T.2 og *kort K.6* viser fordeling mellem interne og eksterne ture på opregnet materiale. 58 % af alle ture finder sted internt i en kommune, og 42 % finder sted mellem to kommuner. I toppen af kommuner med en stor andel interne ture ligger Lolland, Guldborgsund, Slagelse, Næstved, Vordingborg, Kalundborg, Helsingør og Odsherred. I toppen af kommuner med relativt mange eksterne ture finder man Brøndby, Ishøj, Vallensbæk, Glostrup, Frederiksberg, Herlev, Albertslund og Rødovre.

Tablet T.3 er en opgørelse af rejseformål opdelt i hovedgrupperne: arbejde, uddannelse, ærinde og fritid. I meget runde tal så fordeler turene sig med en tredjedel pendling (arbejde og uddannelse), en tredjedel ærindeture og en tredjedel fritidsture. Der er forskelle mellem kommunerne imellem, fx skiller Odsherred sig ud med et højt element af fritidsture og Frederiksberg med en relativ stor andel uddannelsesture i eller til/fra kommunen.

Tablet T.4 og *kort K.7* viser turenes fordeling på hovedtransportmidler. Knap en fjerdedel er på cykel, to tredjedele er i bil og resten - lidt over 10 % er med bus og tog. Forskellen er tydelig mellem kommunerne imellem. København og Frederiksberg er cykel- og busbyer. Kalundborg, Gribskov og Odsherred er de mest bildominerende kommuner, tæt fulgt af andre kommuner. Der ses en sammenhæng mellem

afstand fra centalkommunerne og andel af ture med bil. Stevns, Lolland, Odsherred og Kalundborg ligger i bund mht. kollektivbrug, når man ser på bus og tog under et.

I *tabel T.5* ses kilometer for ture med relation til kommunerne. Her viser der sig et andet billede end, når det ses på ture, idet de korte cykelture ikke skæpper så godt i regnskabet som de lange bilture. Kun 5 % af de samlede antal kilometer tilbagelægges på cykel, bilen tager sig af 78 % af kilometerne og den kollektive transport 18 %. Især de lange togture til og fra hovedstadsområdet bidrager med mange kilometer.

Table T.6 viser en opgørelse af gennemsnitslængder for cykel-, bil-, bus- og togture med relation til kommunerne. Længden regnes for den samlede rejse fra dør til dør. Gennemsnitstal kan dække over forskellige fordelinger af korte hhv. lange ture. I *tabel T.7* er en tilsvarende opgørelse over det gennemsnitlige tidsforbrug på den samlede rejse. Og i *tabel T.8* har gennemsnits længder og tider dannet udgangspunkt for beregning af de gennemsnitlige rejsehastigheder.

T.1 Ture med relation til kommuner - datagrundlag

Uvægtede data

Ture med relation til:	Turrelation		
	Intern	Til/fra	Alle
101 København	7.542	9.553	17.095
147 Frederiksberg	640	2.836	3.476
151 Ballerup	721	1.615	2.336
153 Brøndby	180	1.005	1.185
155 Dragør	186	317	503
157 Gentofte	1.028	2.179	3.207
159 Gladsaxe	743	1.973	2.716
161 Glostrup	223	1.073	1.296
163 Herlev	289	1.055	1.344
165 Albertslund	203	694	897
167 Hvidovre	603	1.105	1.708
169 Høje-Taastrup	631	1.363	1.994
173 Lyngby-Taarbæk	732	1.962	2.694
175 Rødovre	364	1.047	1.411
183 Ishøj	133	595	728
185 Tårnby	466	1.058	1.524
187 Vallensbæk	113	475	588
190 Furesø	594	1.019	1.613
201 Allerød	373	691	1.064
210 Fredensborg	566	1.141	1.707
217 Helsingør	1.288	864	2.152
219 Hillerød	960	1.224	2.184
223 Hørsholm	385	745	1.130
230 Rudersdal	861	1.512	2.373
240 Egedal	582	1.065	1.647
250 Frederikssund	952	849	1.801
253 Greve	731	1.107	1.838
259 Køge	1.184	1.251	2.435
260 Halsnæs	663	469	1.132
265 Roskilde	1.718	1.882	3.600
269 Solrød	311	586	897
270 Gribskov	923	743	1.666
306 Odsherred	813	532	1.345
316 Holbæk	1.586	1.124	2.710
320 Faxe	648	596	1.244
326 Kalundborg	1.109	645	1.754
329 Ringsted	572	703	1.275
330 Slagelse	1.740	940	2.680
336 Stevns	381	378	759
340 Sorø	571	598	1.169
350 Lejre	342	637	979
360 Lolland	1.201	357	1.558
370 Næstved	1.965	1.057	3.022
376 Guldborgsund	1.528	562	2.090
390 Vordingborg	1.102	627	1.729
Alle kommuner*	40.446	27.896	68.342

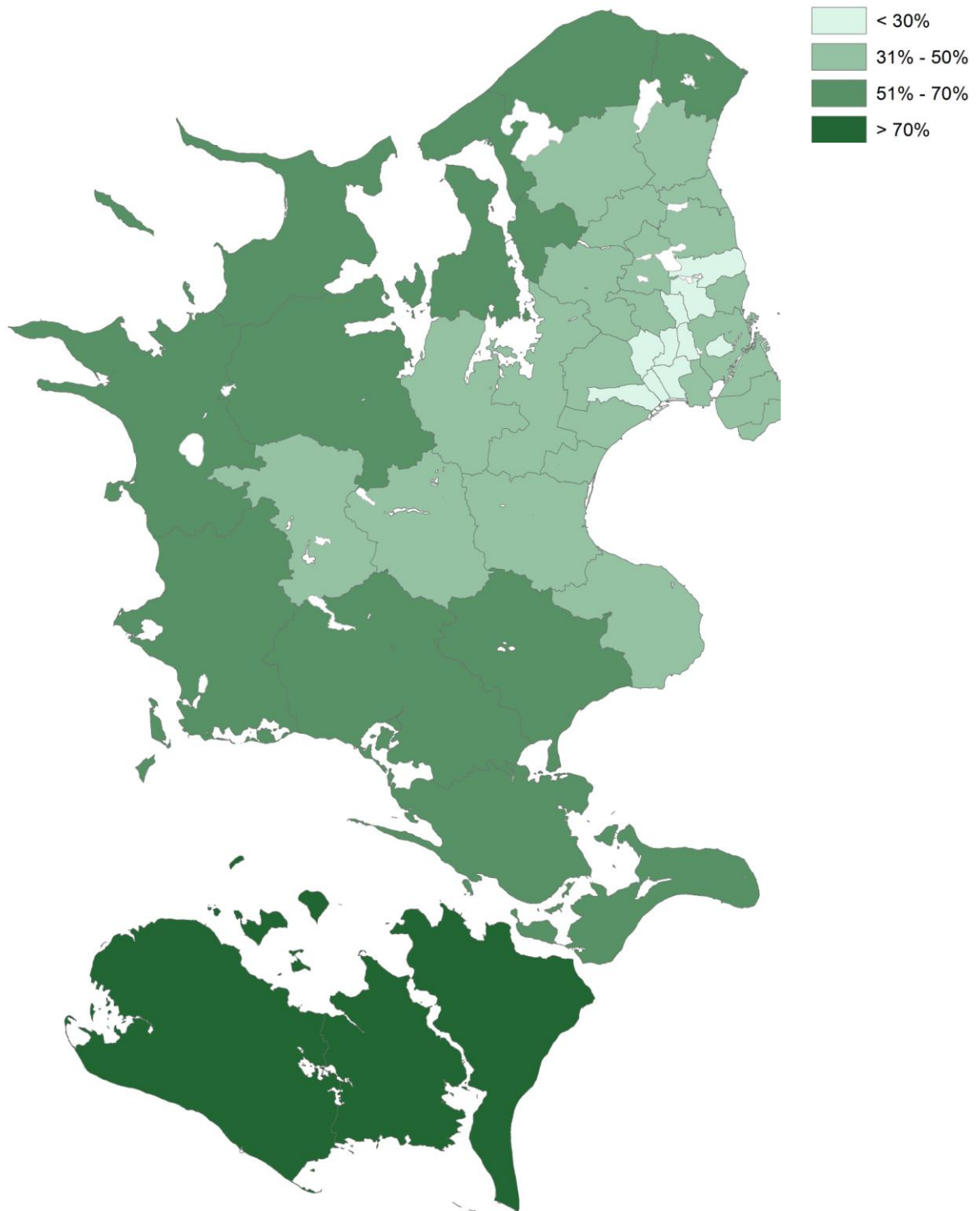
*Sum korrigeret for at ture på tværs af kommuner er medtaget i både udgangs- og slutkommunen

T.2 Interne og eksterne ture

Vægtede data

Ture med relation til:	Turrelation		
	Intern	Til/fra	Alle
101 København	46%	54%	100%
147 Frederiksberg	19%	81%	100%
151 Ballerup	31%	69%	100%
153 Brøndby	16%	84%	100%
155 Dragør	34%	66%	100%
157 Gentofte	30%	70%	100%
159 Gladsaxe	27%	73%	100%
161 Glostrup	19%	81%	100%
163 Herlev	22%	78%	100%
165 Albertslund	22%	78%	100%
167 Hvidovre	35%	65%	100%
169 Høje-Taastrup	33%	67%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	25%	75%	100%
175 Rødovre	25%	75%	100%
183 Ishøj	18%	82%	100%
185 Tårnby	32%	68%	100%
187 Vallensbæk	18%	82%	100%
190 Furesø	35%	65%	100%
201 Allerød	33%	67%	100%
210 Fredensborg	32%	68%	100%
217 Helsingør	60%	40%	100%
219 Hillerød	43%	57%	100%
223 Hørsholm	35%	65%	100%
230 Rudersdal	34%	66%	100%
240 Egedal	34%	66%	100%
250 Frederikssund	52%	48%	100%
253 Greve	40%	60%	100%
259 Køge	48%	52%	100%
260 Halsnæs	57%	43%	100%
265 Roskilde	46%	54%	100%
269 Solrød	32%	68%	100%
270 Gribskov	55%	45%	100%
306 Odsherred	60%	40%	100%
316 Holbæk	59%	41%	100%
320 Faxe	52%	48%	100%
326 Kalundborg	61%	39%	100%
329 Ringsted	44%	56%	100%
330 Slagelse	64%	36%	100%
336 Stevn	49%	51%	100%
340 Sorø	49%	51%	100%
350 Lejre	34%	66%	100%
360 Lolland	76%	24%	100%
370 Næstved	63%	37%	100%
376 Guldborgsund	73%	27%	100%
390 Vordingborg	62%	38%	100%
Alle kommuner	58%	42%	100%

K.6 Andelen af ture med relation til kommunerne som er kommuneinterne (tabel T.1)



T.3 Rejseformål - fordeling på ture

Vægtede data

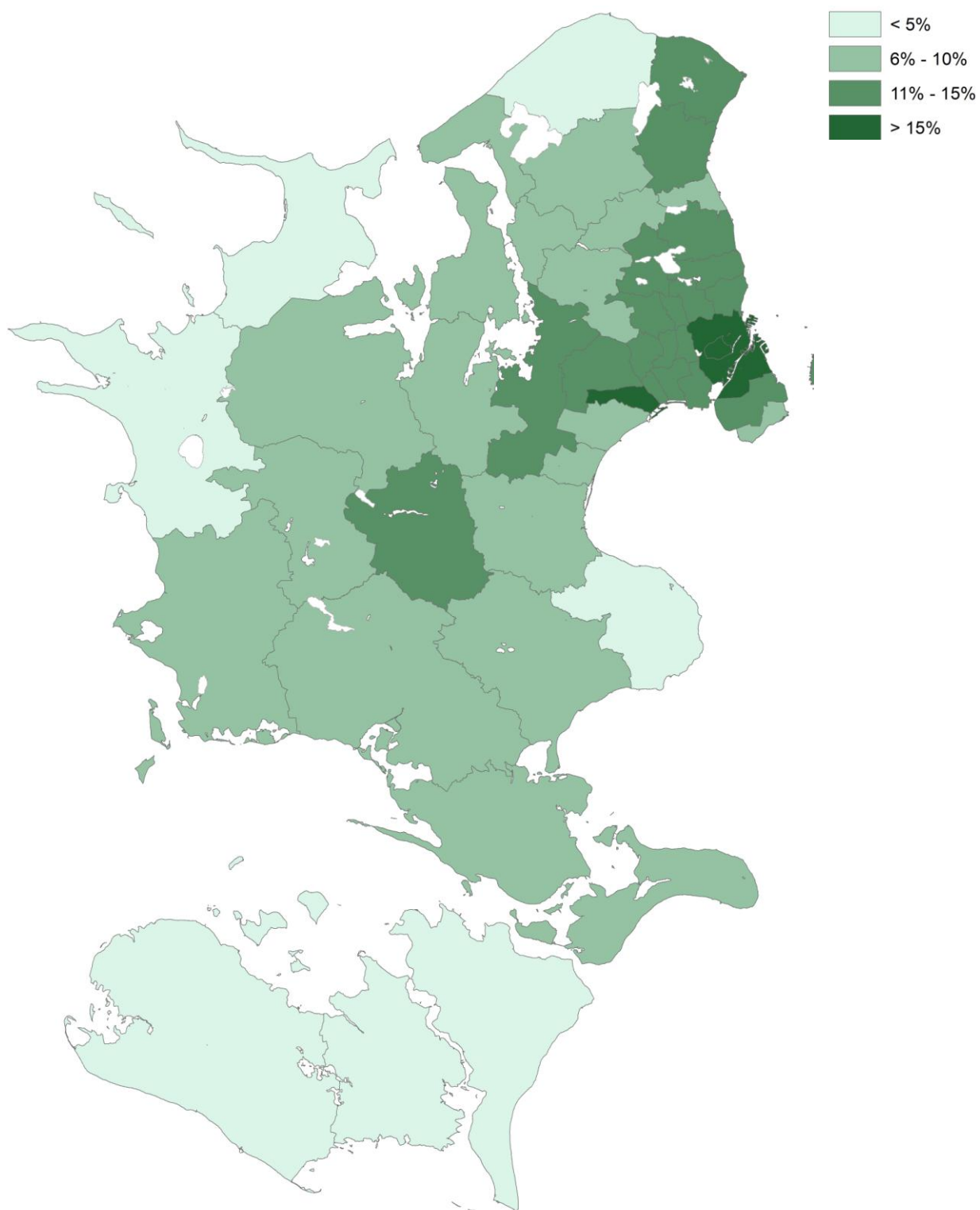
Ture med relation til:	Rejseformål				Alle
	Arbejde	Uddannelse	Ærinde	Fritid	
101 København	33%	7%	25%	35%	100%
147 Frederiksberg	31%	10%	26%	33%	100%
151 Ballerup	39%	6%	30%	25%	100%
153 Brøndby	34%	7%	27%	32%	100%
155 Dragør	22%	6%	30%	42%	100%
157 Gentofte	30%	6%	31%	33%	100%
159 Gladsaxe	32%	6%	31%	31%	100%
161 Glostrup	35%	5%	35%	25%	100%
163 Herlev	36%	6%	30%	28%	100%
165 Albertslund	41%	6%	25%	28%	100%
167 Hvidovre	31%	6%	34%	30%	100%
169 Høje-Taastrup	32%	5%	35%	27%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	29%	8%	33%	30%	100%
175 Rødovre	28%	5%	35%	32%	100%
183 Ishøj	29%	6%	37%	27%	100%
185 Tårnby	31%	6%	34%	28%	100%
187 Vallensbæk	28%	6%	29%	35%	100%
190 Furesø	28%	6%	33%	33%	100%
201 Allerød	34%	6%	29%	30%	100%
210 Fredensborg	23%	6%	34%	36%	100%
217 Helsingør	24%	6%	34%	35%	100%
219 Hillerød	28%	6%	37%	29%	100%
223 Hørsholm	24%	7%	40%	29%	100%
230 Rudersdal	30%	6%	32%	32%	100%
240 Egedal	26%	5%	38%	31%	100%
250 Frederikssund	24%	5%	39%	32%	100%
253 Greve	25%	6%	36%	33%	100%
259 Køge	28%	6%	36%	30%	100%
260 Halsnæs	20%	6%	36%	37%	100%
265 Roskilde	26%	7%	35%	31%	100%
269 Solrød	25%	5%	36%	34%	100%
270 Gribskov	20%	3%	38%	38%	100%
306 Odsherred	15%	5%	36%	44%	100%
316 Holbæk	25%	5%	36%	33%	100%
320 Faxe	24%	7%	34%	35%	100%
326 Kalundborg	24%	4%	35%	36%	100%
329 Ringsted	32%	7%	33%	29%	100%
330 Slagelse	25%	7%	35%	33%	100%
336 Stevn	25%	4%	35%	36%	100%
340 Sorø	26%	5%	36%	32%	100%
350 Lejre	22%	5%	37%	35%	100%
360 Lolland	26%	7%	34%	33%	100%
370 Næstved	22%	6%	38%	32%	100%
376 Guldborgsund	22%	6%	36%	35%	100%
390 Vordingborg	24%	6%	36%	32%	100%
Alle kommuner	25%	6%	36%	32%	100%

T.4 Transportmidler - fordeling på ture

Vægtede data

Ture med relation til:	Hovedtransportmiddel				
	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
101 København	33%	43%	8%	15%	100%
147 Frederiksberg	38%	41%	7%	13%	100%
151 Ballerup	16%	74%	4%	7%	100%
153 Brøndby	14%	74%	6%	7%	100%
155 Dragør	24%	66%	7%	3%	100%
157 Gentofte	20%	70%	3%	7%	100%
159 Gladsaxe	21%	69%	6%	5%	100%
161 Glostrup	16%	70%	5%	8%	100%
163 Herlev	19%	69%	6%	6%	100%
165 Albertslund	19%	70%	4%	7%	100%
167 Hvidovre	24%	64%	6%	7%	100%
169 Høje-Taastrup	12%	76%	4%	7%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	19%	67%	6%	8%	100%
175 Rødovre	20%	66%	9%	4%	100%
183 Ishøj	11%	74%	5%	11%	100%
185 Tårnby	25%	62%	7%	5%	100%
187 Vallensbæk	15%	74%	2%	9%	100%
190 Furesø	17%	73%	3%	7%	100%
201 Allerød	16%	74%	3%	7%	100%
210 Fredensborg	12%	77%	4%	7%	100%
217 Helsingør	15%	73%	4%	8%	100%
219 Hillerød	12%	78%	3%	7%	100%
223 Hørsholm	13%	80%	4%	2%	100%
230 Rudersdal	12%	76%	4%	8%	100%
240 Egedal	12%	80%	2%	7%	100%
250 Frederikssund	11%	83%	2%	4%	100%
253 Greve	15%	78%	2%	6%	100%
259 Køge	12%	80%	3%	6%	100%
260 Halsnæs	15%	79%	2%	4%	100%
265 Roskilde	14%	75%	4%	7%	100%
269 Solrød	14%	77%	2%	7%	100%
270 Gribskov	10%	86%	2%	3%	100%
306 Odsherred	8%	88%	2%	2%	100%
316 Holbæk	10%	84%	3%	3%	100%
320 Faxe	12%	83%	2%	3%	100%
326 Kalundborg	11%	85%	2%	2%	100%
329 Ringsted	9%	80%	4%	7%	100%
330 Slagelse	13%	79%	4%	4%	100%
336 Stevn	14%	82%	0%	3%	100%
340 Sorø	11%	83%	3%	3%	100%
350 Lejre	10%	82%	2%	6%	100%
360 Lolland	21%	76%	1%	2%	100%
370 Næstved	13%	82%	3%	3%	100%
376 Guldborgsund	16%	79%	2%	3%	100%
390 Vordingborg	15%	79%	3%	2%	100%
Alle kommuner	23%	65%	5%	6%	100%

K.7 Andel af ture med relation til kommunerne som er med bus eller tog (Tabel T.4)



T.5 Transportmidler - fordeling på kilometer

Vægtede data

Ture med relation til:	Hovedtransportmiddel				
	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
101 København	7%	58%	4%	30%	100%
147 Frederiksberg	11%	63%	5%	21%	100%
151 Ballerup	4%	81%	3%	13%	100%
153 Brøndby	4%	73%	4%	19%	100%
155 Dragør	5%	77%	6%	11%	100%
157 Gentofte	6%	79%	2%	13%	100%
159 Gladsaxe	6%	78%	6%	10%	100%
161 Glostrup	5%	75%	5%	15%	100%
163 Herlev	6%	77%	6%	10%	100%
165 Albertslund	5%	84%	3%	9%	100%
167 Hvidovre	7%	80%	5%	9%	100%
169 Høje-Taastrup	2%	82%	3%	13%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	5%	75%	5%	15%	100%
175 Rødovre	7%	74%	8%	12%	100%
183 Ishøj	3%	76%	4%	16%	100%
185 Tårnby	7%	81%	5%	8%	100%
187 Vallensbæk	3%	76%	1%	19%	100%
190 Furesø	5%	80%	3%	12%	100%
201 Allerød	3%	83%	2%	11%	100%
210 Fredensborg	3%	79%	3%	15%	100%
217 Helsingør	2%	79%	2%	18%	100%
219 Hillerød	3%	84%	2%	11%	100%
223 Hørsholm	3%	90%	4%	3%	100%
230 Rudersdal	3%	79%	4%	14%	100%
240 Egedal	3%	83%	1%	13%	100%
250 Frederikssund	2%	84%	3%	12%	100%
253 Greve	3%	86%	1%	10%	100%
259 Køge	1%	86%	2%	11%	100%
260 Halsnæs	3%	84%	3%	11%	100%
265 Roskilde	2%	79%	3%	15%	100%
269 Solrød	2%	85%	1%	11%	100%
270 Gribskov	2%	92%	1%	5%	100%
306 Odsherred	1%	94%	2%	3%	100%
316 Holbæk	2%	89%	2%	8%	100%
320 Faxe	2%	89%	2%	7%	100%
326 Kalundborg	2%	92%	1%	5%	100%
329 Ringsted	1%	81%	2%	15%	100%
330 Slagelse	2%	83%	2%	13%	100%
336 Stevn	2%	91%	0%	7%	100%
340 Sorø	1%	88%	3%	7%	100%
350 Lejre	2%	84%	2%	12%	100%
360 Lolland	3%	91%	2%	5%	100%
370 Næstved	2%	87%	2%	10%	100%
376 Guldborgsund	2%	88%	1%	8%	100%
390 Vordingborg	2%	88%	2%	9%	100%
Alle kommuner	5%	77%	3%	15%	100%

T.6 Gennemsnitlig rejselængde i kilometer

Vægtede data

Ture med relation til:	Hovedtransportmiddel				Alle
	Cykel	Bil	Bus	Tog	
101 København	4	23	8	32	16
147 Frederiksberg	3	18	8	19	12
151 Ballerup	4	19	14	34	17
153 Brøndby	5	18	14	50	18
155 Dragør	3	17	13	59	15
157 Gentofte	4	15	10	24	14
159 Gladsaxe	4	16	13	28	14
161 Glostrup	4	14	13	25	13
163 Herlev	4	14	14	20	12
165 Albertslund	4	19	11	19	16
167 Hvidovre	3	15	10	17	12
169 Høje-Taastrup	4	20	14	32	18
173 Lyngby-Taarbæk	4	17	12	27	15
175 Rødovre	4	13	10	30	11
183 Ishøj	5	17	15	24	16
185 Tårnby	3	17	10	19	13
187 Vallensbæk	3	16	8	33	15
190 Furesø	4	17	16	25	15
201 Allerød	4	22	17	31	19
210 Fredensborg	5	19	15	42	18
217 Helsingør	2	20	8	39	18
219 Hillerød	4	19	11	30	18
223 Hørsholm	3	17	15	26	15
230 Rudersdal	4	16	13	28	16
240 Egedal	5	18	13	33	17
250 Frederikssund	3	20	24	55	20
253 Greve	4	20	9	29	18
259 Køge	3	22	12	41	21
260 Halsnæs	3	20	21	54	19
265 Roskilde	3	21	15	40	20
269 Solrød	3	20	10	28	18
270 Gribskov	4	23	15	36	21
306 Odsherred	3	30	25	47	28
316 Holbæk	4	22	13	58	21
320 Faxe	5	25	22	56	24
326 Kalundborg	4	25	10	68	23
329 Ringsted	3	25	16	58	24
330 Slagelse	3	26	13	81	24
336 Stevns	4	26	14	51	24
340 Sorø	3	23	19	62	22
350 Lejre	4	21	17	39	21
360 Lolland	3	28	29	53	23
370 Næstved	4	24	13	82	23
376 Guldborgsund	3	26	12	73	23
390 Vordingborg	3	29	19	92	27
Alle kommuner	3	18	10	36	16

T.7 Gennemsnitlig rejsetid i minutter

Vægtede data

Ture med relation til:	Hovedtransportmiddel				
	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
101 København	15	26	34	51	27
147 Frederiksberg	14	23	33	36	22
151 Ballerup	16	23	47	54	25
153 Brøndby	19	21	44	60	24
155 Dragør	11	22	48	89	23
157 Gentofte	16	19	37	45	21
159 Gladsaxe	16	20	44	56	22
161 Glostrup	16	19	40	50	22
163 Herlev	15	18	44	47	21
165 Albertslund	15	23	40	51	24
167 Hvidovre	13	19	37	49	21
169 Høje-Taastrup	13	22	44	49	24
173 Lyngby-Taarbæk	16	21	39	50	24
175 Rødovre	14	17	40	55	20
183 Ishøj	19	20	47	48	24
185 Tårnby	14	21	42	47	22
187 Vallensbæk	14	19	29	47	21
190 Furesø	15	20	52	56	23
201 Allerød	12	23	40	53	24
210 Fredensborg	17	21	43	63	24
217 Helsingør	10	22	29	65	24
219 Hillerød	14	21	32	57	23
223 Hørsholm	12	19	38	55	20
230 Rudersdal	15	19	41	54	22
240 Egedal	14	21	39	57	23
250 Frederikssund	13	23	50	79	25
253 Greve	12	21	31	52	21
259 Køge	10	24	42	68	25
260 Halsnæs	13	22	49	85	24
265 Roskilde	12	23	45	62	25
269 Solrød	13	22	31	50	23
270 Gribskov	13	24	34	65	24
306 Odsherred	9	29	54	79	29
316 Holbæk	13	24	34	83	25
320 Faxe	16	25	53	76	26
326 Kalundborg	12	25	33	90	25
329 Ringsted	11	26	41	69	27
330 Slagelse	12	25	38	84	26
336 Stevn	14	28	32	69	28
340 Sorø	9	23	45	76	24
350 Lejre	14	23	49	57	25
360 Lolland	11	26	54	78	25
370 Næstved	14	25	42	94	26
376 Guldborgsund	13	25	33	83	25
390 Vordingborg	13	28	45	106	28
Alle kommuner	13	20	35	55	22

T.8 Gennemsnitlig rejsehastighed i km/time

Vægtede data

Ture med relation til:	Hovedtransportmiddel				
	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
101 København	15	51	14	38	37
147 Frederiksberg	14	47	15	31	32
151 Ballerup	16	50	17	38	43
153 Brøndby	16	52	19	50	44
155 Dragør	17	48	16	40	38
157 Gentofte	16	48	16	32	39
159 Gladsaxe	16	47	17	31	37
161 Glostrup	16	45	19	29	36
163 Herlev	16	46	19	26	36
165 Albertslund	16	51	17	23	40
167 Hvidovre	16	47	16	21	35
169 Høje-Taastrup	17	55	19	40	47
173 Lyngby-Taarbæk	16	50	18	32	39
175 Rødovre	16	44	15	32	33
183 Ishøj	17	51	19	30	40
185 Tårnby	15	49	15	25	36
187 Vallensbæk	15	51	17	42	45
190 Furesø	16	51	19	27	40
201 Allerød	20	55	25	36	48
210 Fredensborg	16	53	20	40	46
217 Helsingør	14	54	16	36	46
219 Hillerød	18	53	21	31	45
223 Hørsholm	14	52	24	28	45
230 Rudersdal	17	51	19	31	42
240 Egedal	20	51	20	35	45
250 Frederikssund	14	53	28	42	48
253 Greve	20	57	18	33	49
259 Køge	15	57	18	36	50
260 Halsnæs	16	54	26	38	47
265 Roskilde	16	54	20	39	47
269 Solrød	14	55	20	34	47
270 Gribskov	18	57	26	33	52
306 Odsherred	17	60	28	36	57
316 Holbæk	17	56	23	42	52
320 Faxe	19	60	25	44	55
326 Kalundborg	20	61	18	46	56
329 Ringsted	15	58	23	50	53
330 Slagelse	17	62	21	58	56
336 Stevn	16	56	25	44	52
340 Sorø	17	59	26	49	54
350 Lejre	18	56	21	41	50
360 Lolland	16	63	33	41	56
370 Næstved	19	60	19	52	54
376 Guldborgsund	14	62	23	53	56
390 Vordingborg	15	64	25	52	58
Alle kommuner	15	54	17	39	43

5 Transportvaner - indbyggernes ture

5.1 Datagrundlag

Datagrundlaget for tabeller og figurer i dette kapitel er den nationale Transportvaneundersøgelse, som er beskrevet i sidste kapitel. Indbyggernes ture omfatter alle ture som kommunens borgere udfører internt i kommunen, ind/ud af kommunen eller helt udenfor kommunens egne grænser. Med optikken ture med relation til kommunerne, som er anvendt i sidste kapitel, ser man så at sige på den trafik, som man kan iagttage på veje, gader og stier. Med optikken indbyggere ser man på transportadfærden blandt kommunernes egne borgere.

5.2 Kommentarer til kort og tabeller

Tabel I.1 viser det samlede datagrundlag af ture, som borgerne i kommunerne har gennemført, opdelt på ture internt i egen kommune, ture som krydser kommunegrænsen og ture helt udenfor egen kommune. De samme betragtninger omkring repræsentativitet på kommuneniveau, som er beskrevet i sidste kapitel, er også gældende for tabeller i dette kapitel.

Tabel I.2 og *kort K.8* viser fordeling mellem interne og eksterne ture på det opregnede materiale. 56 % af alle ture finder sted internt i bopælskommunen. 37 % er over egen kommunegrænse og 7 % foregår helt udenfor egen kommune. Frederiksberg, Ishøj, Brøndby og Vallensbæk skiller sig ud med relativ lav andel af interne ture. Kommunerne mod syd og vest - Lolland, Guldborgsund, Vordingborg, Næstved, Slagelse og Kalundborg - skiller sig ud med en høj andel af interne ture.

Tabel I.3 er en opgørelse af indbyggerenes rejseformål opdelt i hovedgrupperne: arbejde, uddannelse, ærinde og fritid. I meget runde tal fordeler ture sig med en tredjedel pendling (arbejde og uddannelse), en tredjedel ærindeture og en tredjedel fritidsture. Der er forskelle kommunerne imellem. Men man genfinder ikke så store forskelle, som når man ser på ture med relation til kommunerne (tabel T.3).

Tabel I.4 og *kort K.9* viser turenes fordeling på transportmidler. Knap en fjerdedel er på cykel, to tredjedele er i bil og resten - lidt over en tiendedel er med bus og tog. Samme mønster, som når man ser på ture i kommunerne, genfindes tydeligt - flere steder i en forstærket form.

I *tabel I.5* vises fordeling på kilometer for de ture, som udføres af kommunernes borgere. Billedet af kommunernes indbyrdes profil mht. transportmiddelbrug er ikke markant anderledes, når man ser på kilometer fremfor ture. Men niveauet for de forskellige transportmidler er væsensforskelligt.

Tabel I.6 viser en opgørelse af gennemsnitslængder for borgernes cykel-, bil-, bus- og togture regnet fra dør til dør. I *tabel I.7* er en tilsvarende opgørelse over det gennemsnitlige tidsforbrug på den samlede rejse. Og i *tabel I.8* har gennemsnitslængder og -tider dannet udgangspunkt for beregning af borgernes gennemsnitlige rejsehastigheder.

I.1 Indbyggernes ture - datagrundlag

Uvægtede data

Bopælskommune	Relation til egen kommune			Alle
	Internt	Ind/ud	Udenfor	
101 København	6.850	3.598	594	11.042
147 Frederiksberg	557	1.191	283	2.031
151 Ballerup	671	603	93	1.367
153 Brøndby	163	394	71	628
155 Dragør	179	226	38	443
157 Gentofte	966	890	138	1.994
159 Gladsaxe	702	895	164	1.761
161 Glostrup	200	263	51	514
163 Herlev	261	395	37	693
165 Albertslund	186	280	64	530
167 Hvidovre	585	528	111	1.224
169 Høje-Taastrup	608	544	62	1.214
173 Lyngby-Taarbæk	687	728	112	1.527
175 Rødovre	333	447	72	852
183 Ishøj	124	242	40	406
185 Tårnby	443	438	98	979
187 Vallensbæk	108	305	49	462
190 Furesø	582	575	116	1.273
201 Allerød	359	366	56	781
210 Fredensborg	544	713	111	1.368
217 Helsingør	1.242	477	84	1.803
219 Hillerød	918	487	90	1.495
223 Hørsholm	361	328	56	745
230 Rudersdal	825	790	149	1.764
240 Egedal	562	689	135	1.386
250 Frederikssund	908	470	79	1.457
253 Greve	704	618	104	1.426
259 Køge	1.111	583	88	1.782
260 Halsnæs	610	253	20	883
265 Roskilde	1.620	772	135	2.527
269 Solrød	297	363	67	727
270 Gribskov	858	408	107	1.373
306 Odsherred	665	244	66	975
316 Holbæk	1.518	607	113	2.238
320 Faxe	620	338	75	1.033
326 Kalundborg	1.054	353	78	1.485
329 Ringsted	534	306	49	889
330 Slagelse	1.678	412	70	2.160
336 Stevns	354	237	47	638
340 Sorø	543	360	52	955
350 Lejre	337	407	102	846
360 Lolland	1.164	172	20	1.356
370 Næstved	1.905	551	82	2.538
376 Guldborgsund	1.487	294	57	1.838
390 Vordingborg	1.071	346	73	1.490
Alle borgere*	38.054	24.486	4.358	66.898

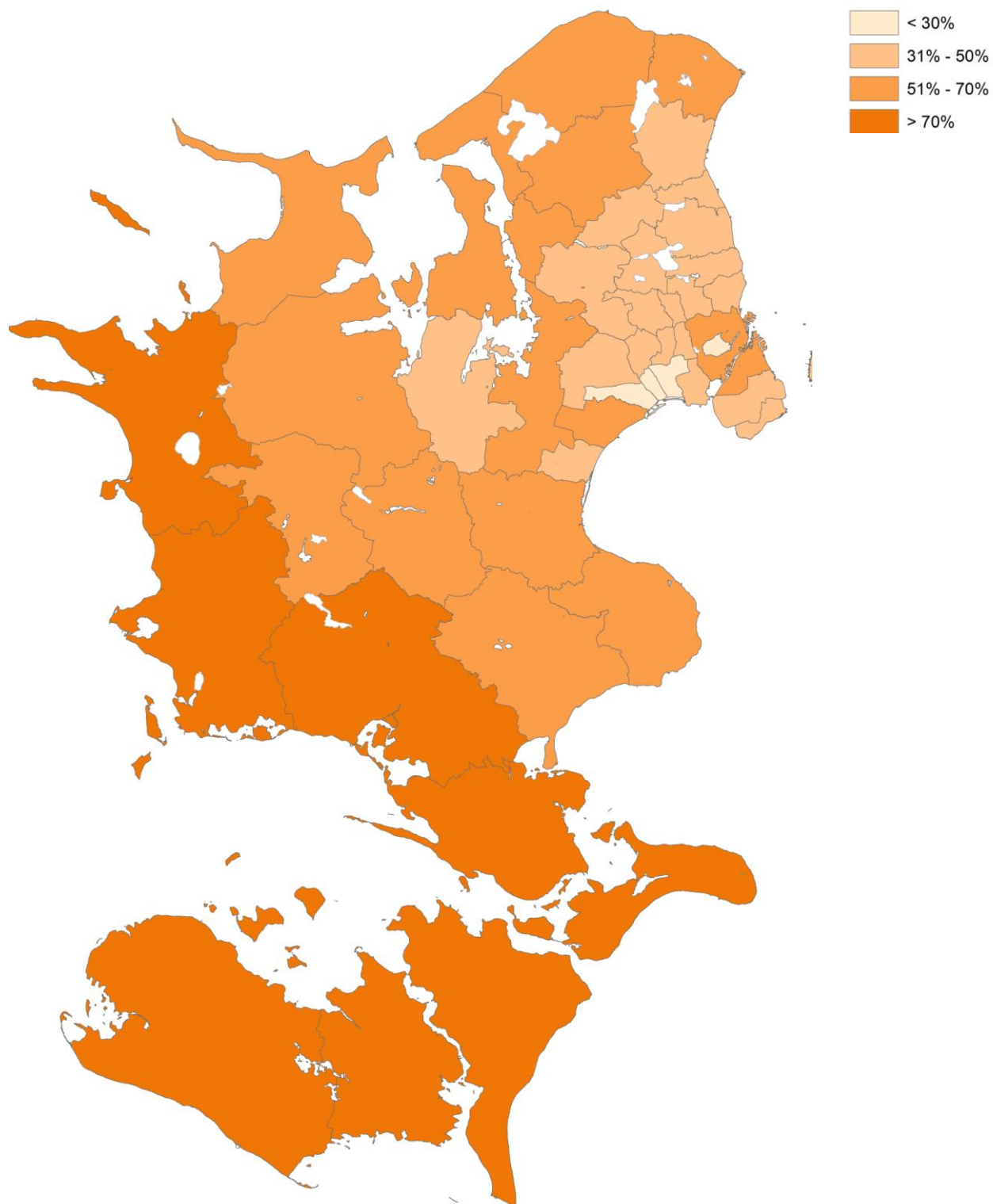
*Derudover 1.514 ture, som ikke er registreret med udgangspunkt eller mål

I.2 Indbyggernes interne og eksterne ture

Vægtede data

Bopælskommune	Relation til egen kommune			
	Internt	Ind/ud	Udenfor	Alle
101 København	62%	33%	6%	100%
147 Frederiksberg	27%	58%	14%	100%
151 Ballerup	49%	43%	7%	100%
153 Brøndby	25%	63%	12%	100%
155 Dragør	39%	52%	9%	100%
157 Gentofte	47%	46%	7%	100%
159 Gladsaxe	40%	51%	9%	100%
161 Glostrup	39%	52%	9%	100%
163 Herlev	38%	57%	4%	100%
165 Albertslund	34%	53%	13%	100%
167 Hvidovre	46%	45%	9%	100%
169 Høje-Taastrup	49%	45%	5%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	43%	49%	8%	100%
175 Rødovre	36%	55%	9%	100%
183 Ishøj	29%	63%	9%	100%
185 Tårnby	44%	45%	11%	100%
187 Vallensbæk	23%	66%	11%	100%
190 Furesø	45%	45%	10%	100%
201 Allerød	45%	47%	7%	100%
210 Fredensborg	40%	52%	8%	100%
217 Helsingør	68%	27%	5%	100%
219 Hillerød	60%	33%	7%	100%
223 Hørsholm	48%	43%	9%	100%
230 Rudersdal	46%	46%	8%	100%
240 Egedal	40%	51%	10%	100%
250 Frederikssund	61%	33%	6%	100%
253 Greve	50%	42%	7%	100%
259 Køge	63%	32%	5%	100%
260 Halsnæs	68%	30%	3%	100%
265 Roskilde	63%	32%	6%	100%
269 Solrød	40%	51%	9%	100%
270 Gribskov	64%	29%	7%	100%
306 Odsherred	67%	26%	7%	100%
316 Holbæk	68%	27%	5%	100%
320 Faxe	61%	32%	7%	100%
326 Kalundborg	70%	24%	6%	100%
329 Ringsted	59%	35%	7%	100%
330 Slagelse	77%	19%	4%	100%
336 Stevn	54%	39%	7%	100%
340 Sorø	57%	37%	6%	100%
350 Lejre	39%	48%	13%	100%
360 Lolland	86%	13%	1%	100%
370 Næstved	73%	23%	4%	100%
376 Guldborgsund	81%	15%	3%	100%
390 Vordingborg	70%	24%	5%	100%
Alle borgere	56%	37%	7%	100%

K.8 Andelen af indbygges ture som er kommuneinterne (tabel I.1)



I.3 Indbyggernes rejseformål - fordeling på ture

Vægtede data

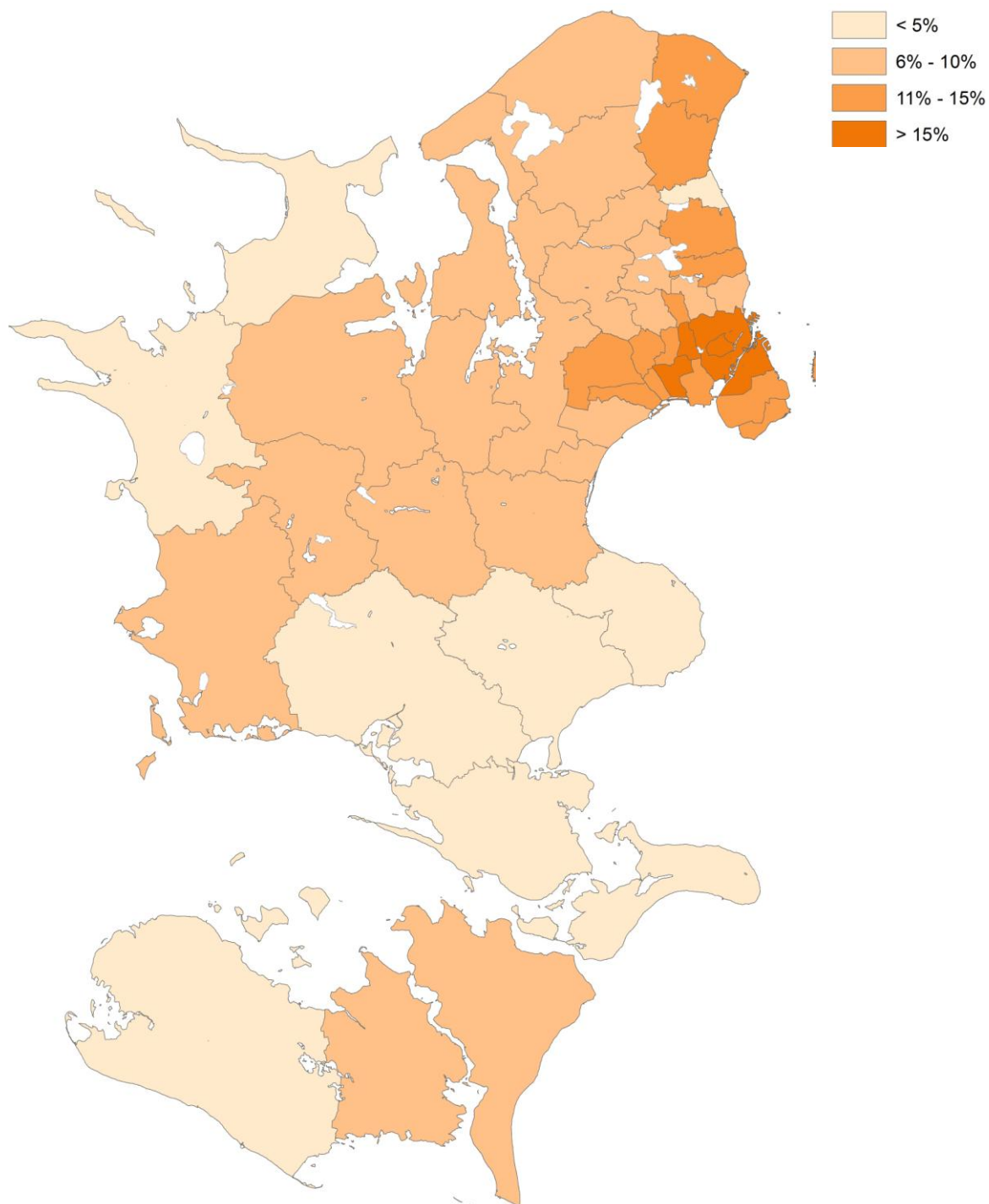
Bopælskommune	Rejseformål				Alle
	Arbejde	Uddannelse	Ærinde	Fritid	
101 København	28%	7%	29%	36%	100%
147 Frederiksberg	30%	5%	28%	36%	100%
151 Ballerup	25%	6%	37%	32%	100%
153 Brøndby	24%	9%	40%	28%	100%
155 Dragør	23%	7%	34%	36%	100%
157 Gentofte	25%	7%	36%	32%	100%
159 Gladsaxe	24%	6%	37%	32%	100%
161 Glostrup	24%	9%	35%	32%	100%
163 Herlev	31%	9%	29%	31%	100%
165 Albertslund	29%	7%	32%	32%	100%
167 Hvidovre	24%	6%	39%	31%	100%
169 Høje-Taastrup	25%	7%	38%	30%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	27%	8%	35%	30%	100%
175 Rødovre	28%	6%	32%	33%	100%
183 Ishøj	27%	5%	35%	32%	100%
185 Tårnby	26%	7%	37%	30%	100%
187 Vallensbæk	26%	6%	36%	32%	100%
190 Furesø	26%	7%	38%	29%	100%
201 Allerød	25%	8%	35%	32%	100%
210 Fredensborg	22%	7%	40%	31%	100%
217 Helsingør	25%	6%	35%	34%	100%
219 Hillerød	26%	5%	40%	29%	100%
223 Hørsholm	20%	9%	40%	31%	100%
230 Rudersdal	21%	8%	39%	32%	100%
240 Egedal	27%	6%	40%	28%	100%
250 Frederikssund	24%	6%	40%	30%	100%
253 Greve	24%	7%	37%	32%	100%
259 Køge	25%	7%	40%	29%	100%
260 Halsnæs	22%	7%	38%	33%	100%
265 Roskilde	24%	5%	39%	32%	100%
269 Solrød	24%	5%	41%	31%	100%
270 Gribskov	22%	4%	42%	32%	100%
306 Odsherred	19%	6%	41%	34%	100%
316 Holbæk	25%	5%	37%	33%	100%
320 Faxe	25%	7%	37%	31%	100%
326 Kalundborg	23%	5%	38%	34%	100%
329 Ringsted	29%	8%	35%	29%	100%
330 Slagelse	23%	7%	37%	33%	100%
336 Stevn	29%	5%	39%	28%	100%
340 Sorø	26%	6%	40%	29%	100%
350 Lejre	23%	6%	41%	31%	100%
360 Lolland	23%	7%	37%	33%	100%
370 Næstved	23%	6%	40%	31%	100%
376 Guldborgsund	21%	6%	39%	34%	100%
390 Vordingborg	24%	7%	39%	30%	100%
Alle borgere	25%	6%	36%	32%	100%

I.4 Indbyggernes transportmidler - fordeling på ture

Vægtede data

Bopælskommune	Hovedtransportmiddel				
	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
101 København	42%	38%	9%	11%	100%
147 Frederiksberg	43%	39%	7%	11%	100%
151 Ballerup	21%	71%	2%	6%	100%
153 Brøndby	15%	69%	9%	8%	100%
155 Dragør	27%	62%	8%	3%	100%
157 Gentofte	23%	69%	2%	6%	100%
159 Gladsaxe	26%	65%	5%	4%	100%
161 Glostrup	25%	62%	4%	9%	100%
163 Herlev	26%	62%	7%	6%	100%
165 Albertslund	26%	59%	6%	9%	100%
167 Hvidovre	28%	61%	5%	6%	100%
169 Høje-Taastrup	17%	72%	5%	6%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	26%	63%	4%	7%	100%
175 Rødovre	25%	60%	9%	6%	100%
183 Ishøj	15%	73%	5%	8%	100%
185 Tårnby	29%	61%	6%	4%	100%
187 Vallensbæk	15%	71%	3%	11%	100%
190 Furesø	18%	72%	4%	6%	100%
201 Allerød	21%	70%	2%	6%	100%
210 Fredensborg	15%	73%	5%	8%	100%
217 Helsingør	17%	72%	4%	8%	100%
219 Hillerød	16%	76%	4%	5%	100%
223 Hørsholm	17%	79%	3%	1%	100%
230 Rudersdal	16%	73%	4%	7%	100%
240 Egedal	13%	79%	2%	6%	100%
250 Frederikssund	13%	81%	2%	4%	100%
253 Greve	18%	75%	2%	5%	100%
259 Køge	16%	76%	3%	5%	100%
260 Halsnæs	19%	74%	3%	4%	100%
265 Roskilde	20%	72%	3%	6%	100%
269 Solrød	15%	76%	1%	8%	100%
270 Gribskov	11%	84%	2%	3%	100%
306 Odsherred	10%	87%	2%	1%	100%
316 Holbæk	12%	82%	3%	3%	100%
320 Faxe	14%	82%	2%	3%	100%
326 Kalundborg	12%	83%	3%	2%	100%
329 Ringsted	13%	77%	4%	5%	100%
330 Slagelse	16%	77%	5%	3%	100%
336 Stevns	16%	80%	0%	3%	100%
340 Sorø	13%	81%	3%	2%	100%
350 Lejre	11%	80%	2%	7%	100%
360 Lolland	23%	73%	1%	2%	100%
370 Næstved	15%	80%	3%	2%	100%
376 Guldborgsund	18%	77%	3%	2%	100%
390 Vordingborg	18%	78%	3%	1%	100%
Alle borgere	24%	65%	5%	6%	100%

K.9 Andelen af indbyggernes ture som er med kollektiv dvs. bus eller tog (tabel I.4)



I.5 Indbyggernes transportmidler - fordeling på kilometer

Vægtede data

Bopælskommune	Hovedtransportmiddel				
	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
101 København	12%	57%	6%	25%	100%
147 Frederiksberg	13%	66%	5%	16%	100%
151 Ballerup	5%	77%	2%	15%	100%
153 Brøndby	4%	64%	6%	25%	100%
155 Dragør	6%	78%	7%	8%	100%
157 Gentofte	7%	82%	2%	9%	100%
159 Gladsaxe	7%	77%	6%	9%	100%
161 Glostrup	8%	73%	4%	14%	100%
163 Herlev	9%	70%	8%	13%	100%
165 Albertslund	7%	77%	4%	12%	100%
167 Hvidovre	7%	79%	4%	10%	100%
169 Høje-Taastrup	4%	82%	5%	10%	100%
173 Lyngby-Taarbæk	8%	77%	3%	12%	100%
175 Rødovre	7%	73%	9%	11%	100%
183 Ishøj	4%	75%	5%	15%	100%
185 Tårnby	10%	77%	7%	7%	100%
187 Vallensbæk	3%	66%	4%	27%	100%
190 Furesø	4%	81%	4%	11%	100%
201 Allerød	5%	83%	3%	10%	100%
210 Fredensborg	3%	71%	4%	23%	100%
217 Helsingør	3%	77%	2%	18%	100%
219 Hillerød	4%	83%	2%	12%	100%
223 Hørsholm	2%	93%	3%	2%	100%
230 Rudersdal	5%	78%	4%	13%	100%
240 Egedal	3%	82%	2%	13%	100%
250 Frederikssund	2%	83%	3%	12%	100%
253 Greve	3%	86%	1%	9%	100%
259 Køge	2%	83%	3%	12%	100%
260 Halsnæs	4%	77%	4%	15%	100%
265 Roskilde	4%	81%	2%	14%	100%
269 Solrød	3%	82%	1%	14%	100%
270 Gribskov	2%	90%	2%	6%	100%
306 Odsherred	1%	95%	3%	1%	100%
316 Holbæk	2%	88%	2%	8%	100%
320 Faxe	3%	87%	1%	8%	100%
326 Kalundborg	2%	90%	1%	6%	100%
329 Ringsted	2%	79%	3%	17%	100%
330 Slagelse	3%	83%	3%	12%	100%
336 Stevns	3%	88%	0%	8%	100%
340 Sorø	2%	87%	3%	8%	100%
350 Lejre	2%	81%	2%	14%	100%
360 Lolland	4%	86%	2%	8%	100%
370 Næstved	3%	87%	2%	9%	100%
376 Guldborgsund	3%	87%	3%	7%	100%
390 Vordingborg	2%	88%	3%	7%	100%
Alle borgere	5%	78%	3%	13%	100%

I.6 Indbyggernes ture - gennemsnitlig rejselængde i kilometer

Vægtede data

Bopælskommune	Hovedtransportmiddel				
	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
101 København	3	18	7	26	12
147 Frederiksberg	3	17	8	14	10
151 Ballerup	3	14	13	36	13
153 Brøndby	4	13	10	47	14
155 Dragør	3	16	12	30	12
157 Gentofte	4	14	8	18	12
159 Gladsaxe	3	13	12	24	11
161 Glostrup	3	11	9	16	11
163 Herlev	3	11	12	21	10
165 Albertslund	4	19	10	18	14
167 Hvidovre	3	14	9	18	11
169 Høje-Taastrup	3	16	12	22	14
173 Lyngby-Taarbæk	4	15	8	21	12
175 Rødovre	3	12	10	19	10
183 Ishøj	4	15	16	29	14
185 Tårnby	3	11	10	14	9
187 Vallensbæk	3	14	24	37	15
190 Furesø	3	15	14	23	13
201 Allerød	4	18	17	24	16
210 Fredensborg	3	15	13	45	16
217 Helsingør	2	16	7	35	15
219 Hillerød	3	16	7	37	14
223 Hørsholm	2	18	14	22	15
230 Rudersdal	4	14	11	26	13
240 Egedal	3	16	13	34	16
250 Frederikssund	3	18	20	53	17
253 Greve	3	18	9	29	16
259 Køge	2	18	12	41	17
260 Halsnæs	3	17	21	54	16
265 Roskilde	3	17	10	38	15
269 Solrød	3	17	9	29	16
270 Gribskov	3	18	13	32	16
306 Odsherred	2	22	22	17	20
316 Holbæk	3	20	12	60	19
320 Faxe	5	21	14	61	19
326 Kalundborg	3	21	10	67	19
329 Ringsted	2	19	12	60	20
330 Slagelse	3	20	10	72	18
336 Stevn	4	21	15	46	19
340 Sorø	3	21	18	68	20
350 Lejre	3	17	17	38	17
360 Lolland	3	20	28	58	17
370 Næstved	4	19	10	67	18
376 Guldborgsund	3	20	18	54	18
390 Vordingborg	3	24	21	112	21
Alle borgere	3	17	10	31	15

I.7 Indbyggernes ture - gennemsnitlig rejsetid i minutter

Vægtede data

Bopælskommune	Hovedtransportmiddel				
	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
101 København	14	21	32	45	22
147 Frederiksberg	13	22	34	33	20
151 Ballerup	13	18	48	55	20
153 Brøndby	15	16	36	58	21
155 Dragør	10	20	44	65	21
157 Gentofte	14	17	33	39	18
159 Gladsaxe	14	17	42	49	19
161 Glostrup	13	16	31	42	19
163 Herlev	13	15	36	47	18
165 Albertslund	15	21	42	49	23
167 Hvidovre	12	17	35	50	19
169 Høje-Taastrup	11	18	40	43	19
173 Lyngby-Taarbæk	14	18	32	47	20
175 Rødovre	13	16	41	46	19
183 Ishøj	16	19	46	54	23
185 Tårnby	13	15	42	42	17
187 Vallensbæk	12	18	38	50	21
190 Furesø	13	18	48	50	20
201 Allerød	11	21	41	47	21
210 Fredensborg	13	18	40	66	22
217 Helsingør	10	19	27	62	21
219 Hillerød	12	17	27	66	19
223 Hørsholm	11	20	39	34	19
230 Rudersdal	13	16	36	49	19
240 Egedal	10	19	37	57	21
250 Frederikssund	12	20	45	75	22
253 Greve	10	19	32	50	20
259 Køge	10	20	42	62	21
260 Halsnæs	12	19	50	82	21
265 Roskilde	11	19	34	59	20
269 Solrød	13	19	28	51	21
270 Gribskov	11	19	35	58	20
306 Odsherred	8	22	51	51	22
316 Holbæk	12	21	33	81	22
320 Faxe	15	22	39	79	23
326 Kalundborg	11	21	33	83	21
329 Ringsted	11	20	35	77	23
330 Slagelse	12	20	35	74	21
336 Stevn	13	24	31	68	24
340 Sorø	10	22	44	79	22
350 Lejre	11	20	50	56	22
360 Lolland	11	21	54	79	20
370 Næstved	13	20	39	80	21
376 Guldborgsund	13	20	35	68	20
390 Vordingborg	11	23	47	130	23
Alle borgere	13	20	36	52	21

I.8 Indbyggernes ture - gennemsnitlig rejsehastighed i km/time

Vægtede data

Bopælskommune	Hovedtransportmiddel				
	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
101 København	14	50	14	35	32
147 Frederiksberg	14	47	15	26	31
151 Ballerup	15	47	16	39	40
153 Brøndby	17	50	17	49	41
155 Dragør	17	47	17	27	36
157 Gentofte	16	49	15	28	39
159 Gladsaxe	14	47	17	29	35
161 Glostrup	15	42	17	23	35
163 Herlev	15	43	19	27	32
165 Albertslund	16	53	14	22	37
167 Hvidovre	15	48	16	22	35
169 Høje-Taastrup	16	53	18	31	43
173 Lyngby-Taarbæk	15	48	15	26	36
175 Rødovre	14	46	14	25	31
183 Ishøj	16	47	20	32	38
185 Tårnby	15	44	15	20	31
187 Vallensbæk	14	46	39	44	42
190 Furesø	15	49	17	27	39
201 Allerød	20	52	25	30	46
210 Fredensborg	14	52	19	40	43
217 Helsingør	14	53	15	34	43
219 Hillerød	16	54	16	33	45
223 Hørsholm	12	53	22	40	46
230 Rudersdal	17	51	19	31	41
240 Egedal	18	50	20	36	45
250 Frederikssund	13	52	26	42	47
253 Greve	16	57	18	35	49
259 Køge	15	54	18	39	47
260 Halsnæs	15	54	25	40	45
265 Roskilde	15	54	17	39	45
269 Solrød	14	52	20	35	45
270 Gribskov	15	55	23	33	49
306 Odsherred	18	58	26	21	53
316 Holbæk	16	57	21	44	51
320 Faxe	20	56	22	46	51
326 Kalundborg	18	60	18	48	54
329 Ringsted	14	58	21	47	50
330 Slagelse	16	59	18	59	52
336 Stevn	16	53	28	41	49
340 Sorø	17	59	25	51	53
350 Lejre	17	52	21	41	47
360 Lolland	15	58	32	44	50
370 Næstved	17	58	16	50	52
376 Guldborgsund	14	60	31	48	53
390 Vordingborg	14	62	28	52	55
Alle borgere	15	53	17	36	42

6 Tabel- og figuroversigt

Kapitel 1. Om bilagsrapporten

K.1 Kort med zoom på Pendlernet

Kapitel 2. Servicemål - boliger

K.2 Kort med områdets stoppesteder, oplande og boliger

B.1 Servicemål - differentierede afstandsmål

K.3 Kort med Pendlernetets dækning i kommuner

B.2 Afstand til statens baner

B.3 Afstand til Pendlernetet

B.4 Afstand til hele det kollektive net

B.5 Afgange i Pendlernetet

Kapitel 3. Servicemål - arbejdspladser

K.4 Kort med områdets stoppesteder, oplande og arbejdspladser

A.1 Servicemål - differentierede afstandsmål

K.5 Kort med Pendlernetets dækning i kommuner

A.2 Afstand til statens baner

A.3 Afstand til Pendlernetet

A.4 Afstand til hele det kollektive net

A.5 Afgange i Pendlernetet

Kapitel 4. Transportvaner - ture med relation til kommunerne

T.1 Datagrundlag

T.2 Interne og eksterne ture

K.6 Kort med andel interne ture i kommunerne

T.3 Rejseformål

T.4 Transportmidler - ture

K.7 Kort med andel af ture i kommunerne som er med kollektiv transport

T.5 Transportmidler - kilometer

T.6 Transportmidler - rejselængde

T.7 Transportmidler - rejsetid

T.8 Transportmidler - rejsehastighed

Kapitel 5. Transportvaner - indbyggerenes ture

T.1 Datagrundlag

T.2 Interne og eksterne ture

K.8 Kort med andel af indbyggernes ture som er interne i kommunerne

T.3 Rejseformål

T.4 Transportmidler - ture

K.7 Kort med andel af indbyggernes ture som er med kollektiv transport

K.7 Kort med andel af indbyggernes ture som er med kollektiv transport

T.5 Transportmidler - kilometer

T.6 Transportmidler - rejselængde

T.7 Transportmidler - rejsetid

T.8 Transportmidler - rejsehastighed



Notat

Til:

Jeppe Gaard

Kopi til:

Thomas Damkjær Petersen, Carina Botoft

Sagsnummer
Sag-306476
Movit-2281107

Sagsbehandler TDP
Direkte 36 13 16 72
Fax 36 13 20 93
TDP@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

6. februar 2012

Trafikplan 2013, synopsis 1 februar 2012

1. Baggrund

Det følger af lov om trafikskaber, at Movia mindst hvert 4. år skal udarbejde en trafikplan. Denne plan skal ligge i forlængelse af statens jernbaneplan og skal koordinere den kollektive trafik i Movias område. Planen skal beskrive bl.a. betjeningsomfang, og den skal således synliggøre, hvilke prioriteringer der er foretaget i den kollektive trafik i Movias område.

Movias seneste trafikplan er fra 2009. Der skal derfor foreligge en ny trafikplan for Movias område senest i 2013.

Movia ønsker, at kommunerne og regionerne inddrages og engageres i arbejdet med den kommende trafikplan. Det er derfor vigtigt, at kommunerne og regionerne viderefører det engagement som har været vist i arbejdet med Pendlernet (tidligere Busnet13), så der kan etableres en fælles, overordnet ramme for i udviklingen af den kollektive trafik i den kommende 4-årsperiode såvel i hver enkelt enhed som i det samlede Movia-område.

Movia forventer derfor at inddrage kommuner og regioner i processen, første gang ved en drøftelse af denne synopsis, der beskriver Movias indledende overvejelser om målsætninger og emneområder i den kommende trafikplan.

2. Målsætninger

Det er Movias udgangspunkt, at der fortsat skal arbejdes med målsætninger på områderne passagertal, kundetilfredshed og miljø som i den nuværende Trafikplan 2009. Desuden sigtes mod i relevant omfang at fokusere på Pendlernet som indsatsområde for de fælles initiativer, der skal iværksættes for at realisere målsætningen.

2.1. Passagertal

Der sigtes mod en målsætning på passagerområdet, der modsvarer ambitionsniveauet i den politiske aftale om en grøn transportpolitik. Målsætningen kan eventuelt underopdeles, så det fremgår hvad kommuner og regioner forventer at kunne realisere inden for de nuværende

rammer, samt hvilke supplerende initiativer fra statslig side det vil kræve fuldt ud at realisere målsætningerne fra den grønne transportpolitik.

I regeringens grønne transportpolitik fra 2009 står der, at hovedparten af trafikvæksten skal opuges i den kollektive trafik. Således skal jernbanetrafikken skal stige med 100%, mens bustrafikken skal stige med 50% i perioden fra 2008-2030.

I perioden fra 2008-2010 har Movia haft en fremgang i antal påstigere:

Påstigere i Movias busser og lokalbaner

År	2008	2009	2010	Mål 2014	+50% 2030
Mio. påstigere	214	212	218	223	321

I Movias forretningsplan for 2011-2014 er der angivet en vækst på 5 mio. påstigere i hele perioden, som målsætning for at holde markedsandelen. Det vil sige, at målet er 223 mio. påstigere i 2014. For at nå målet på plus 50% i Movias område skal der være 321 mio. påstigere i 2030. Det vil kræve en kraftig stigning i antallet af påstigere i de næste 16 år. En lineær fremskrivning fra 2014 til 2030 viser, at en realisering af fordoblingsmålet vil kræve en vækst på godt 6 mio. påstigere per år i perioden.

I forhold til initiativer til en forøgelse af passagertallet planlægges foreløbige analyser under følgende overskrifter:

1. Demografi: Hvordan vil den forventede demografiske udvikling i Movias område påvirke udviklingen i passagertallet?
2. Trængselsring: Hvordan vil implementeringen af en trængselsring påvirke udviklingen i passagertallet?
3. Takster: Hvordan vil taksterne kunne bruges i forhold til at skaffe flere passagerer til den kollektive trafik.
4. Evaluering af R-nettet: Er der potentiale for yderligere passagervækst ved at videreudvikle R-net konceptet?
5. Evaluering af A-nettet: Er der potentiale for yderligere passagervækst ved at videreudvikle A-net konceptet?
6. Busfremkommelighed: Hvilken passagervækst giver de planlagte fremkommelighedsprojekter i perioden, og er der potentiale for yderligere vækst på dette område, f.eks. ved en mere målrettet satsning på højklassede busløsninger?
7. Betjening af erhvervsområder: Er den nuværende betjening af de ikke-stationsnære erhvervsområder tilfredsstillende, eller er der potentiale for yderligere vækst på dette område?

Ud over disse analyser kan det vise sig at indsatsområder som øget driftomfang, differentierede takster (kan måske behandles under takstnedsættelser), markedsføring m.m. skal undersøges.

2.2. Kundetilfredshed

Tilfredse kunder er forudsætningen for også på længere sigt at kunne fastholde et stigende passagertal. Der sigtes derfor mod en målsætning om at fastholde andelen af tilfredse kunder på et højt niveau samt at fortsætte den positive udvikling i antallet af meget tilfredse kunder.

I 2009 var målet at 90% af alle kunder skal være tilfredse og mindst 30% skal være meget tilfredse i 2020. Det viste sig, at kundetilfredsheden var meget høj, og at meget tilfredse kunders andel også steg hurtigere end forventet. Resultat for 2010 var at 94% var tilfredse og 23% var meget tilfredse. Derfor blev kundetilfredshedskravet skærpet til 94%, og meget tilfredse kunder fik en målsætning på 24% for 2011. For 2011 er resultatet at 94% er tilfredse og at 25% er meget tilfredse. Det er således oplagt at tage en diskussion om målet og om det skal differentieres f.eks. på Pendlernettet og resten.

I forhold til initiativer til at fastholde og udvikle kundetilfredsheden planlægges foreløbigt analyser under følgende overskrifter:

1. Rejsekort – forventede effekter på kundetilfredsheden af et forenklet billetsystem.
2. Sammenhæng på tværs: Mulige forbedringer af kundetilfredsheden ved bedre sammenhæng i nettet med fokus på sammenhæng mellem Movias busser og baner.
3. Pendlernet: Mulige forbedringer af kundetilfredsheden ved større stabilitet i busnettet.
4. Stoppestedforhold: Belysning af indretning og funktioner ved stoppesteder for at understøtte kundetilfredsheden.
5. Flex-linjer: Nyt koncept til brugertilpasset betjening i byområder.
6. Marketing: Mulige tiltag indenfor marketing, der kan understøtte kundetilfredsheden.
7. Borgerinddragelse: Muligheder for at understøtte kundetilfredsheden via øget dialog gennem projekter, facebook og andet.
8. Trafikstyring: Kan en aktiv trafikstyring af busserne understøtte en øget kundetilfredshed?

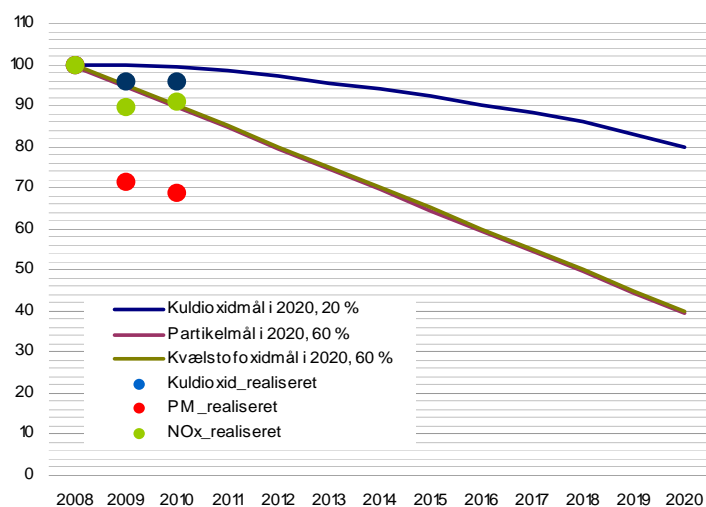
En mulig undersøgelse af brugen af mobilportalen i forhold til at forbedre kundetilfredsheden skal overvejes. Busfremkommelighedstiltag vil også have indflydelse på en forbedret kundetilfredshed, men dette tema er behandlet under flere passagerer i den kollektive trafik.

2.3. Miljø

Movias Trafikplan 2009 indeholder en målsætning om at reducere CO₂-udslippet fra bustrafikken med 20 pct. i perioden 2008 til 2020. I samme periode er det målet at reducere bustrafikkens udledning af NO_x og partikler med 60 pct.

Movias mål for udledningen af CO₂, partikler samt NO_x er forankret i Trafikplanen.

Status for udledningen fra 2008 til og med 2010 ses af grafen nedenfor.



For CO₂ er målet at reducere udledningen med 20 pct. pr. km i 2020 i forhold til 2008. I perioden til og med 2010, har der været en reduktion på 4,3 pct. pr. km. Den forventede udvikling var i perioden 1 pct., hvorfor den faktiske udvikling må betegnes som god.

For partikler er målet at reducere udledningen med 60 pct. pr. km i 2020 i forhold til 2008. I perioden til og med 2010, har der været en reduktion på 31,1 pct. pr. km. Den forventede udvikling var i perioden 10 pct., hvorfor den faktiske udvikling må betegnes som god.

For kvælstof-oxider (NO_x) er målet at reducere udledningen med 60 pct. pr. km i 2020 i forhold til 2008. I perioden til og med 2010 har der været en reduktion på 8,9 pct. pr. km. Den forventede udvikling var i perioden 10 pct., hvorfor den faktiske udvikling må betegnes som værende i underkanten. Det forventes dog, at der i 2011 igen vil ske et fald i udledningen.

Det er Movias vurdering, at disse målsætninger ikke længere er tilstrækkelige. Således har Københavns Kommune en målsætning om at reducere CO2-udledningen med 20 pct. allerede i 2015 samt at blive CO2-neutral i 2025, Region Sjælland arbejder mod en målsætning om at reducere sin CO2-udledning med mere end 20 pct. i 2020 og i regeringsgrundlaget for den nuværende regering lægges også op til at stramme målsætningerne på miljøområdet.

I forhold til målsætningerne på miljøområdet planlægges foreløbigt analyser under følgende overskrifter:

1. Materielkvalitet: Kan der strammes op på kravene til busmateriellets udledninger i Movias udbud, og hvilken økonomisk konsekvens vil dette have?
2. El-drift: Er der perspektiver i at indføre mere el-drift i busstrafikken, og hvilke tidsperspektiver vil dette i givet fald have?

Det bør også overvejes om der skal indføres andre drivmidler af hensyn til miljøet.

3. Trafikplanens øvrige elementer

Ud over målsætninger og virkemidler for den fremadrettede udvikling af den kollektive trafik i Movias område skal Movias Trafikplan 2013 desuden indeholde en mere deskriptiv del, der forventes at :

- Gøre status for de mål, der blev opstillet i Trafikplan 2009 samt vurdere, om målene fortsat er relevante og opstillet på det rigtige niveau.
- Beskrive nye beslutninger og større infrastrukturprojekter, der påvirker planlægningen af Movias trafik.

Det præcise indhold af trafikplanen fastlægges i øvrigt som en del af det videre arbejde.

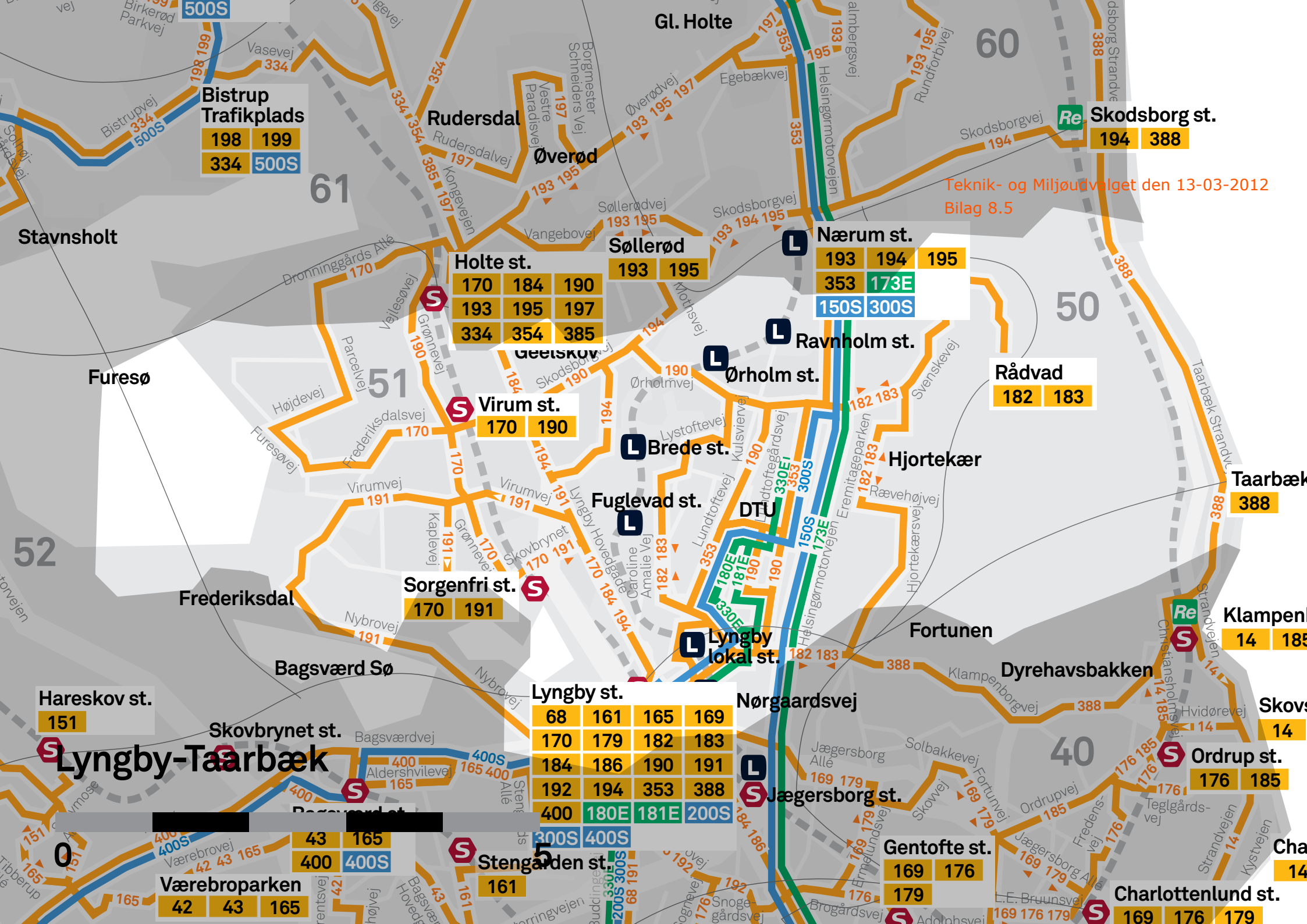
4. Videre proces

På baggrund af bl.a. dialogprocessen med kommuner og regioner i februar og marts 2012 vil Movia udarbejde en endelig synopsis for Trafikplan 2013, der forventes at kunne præsenteres for bestyrelsen på mødet i maj 2012 og for kommuner, regioner og operatører i forbindelse med Movias årlige trafikbestillerkonference i maj måned.

I efteråret 2012 planlægges yderligere en workshoprunde med kommuner og regioner på embedsmandsniveau med henblik på en nærmere drøftelse af de emneområder og virkemidler, der forventes belyst i trafikplanen. Bestyrelsen orienteres på mødet i oktober om status for arbejdet.

Medio 2013 forventes det endelige forslag til Trafikplan 2013 sendt i politisk høring i kommuner og regioner med mulighed for supplerende møder i høringsperioden.

Den endelige trafikplan forventes at foreligge ultimo 2013 – 4 år efter udgivelsen af Trafikplan 2009.



Bistrup Trafikplads

198	199
334	500S

Holte st.

170	184	190
193	195	197
334	354	385

Søllerød

193	195
-----	-----

Nærum st.

193	194	195
353	173E	
150S	300S	

Virum st.

170	190
-----	-----

Brede st.

Rådvad

182	183
-----	-----

Sorgenfri st.

170	191
-----	-----

Lyngby st.

68	161	165	169
170	179	182	183
184	186	190	191
192	194	353	388
400	180E	181E	200S
300S	400S		

Hareskov st.

151

Lyngby-Taarbæk

Værebroparken

42	43	165
400	400S	

Stengården st.

161

Gentofte st.

169	176
179	

Charlottenlund st.

169	176	179
-----	-----	-----

Teknik- og Miljøudvalget den 13-03-2012
Bilag 8.5

Forslag til årsplan 2012 for anlægsmidler til vejanlæg, stier m.m

Teknik- og Miljøudvalget den 13-03-2012
Bilag 9.1

Tekst	Rådigheds- beløb i 2011	Forventet overførsel til 2012	tidligere overført til 2012	budget 2012	Overført + budget 2012	foreslås frigivet	bemærkninger
Udbedr. af P-pladser	416.650	416.500			1.500		415.000 overført til betalt parkering KMB 27.2.2012
Trafik og infrastruktur i bymidten. P-henvisning.			3.476.700		3.361.700		570.000 frigivet KMB d. 3.5.2010. 115.000 kr til betalt P. KMB 27.2.2012
betalt parkering i Kgs.Lyngby	1.677.653	622.282		1.000.000 *	2.212.282		115 fra P-henv + 60 fra støjvold+ 415 fra udbedr. P-plads KMB 27.2.12
Tilgængelighedsplan for LTK	1.003.150	715.887			715.887		
Omklassificering og harmonisering af kommuneveje	31.033						
Dialogprojekt - byvision langs Ring 3. LTK's andel af projektleder	96.958	-12.570		100.000	87.430	100.000	
Renovering af broer:							
- Renovering af broer. Rådighedsbeløb 2012				3.350.000	3.350.000	3.350.000	
- Renovering af broer 2009-11	871.052	-708.960			-708.960		
Slidlag mv.:							bemærkninger
- Slidlag. Retabl. af veje. Rådighedsbeløb				10.000.000	10.000.000	10.000.000	
- Slidlag på kommunale veje i 2010/11	4.186.036	585.537			585.537		
Støj:							
- Etablering af støjvold langs Helsingørmotorvejen ved. Lundtoftgårdsvej 5-37			454.700		394.700		60.000 overført til betalt parkering KMB 27.2.2012
- Støjkortlægning 2012				250.000 *	250.000		beløb overført fra Støjvold v Lundtoftgårdsvej på KMB mød d. 30.1.2012
Trafiksanering:							
- Særlig uheldsbekæmpelse. Konsulent og kampagner	100.000	65.461			65.461		
- Fremkommelighed i Kgs. Lyngby (LTK's andel)	-241.615	-309.529			-309.529		
Cykelstier:							
- Istandsættelse af Lyngby Hovedgade - Syd				1.630.000 *	1.630.000		} samlet projekt
- cykelstier mellem Jernbaneplassen og Jægersborgvej	781.000	581.362		1.500.000	2.081.362	1.500.000	
- cykelstier på Lyngby Hovedgade mellem Jernbanevej og Nørgaardsvej				2.500.000	2.500.000	2.500.000	
- cykelpendlerruter i Københavnsområdet	49.000	854			854		Udgift i 2012 endnu ikke opgjort
Skoleveje:							
- Trafiksanering af Skolebakken	324.000	324.000			324.000		
- Sikring af skoleveje. Mindre tiltag m. skiltning og afmærkn. ved insti	161.264	145.570			145.570		
- Sikring af skoleveje. Forbedring af diverse vejkryds mv.	659.098	510.561		45.000	555.561	45.000	
Udarbejdelse af helhedsplan Kanalvejgrunden				1.500.000 *	1.500.000		udføres ikke af Miljø & Vej
Lyngby Torv. Nyindretning, etape 1		-63.750		1.650.000 *	1.586.250		udføres ikke af Miljø & Vej
Donation vedr. Lyngby Torv, etape 1				-2.000.000 *	-2.000.000		udføres ikke af Miljø & Vej
sum		2.873.205	3.931.400	21.525.000	28.329.605	17.495.000	

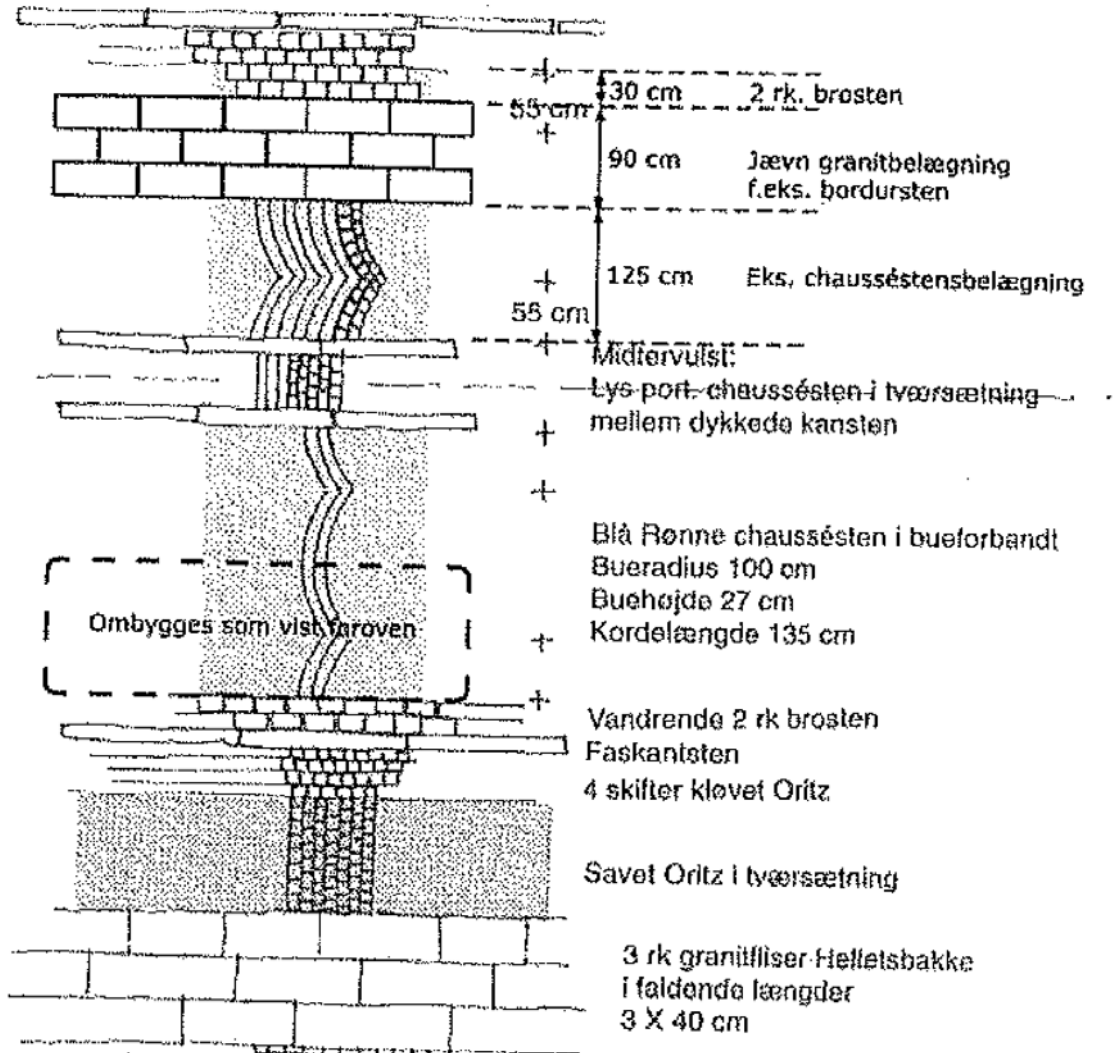
De med * markerede beløb på budget 2012 er tidligere frigivet

dato. 22-02-2012

Forslag til årsplan 2012 for anlægsmidler til grønne områder og kirkegårde

aktivitet	Rådigheds- beløb i 2011	Restrådig- hedsbeløb i 2011	Budget 2012	Forventet overførsel til 2012
Udvikling af udflugtsområder	68.589			
Oprettning kulturhistoriske elementer på Kaningården og Sophienholm		20.000		20.000
Tilgængelighed/renovering af stioerog infotavler i Åmosen		12.000		12.000
Stiforbindelse mellem Garderhøjfortet og Ermelundstien	200.000	200.000		200.000
Renovering af offentlige legepladser				
Udvikling af legepladsen for børn og voksne på Virumgårds Grønning	13.180	6.292		6.292
Genopretning af Parker	726.280			
Renovering af parkområdet ved Mølledammen og Norde Mølle.		83.000		83.000
Øget tilgængelighed til Sophienholm Parken		60.000		60.000
Folkeparken - renovering af randbeplantning og stier		40.000		40.000
Etablering af sundhedsstier og sundhedspladser, tværfagligt samarbejde.	263.000	134.176		134.176
Renovering af Kirkegårde	557.546			
Fornylse af randbeplantning på Sorgenfri Kirkegård		40.000		40.000
Renovere stibelægninger mht. øget tilgængelighed på Sorgenfri Kirkegård		60.000		60.000
Renovere adgangsveje til kapel og øvrige stier på Lyngby Parkkirkegård		20.000		20.000
Renovering af beplantningen med solitære skovfyr i gravgårdene.		3.000		3.000
Assistens Kirkegård udvikles til kulturhistorisk park				
Sum	1.828.595	678.468	0	678.468

Principtegning for etablering af cykelvenlig belægning på Lyngby Hovedgade
(viser strækningen mellem Jernbanevej og Toftebæksvej)



2. marts 2012

Teknik- og Miljøudvalget den 13-03-2012
Bilag 11.2

Cyklistforbundets kommentarer til ombygning af Lyngby Hovedgade

Cyklistforbundet er glade for, at der kommer en mere cykelegnet belægning på Lyngby Hovedgade.

Vi er dog ikke glade for, at den nye belægning er tænkt lagt helt inde i venstre side af kørebanen og ikke i midten af denne, hvor cyklisterne naturligt hører hjemme her.

Da Hovedgaden i 1996 blev ombygget var tanken at cyklister og bilister skulle dele kørebanen, da der ikke var plads til egentlige cykelstier eller cykelbaner. Det vil sige, at cyklister skulle cykle midt på kørebanen mellem bilerne og ikke inde til venstre side, da der alligevel ikke ville være plads til, at en bil kunne køre uden om cyklisten uden at komme delvis over i modsatte kørebane. Overhaling af cyklister ville således også kun kunne ske, når der ikke var modkørende (bil)trafik. Der var enighed om dette mellem alle parter, herunder politiet.

At cyklisterne ikke skulle køre helt inde til venstre skyldtes også, at de derved ville komme for tæt på de parkerede biler, med risiko for at få en bildør åbnet lige foran sig eller mens man kørte forbi, da ikke alle bilister eller passagerer ser sig ordentlig for, før de åbner bildørene.

Der blev dog på strækningen mellem Nørgårdsvej og Toftebæksvej udlagt en "rendestenszone" på 0,6 meter for delvis at afhjælpe dette. På denne strækning er kørebanerne imidlertid også kun 2,4 meter brede. Hastigheden er endvidere kun 20 km/t. Mange biler parkeres dog delvis ude i denne zone.

På strækningen mellem Toftebæksvej og Jernbanevej er der ingen afstand mellem parkering og kørebanerne, som her er 3,0 meter brede og adskilt af en midtervulst på ca. 0,4 meter. Hastigheden er her maks. 40 km/t.

Her vil en placering af den nye belægning helt ude i venstre side derfor være særdeles risikofyldt for cyklisterne, da kørebanens bredde gør den nemmere for flere biler at kunne overhale en cyklist uden at komme over i den modsatte kørebane ved at presse cyklisten helt ind til siden. Hvis parkering fortsat skal være mulig her, bør der derfor også her laves en "rendestenszone". Ellers bør parkeringen fjernes her.

Cyklistforbundet finder således fortsat, at cyklisterne bør kunne køre midt i kørebanen og ikke tvinges ud i venstre side med den risiko for åbning af bildøre, der er dér. Dette gælder ikke mindst på strækningen mellem Toftebæksvej og Jernbanevej, hvor der ikke er en "rendestenszone", der delvis afhjælper dette.

En placering af den nye belægning helt inde til venstre vil også kunne medføre at bilister, der vil overhale en cyklist, vil føle sig berettiget til at presse cyklisten ind på den nye belægning, da bilisten vil føle at resten af kørebanen alene er til biler.

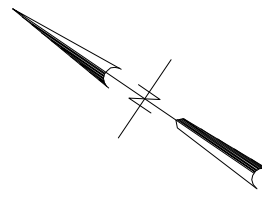
Vi er sikre på, at mange cyklister fortsat vil foretrække at køre i midten af kørebanen, og således uden for den nye belægning, hvis den lægges helt inde til venstre. Vi foreslår derfor, at man placerer den nye belægning midt i kørebanen, således at cyklisterne kan køre der, hvor det oprindeligt var tænkt og mere sikkert.

Vi skal endvidere gøre opmærksom på, at det er vigtigt at den ny belægning føres helt igennem i krydsene ved Toftebæksvej, Klampenborgvej og Nørgårdsvej. Der bør også være ny belægning for cyklister, der skal svinge i krydsene.

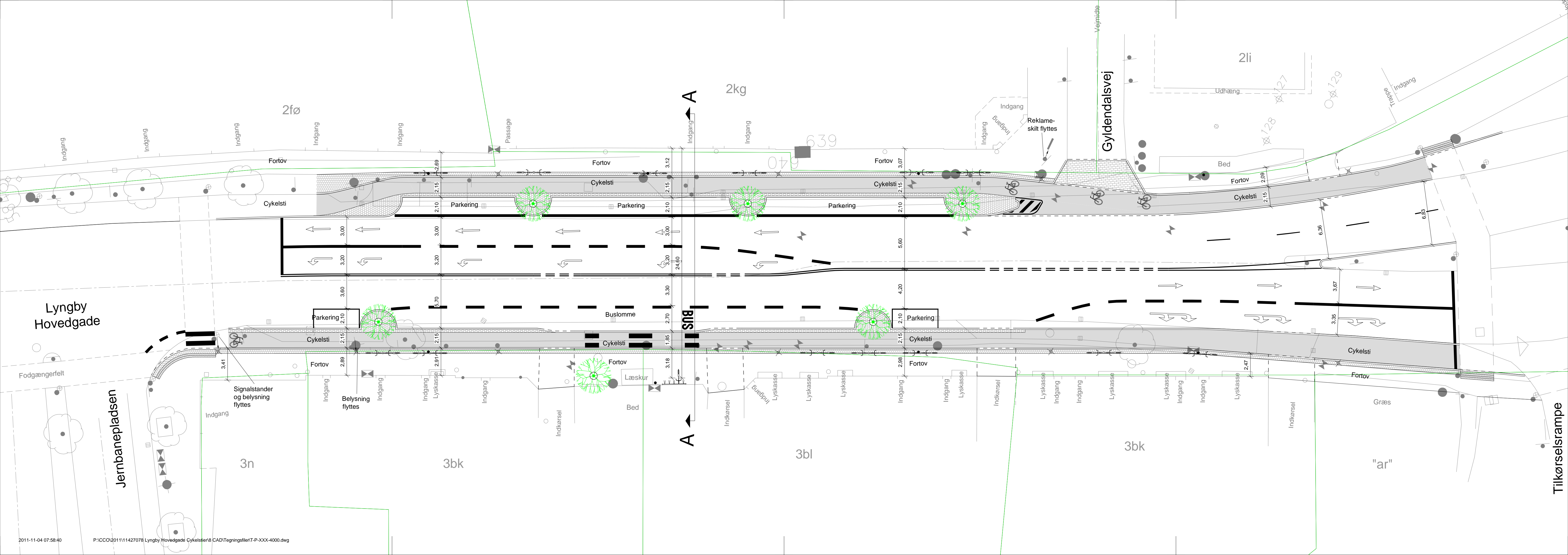
Vi vil meget gerne have mulighed for at kommentere det konkrete projektforslag før det bringes til udførelse.

Med venlig hilsen












Niels Wellendorf
formand



Teknik- og Miljøudvalget den 13-03-2012
Bilag 12.1



Signatur:

-  Cykelsti i asfalt
-  Chaussésten, ml. fortov og cykelsti
-  Chaussésten, ml. cykelsti og kørebane/p-lomme (indgår som cykelsti)
-  Overkørsel i brosten
-  Opmærksomhedsfelt
-  Kantsten
-  Kantsten, dykket
-  Nyt træ
-  Belysningsmast, (Københavnerramatur)
-  Mastehul til julebelysning + strømforsyning, evt. i stole eller i cykelstativ
-  Cykelstativ (2 cykler)

UDKAST, ej til udførelse

Rev.	Dato	Konst./Tegn.	Kontrol.	Godk.
	2011-11-04	THBM/DANC	JRO	NID
Projektnr. 11427078		Mål 1:200		
Lyngby Taarbæk Kommune Cykelstier på Lyngby Hovedgade				
Skitseprojekt Oversigtsplan				
				Tegning nr. Rev.
				T-P-XXX-4000 A



Hannemanns Allé 53
DK-2300 København S
Tlf. +45 51 61 10 00
Fax +45 51 61 10 01
www.ramboll.dk

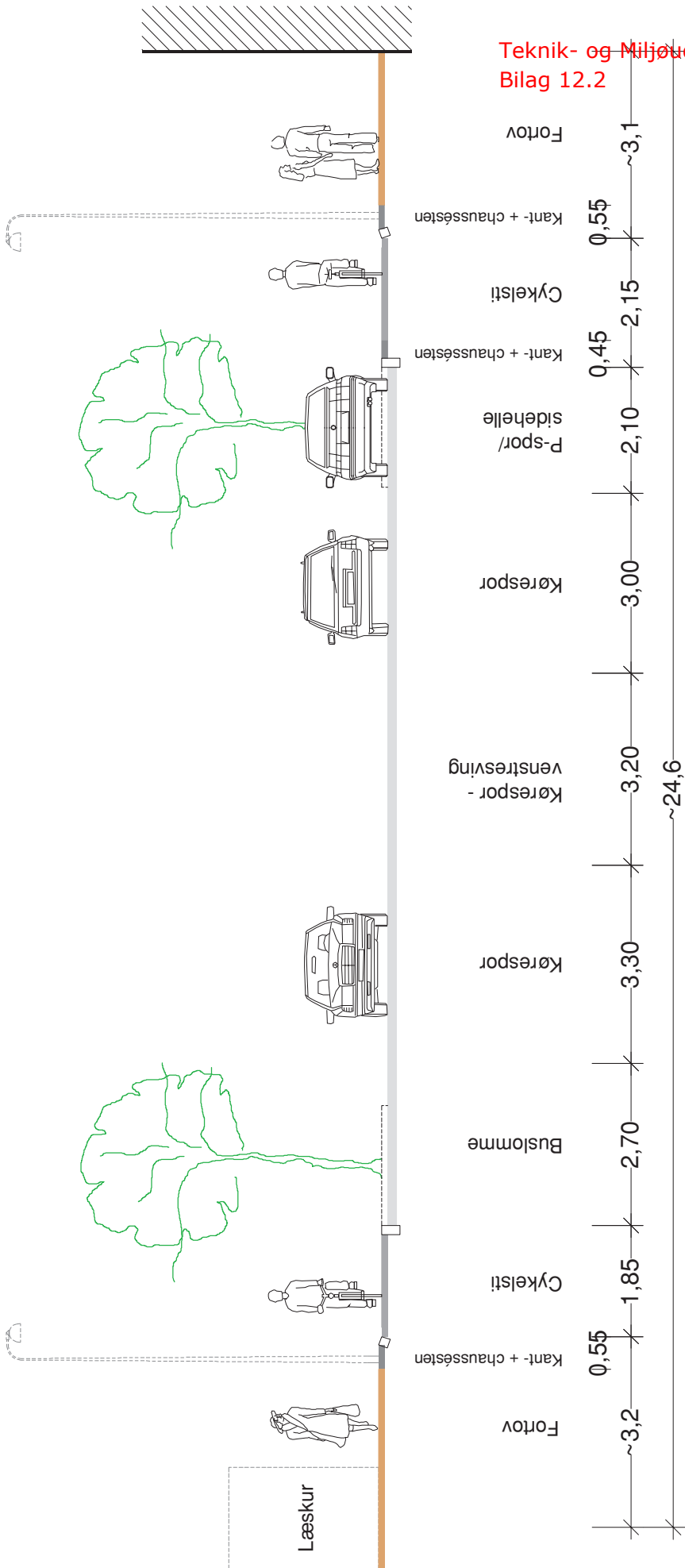
Tegning nr. Rev.

T-P-XXX-4000 A

Bilag 1

Snit A-A, 1:100

Teknik- og Miljøudvalget den 13-03-2012
Bilag 12.2



Kommunikation

Teknik- og Miljøudvalget den 13-03-2012
Bilag 13.1.1

Letbane i Ring 3



1. Indledning

Kommunikationsplanen beskriver intern og ekstern kommunikation i fase 1, vedr. udarbejdelse af beslutningsgrundlag for letbane i Ring 3 fra 1. oktober 2011 til december 2012.

Intern kommunikation omfatter kommunikation internt i projektet – dvs. mellem parterne bag Samarbejdsaftalen, sekretariatet for letbane i Ring 3 (Sekretariatet) og Ringby – Letbanesamarbejdets projektleder. Ekstern kommunikation omfatter kommunikation med pressen, borgere samt øvrige interessenter.

Målsætningen for den interne kommunikation i projektet er, at kommunikere åbenhed om processen, og samtidig sikre at de forskellige elementer, som skal afklares i en politisk proces, håndteres professionelt i projektet.

Målsætningen for den eksterne kommunikation er budskabet om, at letbanen i Ring 3 er et *fælles* projekt mellem 11 kommuner, region Hovedstaden og staten. Samarbejdet og den fælles vision om byudvikling i kommunerne skal være kernebudskabet i den eksterne kommunikation.

Kommunikationsplanen indeholder følgende elementer

1. Møder, proces og intern kommunikation
2. Ekstern kommunikation

Bilag:

- I. Møder og beslutningsprocesser for udarbejdelse af beslutningsgrundlag for letbane i Ring 3
- II. Plan for ekstern kommunikation
- III. Q&A's
- IV. Letbanesamarbejdets Kommunaldirektørkreds

Møder, proces og intern kommunikation

Tilrettelæggelse af proces for intern kommunikation i projektet er en væsentlig del af kommunikationsopgaven i denne fase af projektet. Der er derfor udarbejdet en oversigt over møder, som er tilrettelagt, så de passer med den proces, der skal gennemføres for, at de rigtige beslutninger kan træffes i forbindelse med udarbejdelse af beslutningsgrundlaget.

Mødedatoer fremgår af vedlagte oversigt over møder i organisationen. Såfremt der er behov for yderligere møder, fastlægges disse møder løbende og efter aftale med Embedsmandsgruppen.

Oversigt over møder er vedlagt i bilag I

Oversigt grupper og fora i projektet

Embedsmandsgruppen	Embedsmandsgruppen forbereder udredning og holder månedlige møder. Embedsmandsgruppen forbereder styregruppens møder, samt møder i kommunaldirektørgruppen.
Styregruppen	Styregruppen forbereder møder i borgmesterforum og Ringby - Letbanesamarbejdet. Styregruppen indkaldes til møder ca. 3 gange i løbet af udredningsperioden.
Kommunaldirektører	Gruppen af kommunaldirektører forbereder politisk behandling i borgmesterforum. Kommunaldirektørerne i de 11 kommuner samt direktøren for Region Hovedstaden indkaldes til møder ca. en gang i kvartalet.
Borgmesterforum	Borgmestrene fra de 11 kommuner som deltager i letbaneprojektet samt formanden for region Hovedstaden.
Kommunalbestyrelserne i de 11 kommuner i letbanesamarbejdet	Såfremt der er behov for politisk proces i kommunerne, er der mulighed for dette i perioden medio marts til medio maj 2012 vedr. linjeføring og stationer og igen i oktober 2012, såfremt der er forhold vedr. udredningen, der skal afklares politisk.

Øvrige grupper

Ringby - letbanesamarbejdet.	Består af samtlige politikere og embedsmænd som indgår i Ringby - Letbanesamarbejdet. Ringby-letbanesamarbejdet koordineres af Ringby-letbanesamarbejdet projektleder.
-------------------------------------	--

Samarbejde mellem Sekretariatet og Ringby – letbanesamarbejdets projektleder

Sekretariat for udredning vedr. Letbane i Ring 3 varetages af Metroselskabet. Metro-selskabets administrerende direktør er kontaktperson for Embedsmandsgruppen.

Ringby – letbanesamarbejdets projektleder og Sekretariatet arbejder tæt sammen og holder et ugentligt koordineringsmøde med henblik på at sikre håndtering af alle problemstillinger, planlægning af møder, mv.

Møder med kommunerne

Møder med kommunernes forvaltninger planlægges i 1. kvartal 2012. Her deltager Sekretariatet, samt Ringby – letbanesamarbejdets projektleder. Såfremt der er behov for yderligere møder, planlægges dette ad hoc .

Styregruppen vedr. letbane i Ring 3

Borgmester i Gladsaxe Kommune Karen Søjberg Holst (S)
Borgmester i Lyngby-Taarbæk Kommune Søren P. Rasmussen (V)
Borgmester i Albertslund Kommune Steen Christiansen (S)
Formand for Region Hovedstaden Vibeke Storm Rasmussen (S)
Transportminister Henrik Dam Kristensen (S)

Embedsmandsgruppen vedr. letbane i Ring 3

Bo Rasmussen, Kommunaldirektør i Albertslund Kommune (formand)
Marius Ibsen, Kommunaldirektør i Gladsaxe Kommune
Tim Andersen, Kommunaldirektør i Lyngby-Taarbæk Kommune
Kim Høgh, Koncerndirektør i Region Hovedstaden
Mikkel Sune Smith, kontorchef, Transportministeriet
Henrik Plougmann Olsen, adm.dir. i Metroselskabet I/S (sekretær)

Materiale, intern kommunikation og IT-plattform.

Letbaneudredningen udarbejdes i en åben proces.

Ringby-letbanesamarbejdet har et netværksrum "Podio", hvor alle projektparter har adgang. I Podio er der oprettet et nyt workspace, der hedder 'Letbane udredning'. Ringbysamarbejdets projektleder og sekretariat vil i fællesskab sørge for, at alle relevante dokumenter bliver lagt på Podio i takt med projektets fremdrift.

Mødemateriale til embedsmandsgruppen og styregruppen, præsentationer m.v. til borgmesterforum, presseklip, projektstyringsdokumenter m.v. findes her. Desuden er der oprettet en 'debat - spørgsmål og svar-funktion', der giver mulighed for at styrke den interne kommunikation i projektet. Q & A's er vedlagt kommunikationsplanen i bilag III.

Podio er et godt kommunikationsværktøj, men Podio løser ikke alle kommunikationsopgaverne. Det er fortsat embedsmændende i de enkelte organisationer, der har ansvaret for, at informere det politiske niveau, ud over den information der sendes til dem fra projektet.

Ringby – Letbanesamarbejdets styregruppe og projektgruppe er allerede tilknyttet Podio og vil blive inviteret ind i workspacet 'Letbane udredning'. Det er den enkelte kommunes repræsentanter, der vurderer, hvem der lokalt skal tilknyttes workspacet. De kommunale kontaktpersoner i Ringby – Letbanesamarbejdets projektgruppe tilknytter herefter selv eventuelle yderligere brugere fra egne organisationer.

Guide til at invitere medlemmer.

Medlemmer inviteres ved funktionen 'tilføj' eller 'invitér' medlemmer i højre side af 'workspacet'.

Hjælp og support i øvrigt kan tilgås direkte fra Podio.com ved henvendelse til Podio's supportfunktion nederst på siden eller ved henvendelse til Ringby - Letbanesamarbejdets projektleder.

2. Ekstern Kommunikation

Ekstern kommunikation omfatter kommunikation med pressen, borgere, naboer samt øvrige interessenter.

Den eksterne kommunikationsplan er udarbejdet på baggrund af en interessentanalyse samt interessenternes ønsker til og behov for oplysninger.

I denne fase er den væsentligste opgave vedr. den eksterne kommunikation at fortælle, at projektet er inden i proces. Den væsentligste nyhed er, når udredningen er færdig ved årsskiftet 2012/13. Oversigt over kommunikationsaktiviteter kan ses i bilag vedr. ekstern kommunikation. Planen justeres løbende. Bilag II

Til brug for besvarelse af henvendelser fra borgere og potentielle samarbejdspartnere, som har spørgsmål til specifikke forhold, f.eks. spørgsmål til ekspropriationer, støj, udbudsproces m.m. er der udarbejdet Q & A's, som giver overblik over de centrale spørgsmål, der kan være til projektet. Bilag III.

Det overvejes desuden at etablere en offentlig hjemmeside for Letbane i Ring 3, hvor man kan få information om projektet.

Intern kommunikation til koordinering af ekstern kommunikation.

Den eksterne kommunikation til pressen i lokale spørgsmål varetages decentralt af kommunikations- og pressemedarbejdere i Ringby - Letbanesamarbejdet. Podio er platform for koordinering af den eksterne kommunikation.

Her oprettes følgende grupperum

1. et kontaktforum for presseansvarlige i letbanesamarbejdet
2. Q&A's som opdateres
3. Et presserum, hvor nyheder uploades
4. Et bibliotek de enkelte kommuner uploader deres borgersvar m.v.

Ved særlige henvendelser vedr. letbaneprojektet kontaktes Ringby-letbanesamarbejdets projektleder.

Kontaktpersoner i projektet, vedr. letbane i Ring 3

Formand for styregruppen: Karen Søjberg Holst, Borgmester i Gladsaxe Kommune (S)

Formand for embedsmandsgruppen: Bo Rasmussen, Kommunaldirektør i Albertslund Kommune

Projektleder Ringby - letbanesamarbejdet: Marianne Bendixen

Direktør for Metroselskabet: Henrik Plougmann Olsen

Vicedirektør metroselskabet: Anne-Grethe Foss

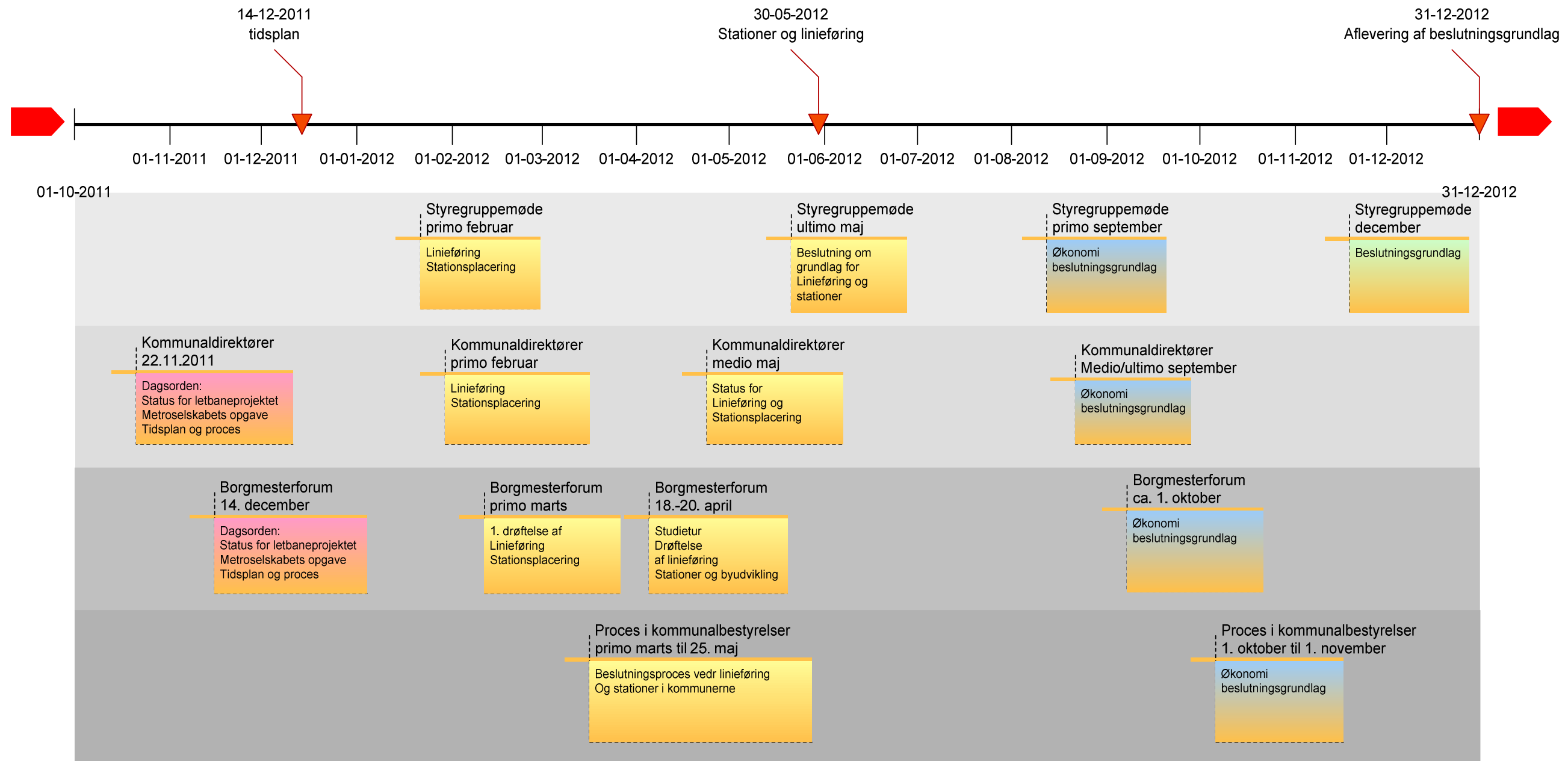
Projektchef Metroselskabet: Tove Skrumsager Frederiksen

Chefkonsulent: Jørgen Østergaard

The screenshot shows the Podio web application interface. A large black arrow on the left points towards the interface. Several callout boxes with white backgrounds and black borders point to specific features:

- Her kan du læse og uploade presseklip om letbanen**: Points to the 'Presseklip' icon in the top navigation bar.
- Her kan du se materiale til møder i embedsmandsgruppen**: Points to the 'Møder i e...' icon in the top navigation bar.
- Her ligger baggrundsnotater og projektdokumenter mv.**: Points to the 'Projektstyri...' icon in the top navigation bar.
- Oversigt over planlagte møder med kommunerne**: Points to the 'Kommune...' icon in the top navigation bar.
- Her er plads til debat samt Q&A's**: Points to the 'Debat, spø...' icon in the top navigation bar.
- Her er powerpoint-præsentationer fra diverse møder**: Points to the 'Præsentati...' icon in the top navigation bar.
- Her kan du se hvem der er med i workspacet og fjerne og tilføje medlemmer**: Points to the 'Hvem er her?' section on the right side of the interface.

The interface itself shows a user profile for Marianne Bendixen, a sidebar with navigation options like 'Ringbyen', 'Medarbejdernetværk', and 'Letbane udredning', and a main content area with an 'Aktivitets-stream' and a list of tasks under 'Letbane udredning opgaver'.

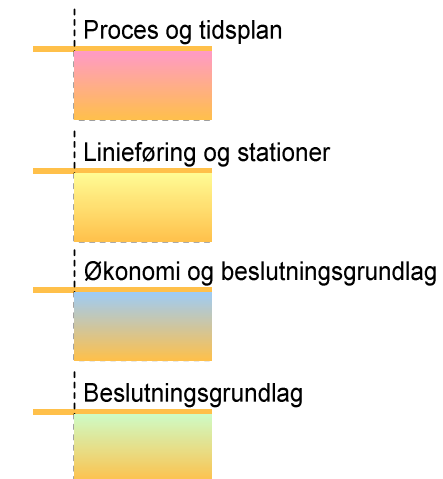


Øvrige møder

Embedsmandsgruppen holder møder hver måned

Forvaltnignerne i kommunerne inddrages, idet Letbanesekretariatet besøger kommunerne i 1. kvartal 2012.

Letbanesekretariatet deltager i møder i Ringbysamarbejdet efter aftale. Der er planlagt møde den 23. februar 2012 og i oktober 2012.



Bilag II – Plan for ekstern kommunikation

	4. kvartal 2011	1. kvartal 2012	2. kvartal 2012	3. kvartal 2012	4. kvartal 2012
Presse					
<i>lokalpressen</i>			Overvejelse om der skal være presse i forbindelse med den konkrete linjeføring og stationsplacering, i forbindelse med evt. politisk proces i kommunerne		
<i>Regionalt</i>			Overvejelse om der skal være presse i forbindelse med den konkrete linjeføring og stationsplacering, i forbindelse med evt. politisk proces i kommunerne		
<i>Landsdækkende</i> Eksempelvis Berlingske Tidende, Politiken el. lign.		Budskab om samarbejde og det regionale perspektiv	Artikel om at vi undersøger hvordan de gør i andre lande. Budskab fra politikerne i forbindelse med studietur.		Årsskiftet 2012/13 Offentliggørelse af beslutningsgrundlag forud for politisk behandling
<i>Fagblade</i> Eksempelvis Danske Kommuner, Ingeniøren eller lign		Samarbejdsbudskabet Det regionale perspektiv for kollektiv transport og byplanperspektivet			
Samarbejdspartnere	Standard besked om planlægning af udbud				
Naboer	Standardbesked vedr. forventninger til ekspropriation og hvornår.				
Faglige fora					

Bilag III - Q&A's om Letbane i Ring 3

Spørgsmål	Svar
Hvornår åbner letbanen?	Det forventes, at letbanen åbner ca.2019/2020. Åbnings-tidspunktet afhænger bl.a. af, hvornår der træffes endelig politisk beslutning om anlæg af letbanen.
Er letbanen besluttet?	<p>Regeringen, Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Vallensbæk Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune Høje-Taastrup Kommune og Ishøj Kommune har indgået en Samarbejdsaftale om at arbejde videre med at anlægge og finansiere en letbane langs Ring 3.</p> <p>Af Samarbejdsaftalen fremgår, at parterne er enige om at udarbejde et beslutningsgrundlag for letbanen, og at der på baggrund af beslutningsgrundlaget ved en efterfølgende principaftale træffes endelig beslutning om finansiering og anlæg af en letbane langs Ring 3.</p>
Hvad betyder letbanen for cykeltrafikken?	Samspelet mellem letbanen og cykeltrafikken skal belyses nærmere i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Skal letbanen indhegnes?	En delvis indhegning af letbanen kan være en mulighed, men er ikke besluttet. Dette skal belyses nærmere i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Hvad betyder letbanen for biltrafikken?	Som udgangspunkt forudsættes antallet af kørespor til biltrafikken efter letbanens åbning i videst mulige omfang opretholdt på det nuværende niveau, jf. COWI-rapporten fra 2010. Under anlægget af letbanen vil der være gener for den øvrige trafik på Ring 3.
Hvornår inddrages borgerne?	<p>Hvis der træffes beslutning om anlæg af letbanen, vil der være inddragelse af offentligheden i VVM-processen og i tilvejebringelse af plangrundlaget i kommuneplanlægningen.</p> <p>Det er de enkelte kommunalbestyrelser, der skal forestå den fysiske planlægning af de områder der grænser op til de kommende stationer. Og det er dem, der i sidste ende bestemmer hvordan byområderne skal udvikles. Dermed er det også primært de enkelte kommuner, der skal varetage dialogen med egne borgere og erhvervsliv i takt med at plangrundlagene skrider frem.</p>
Er der plads til letbanen lang Ring 3 uden at fjerne en masse bygninger?	De foreløbige undersøgelser viser, at der på langt størstedelen af strækningen er plads til at anlægge letbanen i separat trace uden at skulle fjerne bygninger. Enkelte steder er pladsforholdene dog mere trange og her skal det undersøges nærmere, hvorvidt det kan være nødvendigt at nedrive bygninger for at skabe plads til letbanen.

Hvad koster letbanen?	Anlægsomkostningerne vurderes til 3,75 mia. kr. i 2010-priser.
Hvad sker der, hvis letbanen bliver dyrere?	Hvis det i beslutningsgrundlaget vurderes, at letbanen ikke kan anlægges for 3,75 mia. kr. skal parterne tage stilling til, hvordan letbanen kan finansieres.
Hvem skal bygge og drive letbanen?	Til udarbejdelse af beslutningsgrundlaget er der nedsat en projektorganisation i form af en politisk styregruppe, en embedsmandsgruppe og et sekretariat. Embedsmandsgruppen får det overordnede ansvar for udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget. Embedsmandsgruppen betjenes af et sekretariat, der forestår den daglige projektledelse og indkøber rådgivning og konsulentbistand. Sekretariatsfunktionen varetages af Metroselskabet. Der er ikke taget stilling til, hvorledes anlæg og drift af letbanen skal organiseres.
Er linjeføringen fastlagt?	Af Samarbejdsaftalen fremgår, at parterne er enige om den overordnede linjeføring fra Lundtofte til Ishøj, stationsplaceringer m.v. samt at den nærmere placering af stationer sker efter aftale med beliggenhedskommunerne.
Hvad sker der med bustrafikken, når letbanen åbner?	Busbetjeningen vil skulle tilpasses letbanen, således at samspillet mellem bus, tog og letbane optimeres bedst muligt. Oplæg til optimering af forbindelserne til det øvrige kollektive transportnet herunder oplæg til busbetjening skal belyses nærmere i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Kan man have cykler med i letbanen?	Samspillet mellem letbanen og cykeltrafikken - herunder muligheden for at medtage cykler i letbanen - skal belyses nærmere i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Hvor tit kører letbanen?	Det forventes, at letbanen skal køre hvert 5. minut i myldretiden og dagtimerne og hvert 10. minut i øvrige tidsrum.
Er letbanen farlig?	Letbanen skal - som andre baneanlæg - sikkerhedsgodkendes af Trafikstyrelsen. Godkendelsesprocessen følger internationale regler. Sikkerhed på letbanen er et centralt tværgående tema i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Hvor meget støjer letbanen?	Generelt er moderne letbanetog langt mere støjsvage end gammeldags sporvogne. Letbanen miljøpåvirkninger - herunder støj - skal belyses nærmere i VVM-processen.
Hvordan hænger letbanen sammen med byvisionen for Ringbyen?	Stationsnærhedsprincippet og dermed tilgængelighed med kollektiv transport er det bærende element i byudviklingen. Uden tilgængelighed og stationer ingen byudvikling - uden byudvikling ingen passagerer til en letbane. Den kollektive trafikforbindelse er en forudsætning for byudviklingen, og byudvikling er en forudsætning for

	<p>at sikre et passagergrundlag. Det er en slags 'hønen-og-ægget'. Derfor giver det rigtig god mening at drøfte disse elementer i en sammenhæng.</p> <p>Samarbejdsplatformen er det bærende – samarbejde er nødvendigt for at lave infrastrukturer på tværs af kommunegrænserne og en ny fælles regional byudvikling.</p>
<p>Hvorfor er det nødvendigt med opgradering af den kollektive trafik i Ring 3? Og hvorfor en letbane frem for en hurtigbus?</p>	<p>I perioden fra 1995 til 2005 er den tværgående trafik i Region Hovedstaden steget med 40 procent. Selvom der kan være krusninger på kurven over trafikudviklingen, er der ingen tvivl om, at behovet stiger, og at trafiknettet i Hovedstaden ikke er gearret til den tværgående trafik. Næsten 1/3 af trafikken på Motorring 3 er gennemgående trafik. Hvis vi mener det seriøst, at vi ønsker vækst i regionen, så er det nødvendigt at sikre den kollektive trafik.</p> <p>En hurtigbus kan løse mange ting, og er ikke i sig selv en dårlig idé. Men undersøgelser har indtil nu vist, at en letbane vil have større effekt på pendlernes adfærd. Pendlere har mere tillid til, at de kan møde på arbejde til tiden. Toget er også mere komfortabelt. Man kan f.eks. udnytte tiden til at arbejde undervejs.</p>
<p>LOOP City skitserer en højklasset Metroløsning, hvorfor arbejder I så med en letbane i terræn?</p>	<p>Visionen om Ringbyen er udviklet i et ambitiøst samarbejde mellem Ringby – Letbanesamarbejdet og Realdania fonden, hvor rådgiverne har fået til opdrag at lægge overliggelsen i byvisionen LOOP City højt.</p> <p>Ringby - Letbanesamarbejdet har ønsket en vision, der kunne udfordre os i den måde vi plejer at tilgå planlægningen på... noget at stile efter. Byvisionen er skabt i dialog med Ringby – Letbanesamarbejdet, men BIG har fået relativt frie hænder til at skabe den.</p> <p>Dele af byvisionen er meget visionære i forhold til den virkelighed, vi sidder i lige nu. Det gælder f.eks. LOOP City's superhøjklassede metroløsning, der visse steder kører som en højbane ovenpå nye bebyggelser og andre steder er gravet ned. Den løsning får vi desværre ikke råd til lige foreløbigt. Det er Ringby – Letbanesamarbejdets vurdering, at letbanen er den trafikale løsning, der bedst løfter byvisionen indenfor de mulige økonomiske rammer.</p>
<p>Hvornår kommer anlægsopgaverne i udbud?</p>	<p>Letbaneprojektet skal udbydes i EU-udbud, og udbuddet annonceres. Der er endnu ikke truffet endelig beslutning om at etablere en Letbane i Ring 3.</p>

<p>Skal min grund eksproprieres?</p>	<p>Der er ikke truffet endelig beslutning om linjeføring og etablering af letbanen endnu. Ekspropriationer vil blive belyst i det beslutningsgrundlag, som skal udarbejdes i løbet af 2012. Først derefter træffes der beslutning om, hvorvidt letbanen skal realiseres.</p>
<p>Hvad kan jeg forvente, der kommer til at ske hvis min ejendom skal eksproprieres? Kan jeg få min ejendom overtaget hurtigt? Hvor meget kan jeg få for min ejendom i tilfælde af ekspropriation?</p>	<p>Der er ikke taget endelig stilling til etablering af letbanen endnu. Det forventes at der træffes beslutning om det i løbet af 2013/14, hvor der bl.a. skal vedtages en anlægslov. Når anlægsloven er godkendt, vil der kunne igangsættes ekspropriationsforretninger. Det tilstræbes normalt, at ekspropriationsforretninger gennemføres så hurtigt som muligt.</p> <p>Din ejendom vurderes efter statens retningslinjer for ekspropriation.</p>
<p>Hvilket togmateriel skal der køre på letbanen? Vil I vælge en standardløsning eller specialbyggede tog?</p>	<p>Der er ikke truffet beslutning om togmateriel endnu. I forbindelse med udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget vil vi kigge på hvilke løsninger, der fungerer godt i udlandet, så vi kan træffe en god beslutning. Vi vil så vidt muligt stile efter standardløsninger. Det er vigtigt for alle parter, at letbanen bliver en succes fra starten.</p>

Bilag IV - kontaktlister

Letbanesamarbejdets Kommunaldirektørkreds

Albertslund Kommune	Kommunaldirektør	Bo Rasmussen	Bo.Rasmussen@albertslund.dk
Brøndby Kommune	Kommunaldirektør	Anders Lou	alo@brondby.dk
Gladsaxe Kommune	Kommunaldirektør	Marius Ibsen	csfmib@gladsaxe.dk
Glostrup Kommune	Kommunaldirektør	Lone Lyrskov	lone.lyrskov@glostrup.dk
Herlev Kommune	Kommunaldirektør	Helle Søeberg	helle.soeberg@herlev.dk
Hvidovre Kommune	Kommunaldirektør	Lau Svendsen-Tune	lst@hvidovre.dk
Ishøj Kommune	Kommunaldirektør	Anders Hvid Jensen	ahj@ishoj.dk
Lyngby-Taarbæk Kommune	Kommunaldirektør	Tim Andersen	ta@ltk.dk
Rødovre Kommune	Kommunaldirektør	Per Ullerichs	per.ullerichs@rk.dk
Vallensbæk Kommune	Kommunaldirektør	Bjarke Steen Johansen	bsj@vallensbaek.dk
Høje-Taastrup Kommune	Kommunaldirektør	Hugo Svendsen	kom.dir@htk.dk

Opdateret den 14. november 2011/ MB

Ringby-Letbane samarbejdet

Albertslund Kommune	Kommunaldirektør	Bo Rasmussen	Bo.Rasmussen@albertslund.dk
Albertslund Kommune	Teknisk Direktør	Carsten Bluhme	Niels.carsten.bluhme@albertslund.dk
Brøndby Kommune	Teknisk direktør	Søren Johnsen	sorjh@brondby.dk
Gladsaxe Kommune	By- og Miljødirektør	Philip Hartmann	phihar@gladsaxe.dk
Glostrup Kommune	Centerchef	Henrik Nellager	Henrik.Nellager@glostrup.dk
Herlev Kommune	Teknisk direktør	Tony Christensen	tfdir@herlev.dk Tony.Christensen@herlev.dk
Hvidovre Kommune	Teknisk direktør	Anders Thanning	ath@hvidovre.dk
Ishøj Kommune	Souschef	Anja Carlslund	acp@ishoj.dk
Lyngby-Taarbæk Kommune	Teknisk direktør	Bjarne Holm Markussen	teknisk@ltk.dk
Rødovre Kommune	Teknisk Driftschef	Birgit Gerd Knudsholt	cn17893@rk.dk
Vallensbæk Kommune	Teknisk Direktør	Lars Christensen	lc@vallensbaek.dk
Region Hovedstaden	Stabsdirektør	Joost Nielsen	joost.nielsen@regionh.dk
Vestegnssamarbejdet	Sekretariatsleder	May Lundsgaard	mhu@ishoj.dk
Transportministeriet	Kontorchef	Mikkel Sune Smith	mss@tm.dk
Kun referencegruppen for Letbanen			
Høje-Taastrup Kommune	Udviklingschef	Klaus Møller	klausmoe@htk.dk
Kun styregruppen for Ringbyen			
By- og Landskabsstyrelsen	Kontorchef	Holger Bisgaard	hobis@blst.dk

Opdateret den 28. oktober 2011/ MB

Forvaltningernes kontaktpersoner – Ringby-letbanesamarbejdets projektgruppe

Albertslund Kommune	byplanarkitekt	Anne Dan	anne.dan@albertslund.dk	4368 6818
Brøndby Kommune	planlægger	Bo Helstrup Vilberg	bvn@brondby.dk	4328 2447
Gladsaxe Kommune	byplanarkitekt	Karin Ege	ege@gladsaxe.dk	3957 5041
Glostrup Kommune	Civilingeniør	Anja Kraag	anja.kraag@glostrup.dk	4323 6353
Herlev Kommune	byplanarkitekt	Jeppe Brogaard	jeppe.vejlby.brogard@herlev. dk	4452 6439
Hvidovre Kommune	byplanarkitekt	Jens Schelde	jsh@hvidovre.dk	3639 3562
Ishøj Kommune	Byplanlægger	Louise Ochmann	35119@ishoj.dk	43 57 75 24
Lyngby-Taarbæk Kommune	Civilingeniør	Ole Dam Mortensen	odm@ltk.dk	4597 3612
Rødovre Kommune	Byplanlægger	Jesper Kort	cn20713@rk.dk	3637 7227
Vallensbæk Kommune	byplanlægger	Lene Rothe	lro@vallensbaek.dk	4797 4330
Region Hovedstaden		Sigurbjörn Hallsson	sh@regionh.dk	4820 5513
Vestegnssamarbejdet	Trafikkoordinator	vakant	-	-
By- og Landskabs- styrelsen		Mia Christiemson	mch@blst.dk	7254 4726
Transportministeriet	fuldmægtig	Line Ringsholt Jensen	lje@TRM.dk	3392 4375
Projektleder	Byplanarkitekt	Marianne Bendixen	marben@gladsaxe.dk	3957 5955

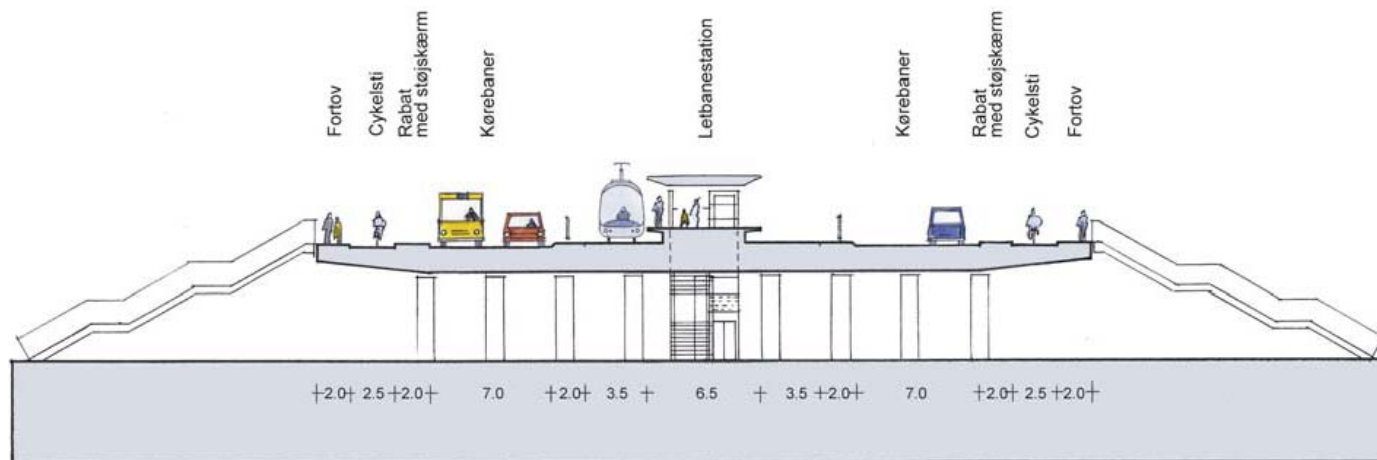
Opdateret 31.10.2011/ MB

Presseansvarlige for kommunerne og regionen i Ringby-letbanesamarbejdet

Kommune	Navn	Direkte telefon	Mobilnummer	E-mail
Høje Taastrup	Winnie Jakobsen	43 59 18 49	30 71 84 67	winniejak@htk.dk
Albertslund	Janus Enemark Nissen	43 68 60 93	22 53 72 20	Janus.enemark.nissen@albertslund.dk
Brøndby	Anni Hornbak Sperling	43 28 21 33	Har ikke	anhsp@brondby.dk
Ishøj	Per Tostenæs	43 57 75 92	20 15 85 69	pto@ishoj.dk
Vallensbæk	Lasse Bohse	47 97 40 10		Kommunikation@vallensbaek.dk
Hvidovre	Dorthe Bach	36 39 30 48	41 85 04 85	dbh@hvidovre.dk
Rødovre	Rasmus Lynghøj Christensen	36 37 71 27	30 76 71 27	Rasmus.lynghoej@rk.dk
Glostrup	Anja Kraag	43 23 63 53	25 41 95 93	Anja.kraag@glostrup.dk
Herlev	Mette Østerdal	44 52 70 12	21 32 33 17	Mette.oesterdal@herlev.dk
Gladsaxe	Ulla Baden	39 69 50 20	22 76 56 22	csfuba@gladsaxe.dk
Lyngby Taarbæk	Jacob Holm Hansen	45 97 31 46	40 14 63 26	jaho@ltk.dk
Region Hovedstaden	Pressevagt	70 20 95 88	70 20 95 88	presse@regionh.dk

Status for Letbane i Ring 3

Møder med kommunerne 1. kvartal 2012



Dagsorden

1. Præsentation
2. Status for letbaneprojektet
3. Proces og Kommunikationsplan
4. Linieføring og stationer
5. Kommunens planer og særlige forhold
6. Opfølgning på "brev til kommunerne"
7. Eventuelt

Samarbejdsaftale om en letbane
fra Lundtofte til Ishøj blev indgået 29. juni 2011.



Finansiering

Tabel 1: Anlægsomkostninger for strækningen Lundtofte-Ishøj

2010-priser mio. kr.	Andel	Lundtofte- Glostrup	Glostrup- Ishøj	I alt
Fordeling				
Statslig finansiering	40%	1.104	396	1.500
Regional finansiering	26%	718	257	975
Kommunal finansiering	34%	938	336	1.275
Total	100%	2.760	989	3.749

Aftale med Metroselskabet om sekretariatsbetjening

- Udarbejdelse af beslutningsgrundlag til ultimo 2012

- Budget:

Metroselskabet	11,5 mio. kr.
Eksterne rådgivere	8,0 mio. kr.
Møder, repræsentation mv.	0,5 mio. kr.

I alt 20,0 mio. kr.

Ændringer i anlægsbudget, som følge af ønsker fra kommunerne, skal finansieres ved "tilkøb".

Organisering af arbejdet

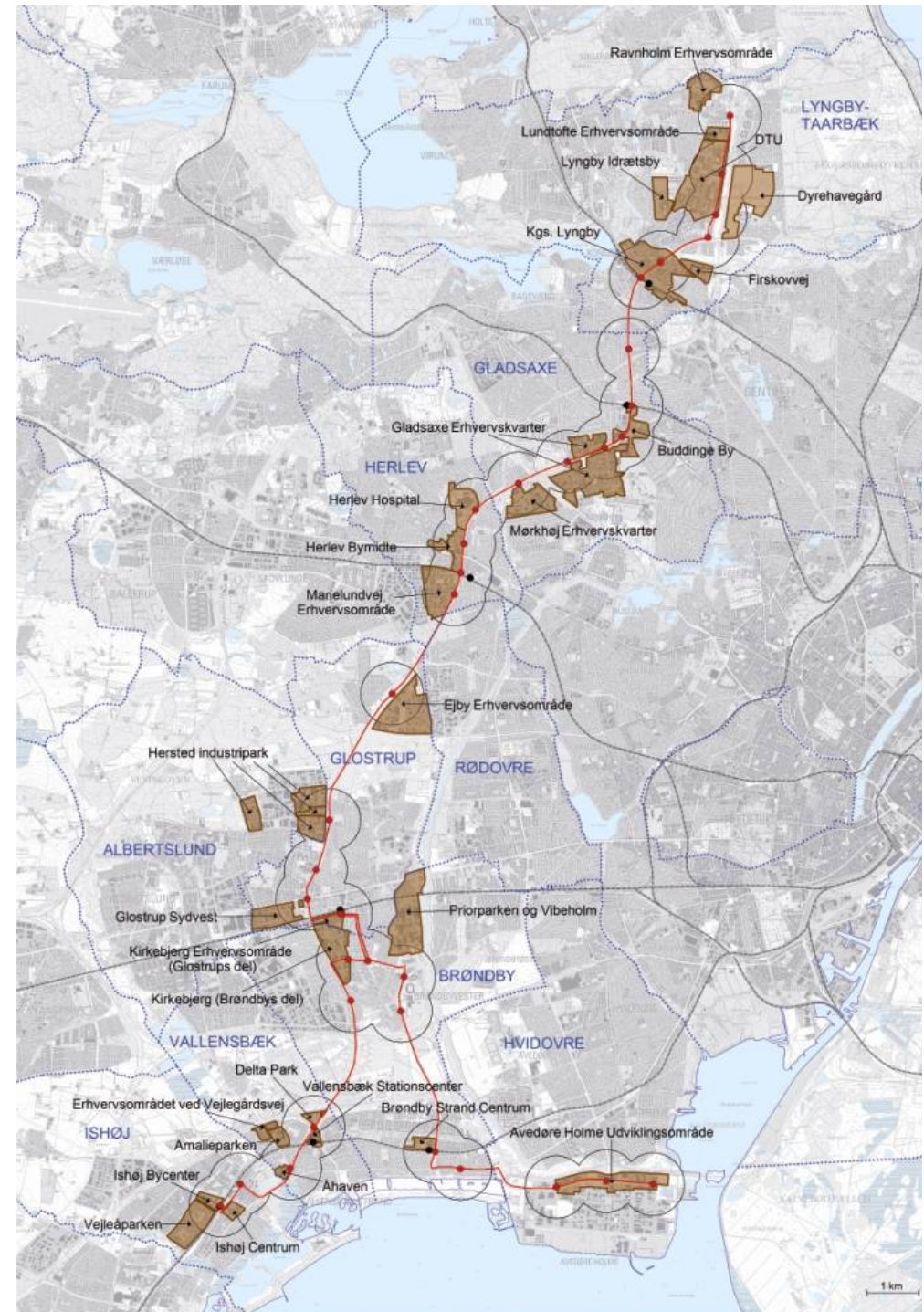


Kobling til Letbanesamarbejdet

- Drøftelser, der involverer kommunerne bag Samarbejdsaftalen på politisk niveau, foregår i Letbanesamarbejdets "Borgmesterforum".
- Udarbejdelsen af Beslutningsgrundlaget skal koordineres med arbejdet med byudvikling.
- Møde for politikere i 23. februar 2012 om politisk charter for Ringbyen.

3 overordnede mål med letbanen

- Letbanen skal fremme den kollektive trafik og dermed fremkommeligheden på tværs af Fingerbyen
- Letbanen skal fremme byudviklingen
- Letbanen skal anlægges inden for den fastlagte økonomiske ramme på 3,75 mia. kr.

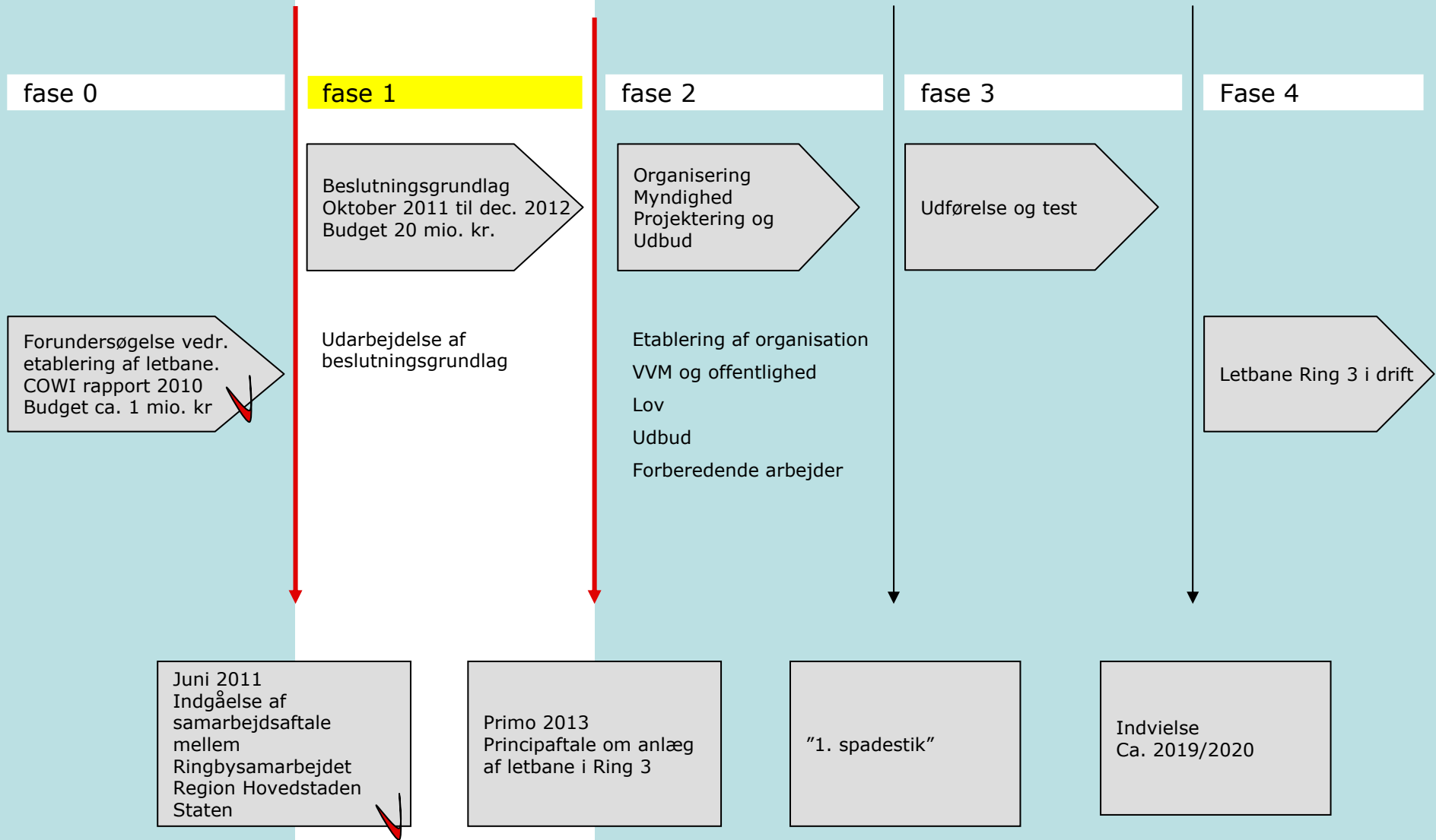


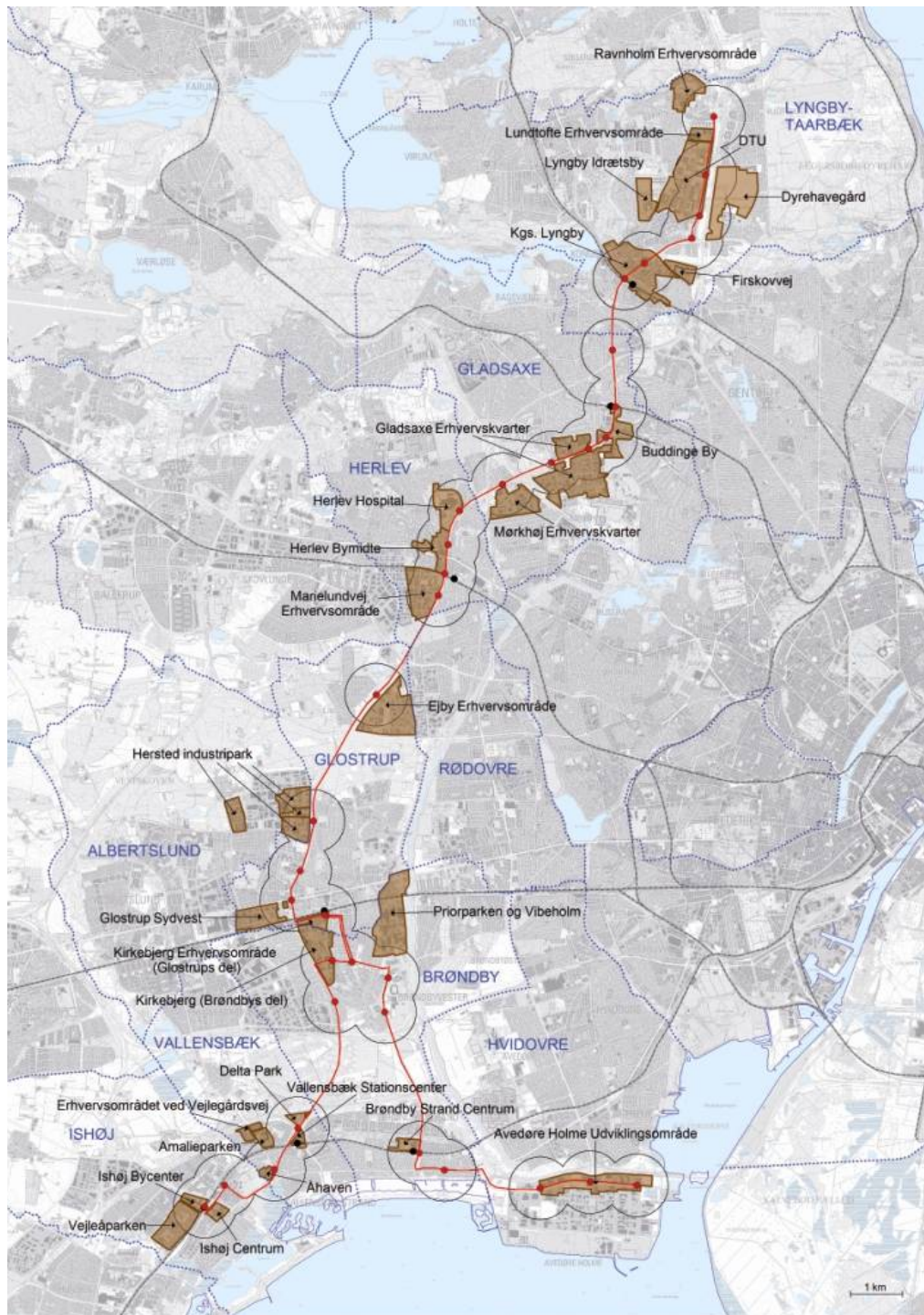
Metroselskabet

- Metroen er en letbane (teknologisk og juridisk)
- Forskel: Metroen kører ikke i blandet trafik
- Metroselskabet driver Metroen (udliciteret), bygger cityringen og samarbejder med de øvrige trafikselskaber



Overordnet tidsplan for letbane i Ring 3





Letbanen skal

- Fremme den kollektive trafik også på tværs af Fingerbyen
- Fremme byudviklingen
- Anlægges for den fastlagte økonomi

Fase 1 – Beslutningsgrundlag – budget 20 mio. kr.

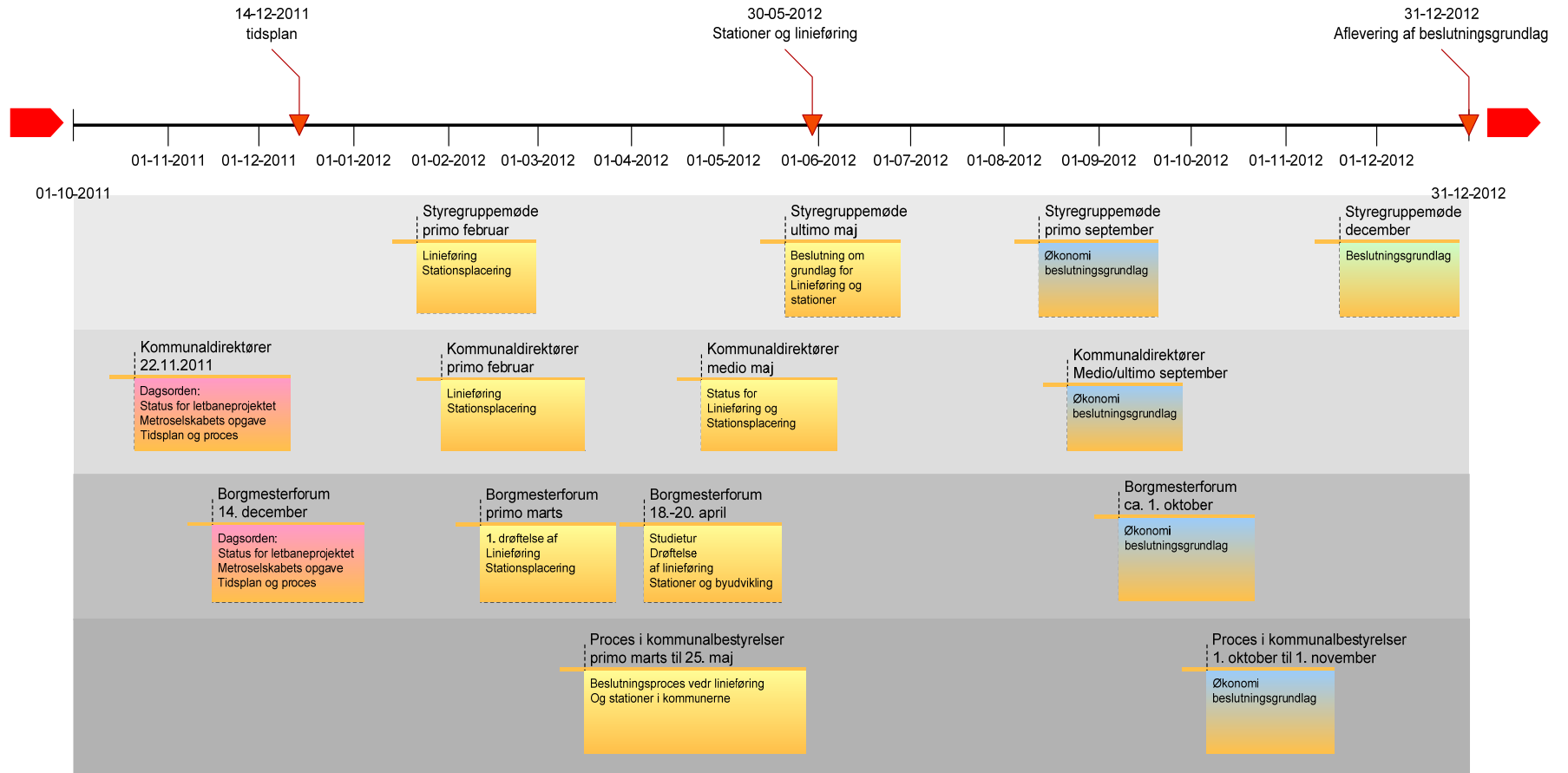
Id	Fase 1 Letbane i Ring 3 Tidsplan for Embedsmandsgruppen	Startdato	Slut	K4 11			K1 12			K2 12			K3 12			K4 12			K1 13		
				okt	nov	dec	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mar
1	Overordnet design	03-10-2011	26-10-2012	[Gantt bar]																	
2	Linjeføring	16-12-2011	16-05-2012	[Gantt bar]																	
3	Stationer	16-12-2011	16-05-2012	[Gantt bar]																	
4	Stationsudstyr design	24-02-2012	24-08-2012	[Gantt bar]																	
5	Kontrol og vedligeholdelsescenter	20-01-2012	23-03-2012	[Gantt bar]																	
6	Togkoncept	23-03-2012	16-05-2012	[Gantt bar]																	
7	Sikkerhedspolitik	18-11-2011	23-05-2012	[Gantt bar]																	
8	Forberedelse VVM-undersøgelser	22-06-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
9	Ekspropriationer og ledninger	20-01-2012	23-03-2012	[Gantt bar]																	
10	Lovgrundlag	22-06-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
11	Vejtrafik – kapacitet i driftsperioden	20-01-2012	24-08-2012	[Gantt bar]																	
12	Vejtrafik – kapacitet i anlægsperioden	20-01-2012	24-08-2012	[Gantt bar]																	
13	driftskoncept	23-03-2012	24-08-2012	[Gantt bar]																	
14	Bustilpasning	18-11-2011	24-08-2012	[Gantt bar]																	
15	Sammenhæng – andre transportformer	23-05-2012	24-08-2012	[Gantt bar]																	
16	Passagerprognose	23-05-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
17	Driftsindtægter	24-08-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
18	Driftsomkostninger	24-08-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
19	Anlægsomkostninger	24-08-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
20	Samfundsøkonomi	26-10-2012	23-11-2012	[Gantt bar]																	
21	Kommercielle muligheder	23-03-2012	21-09-2012	[Gantt bar]																	
22	Organisering og udbud	20-01-2012	21-09-2012	[Gantt bar]																	
23	Finansiering OPP m.v.	22-06-2012	21-09-2012	[Gantt bar]																	
24	Samlet koncept	21-09-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
25	Udredning	21-09-2012	21-12-2012	[Gantt bar]																	

Særlige OBS punkter
 Stationsplacering
 Linjeføring
 Økonomi

Juni 2011
 Indgåelse af samarbejdsaftale mellem Ringbysamarbejdet Region Hovedstaden og Staten

Årsskiftet 2012/2013
 Godkendelse principaftale om anlæg af letbane i Ring 3

Møder og beslutningsprocesser for udarbejdelse af beslutningsgrundlag for letbane i Ring 3

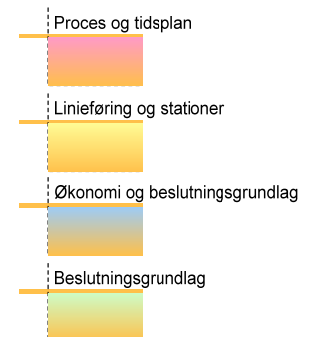


Øvrige møder

Embedsmandsgruppen holder møder hver måned

Forvaltningerne i kommunerne inddrages, idet Letbanesekretariatet besøger kommunerne i 1. kvartal 2012.

Letbanesekretariatet deltager i møder i Ringbysamarbejdet efter aftale. Der er planlagt møde den 23. februar 2012 og i oktober 2012.



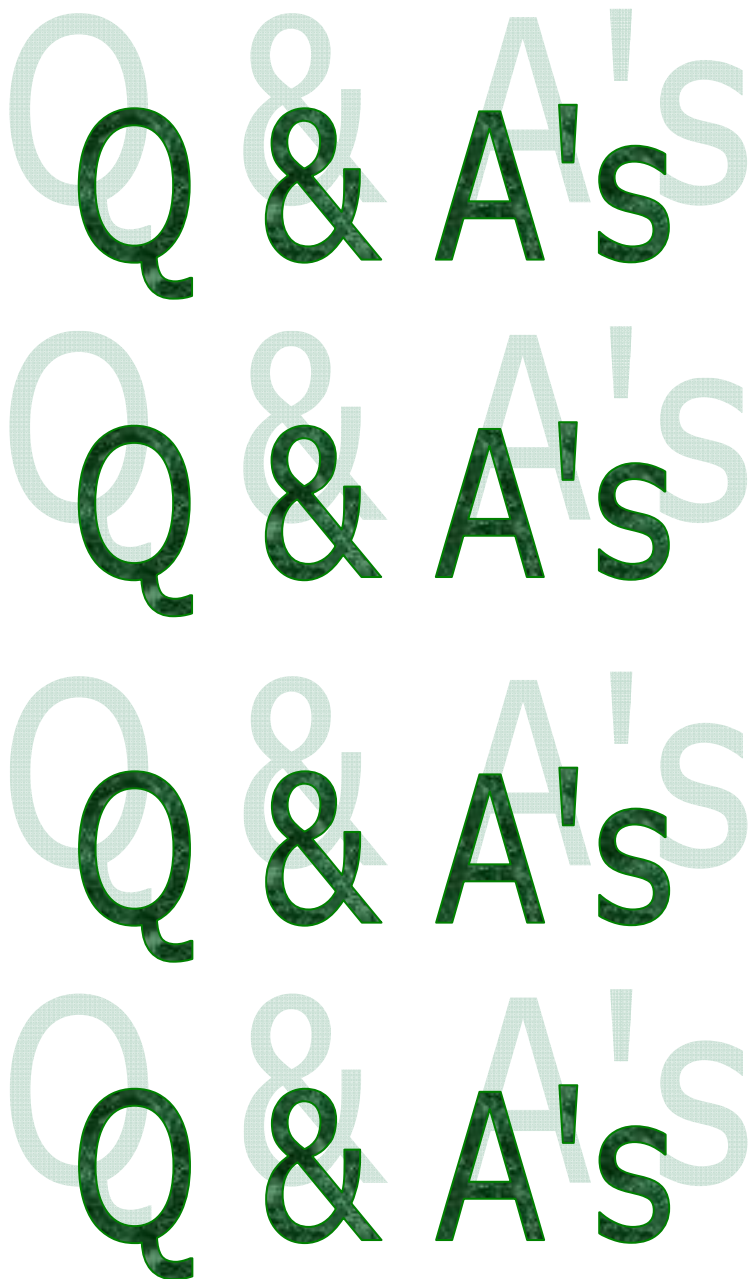
En foreløbig tidsplan

- Medio 2011 - ultimo 2012
Udarbejdelse af beslutningsgrundlag
- Ultimo 2012 - ultimo 2014
Principaftale, anlægslov og VVM-undersøgelse udarbejdes
- Ultimo 2014 - ultimo 2015
Projektering, forberedende arbejder, udbud og kontraktindgåelse
- Ultimo 2015 - primo 2018
Anlæg
- 2019/2020
Idriftsættelse

Kommunikation i projektet

- Intern kommunikation
- Ekstern Kommunikation
- Q & A'S
- Podio er platform

	4. kvartal 2011	1. kvartal 2012	2. kvartal 2012	3. kvartal 2012	4. kvartal 2012
Presse					
<i>lokalpressen</i>			Overvejelse om der skal være presse i forbindelse med den konkrete linjeføring og stationsplacering, i forbindelse med evt. politisk proces i kommunerne		
<i>Regionalt</i>			Overvejelse om der skal være presse i forbindelse med den konkrete linjeføring og stationsplacering, i forbindelse med evt. politisk proces i kommunerne		
<i>Landsdækkende</i> Eksempelvis Berlingske Tidende, Politiken el. lign.		Budskab om samarbejde og det regionale perspektiv	Artikel om at vi undersøger hvordan de gør i andre lande. Budskab fra politikerne i forbindelse med studietur.		Årsskiftet 2012/13 Offentliggørelse af beslutningsgrundlag forud for politisk behandling
<i>Fagblade</i> Eksempelvis Danske Kommuner, Ingeniøren eller lign		Samarbejdsbudskabet Det regionale perspektiv for kollektiv transport og byplanperspektivet			
Samarbejdspartnere	Standard besked om planlægning af udbud				
Naboer	Standardbesked vedr. forventninger til ekspropriation og hvornår.				
Faglige fora					



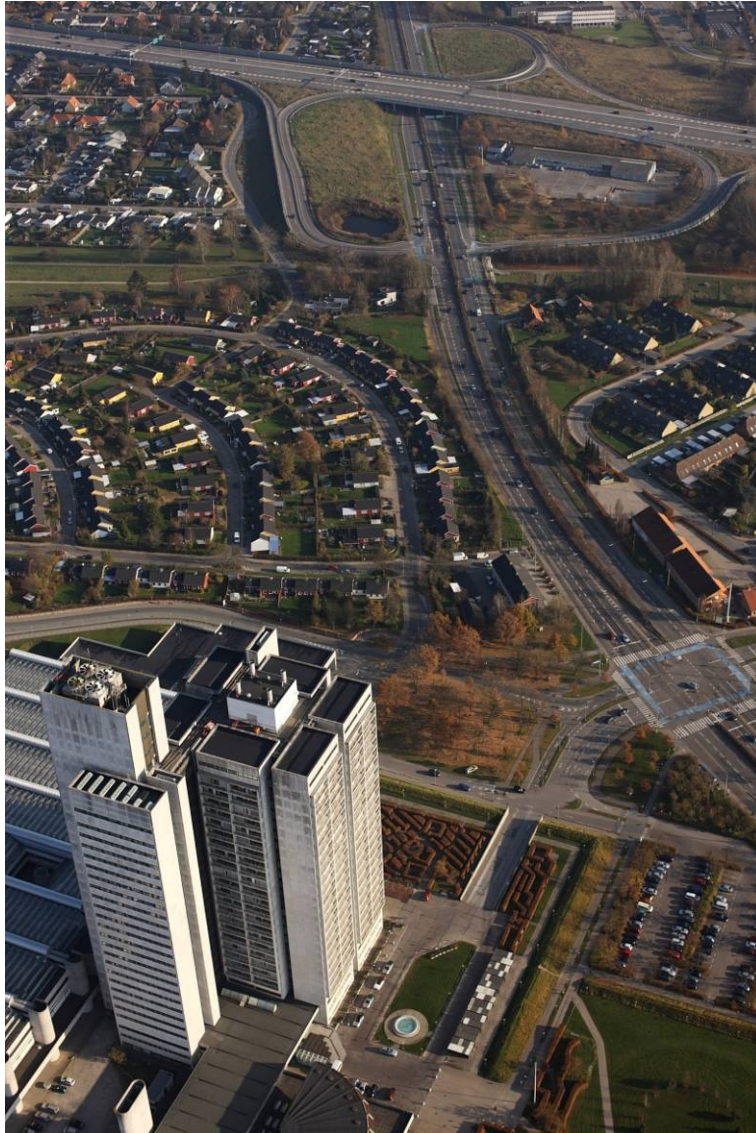
Hvornår åbner letbanen?	Det forventes, at letbanen åbner ca.2019/2020. Åbningstidspunktet afhænger bl.a. af, hvornår der træffes endelig politisk beslutning om anlæg af letbanen.
Er letbanen besluttet?	Regeringen, Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Vallensbæk Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune Høje-Taastrup Kommune og Ishøj Kommune har indgået en Samarbejdsaftale om at arbejde videre med at anlægge og finansiere en letbane langs Ring 3. Af Samarbejdsaftalen fremgår, at parterne er enige om at udarbejde et beslutningsgrundlag for letbanen, og at der på baggrund af beslutningsgrundlaget ved en efterfølgende principaftale træffes endelig beslutning om finansiering og anlæg af en letbane langs Ring 3.
Hvad betyder letbanen for cykeltrafikken?	Samspelet mellem letbanen og cykeltrafikken skal belyses nærmere i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Skal letbanen indhegnes?	En delvis indhegning af letbanen kan være en mulighed, men er ikke besluttet. Dette skal belyses nærmere i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Hvad betyder letbanen for biltrafikken?	Som udgangspunkt forudsættes antallet af kørespor til biltrafikken efter letbanens åbning i videst mulige omfang opretholdt på det nuværende niveau, jf. COWI-rapporten fra 2010. Under anlægget af letbanen vil der være gener for den øvrige trafik på Ring 3.
Hvornår inddrages borgerne?	Hvis der træffes beslutning om anlæg af letbanen, vil der være inddragelse af offentligheden i VVM-processen og i tilvejebringelse af plangrundlaget i kommuneplanlægningen. Det er de enkelte kommunalbestyrelser, der skal forestå den fysiske planlægning af de områder der grænser op til de kommende stationer. Og det er dem, der i sidste ende bestemmer hvordan byområderne skal udvikles. Dermed er det også primært de enkelte kommuner, der skal varetage dialogen med egne borgere og erhvervsliv i takt med at plangrundlagene skrider frem.
Er der plads til letbanen lang Ring 3 uden at fjerne en masse bygninger?	De foreløbige undersøgelser viser, at der på langt størstedelen af strækningen er plads til at anlægge letbanen i separat trace uden at skulle fjerne bygninger. Enkelte steder er pladsforholdene dog mere trænge og her skal det undersøges nærmere, hvorvidt det kan være nødvendigt at nedrive bygninger for at skabe plads til letbanen.
Hvad koster letbanen?	Anlægsomkostningerne vurderes til 3,75 mia. kr. i 2010-priser.



Fortsættes – se kommunikationsplan

Fotos af tracé efterår 2011 findes på Podio.

Fotograf - Jan Kofod Winther



Studietur april 18. – 20. april 2012

Stockholm – Tvärbanan
11 km, 17 stationer

Udvides med 7 km og
8 stationer i 2013



Bergen – Bybanen
10 km, 15 stationer

Udvides med 3½ km
og 5 stationer i 2013



Praktiske oplysninger, studietur

- Studietur 18 - 20. april 2012
Afgang eftermiddag 18. april 2012
- 3-4 deltagere pr. organisation – vigtigt med politisk deltagelse
- ca. 10.000 kr. pr. person. Den enkelte organisation finansierer egen deltagelse
- Sidste frist for tilmelding er den 20. januar 2012
- Invitationen er sendt til borgmesterkontorerne inden jul.

Pkt. 3. Afklaring af lokale forhold

Indhentning af tekniske oplysninger, planforhold m.v.



Tekniske oplysninger, planforhold m.v.

- Ringby-samarbejdets projektgruppe er indgang til indhentning af tekniske oplysninger
- Brev til kommunerne i dec. 2011
- Lennart Christoffersen, HRKS, er fælles indgang til kortmateriale
- Vær opmærksom på tracé, lad evt. Metroselskabet kikke på konkrete sager, hvis I er i tvivl.
- koordinering med trafikselskaber vedr. letbane i Ring 3 (DSB, Movia, Bane Danmark) varetages af Metroselskabet.
- Byggelinier opretholdes så vidt muligt, indtil projektforslag er godkendt.

Afdeling/Projekt

Titel	Metadata:ProjectDiscipline Metadata:SerialNo_NoZeroes - Minutes/Referat UK/DK PW		
Tid	26. januar 2012, kl. 13.00-15.30		
Sted	Lyngby Rådhus		
Deltagere	Navn	Init.	Organisation
	teknisk direktør Bjarne Markussen		Lyngby-Taarbæk Kommune
	souschef i Plan & Byg Jørgen Olsen		Lyngby-Taarbæk Kommune
	Civilingeniør Ole Dam Mortensen		Lyngby-Taarbæk Kommune
	Tove Skrumsager Frederiksen	TSF	Metroselskabet
	Helge Erlandsen	HE	Metroselskabet
	Jørgen Østergaard	JOE	Metroselskabet
	Morten Nørgaard Olesen	MNO	Metroselskabet
	Marianne Bendixen	MB	Ringbysamarbejdet
Referent	Metadata:AuthorInitials		
Distribution	Deltagerne		
Næste møde	Ikke aftalt		

1 Status og proces for projektet

TSF opsummerede opgaven som Metroselskabet er blevet tildelt af Ringbysamarbejdet om udredning af letbane på Ring 3 og skitserede organiseringen og planlægningen heraf.

TSF redegjorde for processen omkring arbejdet med linjeføringen., Metroselskabet udarbejder en indstilling til embedsmandsgruppen med scenarier for linjeføring og stationsplaceringer i februar måned. Scenarierne vil være grundlag for det videre arbejde med beslutningsgrundlaget. Derfor drøftes den videre proces med de enkelte kommuner - herunder om kommunen evt. har justeringer, der skal tages højde for i forhold til linjeføringen i COWI's rapport.

Metroselskabet (MS) og Ringbysamarbejdet har udarbejdet en kommunikationsplan samt spørgsmål og svar om letbanen til brug for kommunerne. Materiale til møder, pressemeddelelser etc. kan findes i Podio.

2 Linjeføring og stationer

- HE gennemgik linjeføring af letbanen gennem Lyngby-Taarbæk Kommune. I den justeringsproces, der pågår, er fokus på at opnå kortest mulig rejsetid mellem knudepunkterne i byfingrene, så passagertallet kan maksimeres.
- Metroselskabet samarbejder med Via Trafik om signalprioritering og trafikafvikling ved en letbane.
- Som alternativ til COWI's forslag til linjeføring, undersøger Metroselskabet, om traceet ved Lundtoftegårdsvej med fordel kan placeres tæt på motorvejen i den ikke realiserede Lundtoftebanes linjeføring. Dette muliggør højere hastighed og sikkerhed, da Lundtoftebanens broer kan udnyttes. Desuden skal der ikke gribes ind i den eksisterende vej. Endvidere undersøges om sidelagt trace på dele af den øvrige strækning gennem kommunen kan være et alternativ til COWI's linjeføring.
- Passagergrundlaget for en evt. station ved Nærumbanen undersøges, idet det muligvis vil give bedre passagergrundlag. Movia har i sin vision for lokalbanen et modsvarende forslag om at give Nærumbanen et stop ved letbanen.
- Det undersøges, om linjeføringen ved Rådhuset og Lyngby Station kan optimeres, da vejgeometrien under viadukten ved Lyngby St. er vanskelig i den løsning, der er foreslået af i COWI rapporten.

Lyngby-Taarbæk Kommune rejser følgende emner:

- Er meget betænkelig ved en alternativ linjeføring ved Rådhuset ad Jernbanepladsen og Søndre Torvevej.
- Har ønske om at opretholde arealudviklingsmuligheden på de arealer som ligger mellem Lundtoftegårdsvej og motorvejen.
- Klampenborgvej vest for Kanalvej overvejes forbeholdt busser, taxaer og letbane. Dette vil formentlig lette udformning af letbane gennem centrum. Vurdering af trafikale konsekvenser ved lukning af Klampenborgvej for biltrafik er foretaget af VIA Trafik vha. døgntrafikmodel.
- Ønsker at letbanen bliver køreledningsfri gennem Lyngby centrum.
- Buskørsel i letbanens trace - Busser kan blive væsentligt forsinkede, hvis busbanerne forsvinder, så et delt spor vil være hensigtsmæssigt.
- Passage af engelske rækkehuse / Buddingevej - Cykelsupersti stiller breddekrav, berøring af forhaverne bør tilstræbes undgået - følsom lokalitet.

- Hvem får reklamerettighederne på letbanen?
- Mange ejendomme har facadeadgang til Buddingevej, bl.a. tankstation. Vil krydsninger henover letbanespor blive muligt?
- Ekspropriationer ved bl.a. Nybrovej? Cowi rapporten peger på behov for nedrivning af fire villaer.

MS bemærker generelt om ekspropriationer, at det søges at begrænse ekspropriationer af boliger mest muligt, men at det ikke er muligt at sige endnu, hvilke ejendomme der skal eksproprieres.

Med hensyn til evt. reklameindtægter er der ikke taget stilling hertil endnu, men dette skal belyses i forbindelse med beslutningsgrundlaget.

Det er i udgangspunktet ikke muligt at passere letbanens trace udenfor de lysregulerede kryds. Dette gælder dog ikke centerområdet, hvor letbanens hastighed vil være begrænset.

3 Brev til kommunen

Ingen bemærkninger

4 Eventuelt

Behov for detaljeret undersøgelse af letbanens linjeføring ved Lyngby St. Lyngby-Taarbæk Kommune leverer koterede vejplaner af krydset ved Lyngby Torv, Jernbaneplassen, Ndr Torvevej.

Der holdes et fælles møde mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Movia om skiftestation ved Nærumbanen. MS inviteres til mødet.

Lyngby-Taarbæk Kommune leverer relevante cykeltrafiktællinger i relation til cykelsupersti.

Lyngby-Taarbæk Kommune indkalder til møde med Via Trafik, og MS om undersøgelserne og evt. konklusioner af konsekvenser ved Trafiksanering på Klampenborgvej.