

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Udviklings- og Strategiudvalget

Protokol

Tirsdag den 8. maj 2012 kl. 08:15
afholdt Udviklings- og Strategiudvalget møde i udvalgsværelse 1.

Medlemmerne var til stede

Endvidere deltog:

Kommunaldirektør Tim Andersen, teknisk direktør

Bjarne Holm Markussen, sekretariatschef Regin

Atterdag Nordentoft og kommunekoordinator, arkitekt

Eva Ørum

Ved punkt 1 deltog afdelingsleder Jakob Sylvest Nielsen
og ved punkt 2 deltog civilingeniør Ole Dam Mortensen

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	Sundhedsstrategi	3
02	Fastlæggelse af linjeføring og stationer for en letbane i Ring 3	7
03	Projekt Flyt Borgere - ændring af måltal	11
04	Status og forslag til fremadrettet strategiarbejde i Udviklings- og Strategiudvalget	13

1.

Sundhedsstrategi

Sagsfremstilling

De politiske udvalg drøftede på møderne i januar 2012 fire specifikke målsætninger og ni konkrete indsatser som led i udmøntningen af sundhedsstrategien. Udvalgene godkendte forslagene med en række kommentarer, bemærkninger og protokollater. Nedenfor er søgt kort at gengive hovedpunkterne af drøftelserne og dernæst følger en gennemgang af de reviderede konkrete indsatser, som der søges Udviklings- og Strategiudvalgets tilslutning til at igangsætte.

Opsummering af de politiske drøftelser fra januar 2012.

A. En for éndimensionel tilgang til sundhedsudfordringerne i forslagene rettet mod usunde fødevarer

Der blev givet udtryk for, at indsatserne bar for meget præg af at ville indføre forbud mod f.eks. sodavand og usunde madvarer. Udvalgene ønskede - groft sagt - at der i højere grad blev sondret mellem forbud rettet mod produkter for voksne og produkter rettet mod børn. Det var således vigtigt, at forældre og andre voksne skal kunne foretage egne valg uden "kommunalt formynderi".

B. Samarbejde fremfor tvang

Temaet vedrørende usund mad i kommunale cafemiljøer (f.eks. på stadion) blev diskuteret. Der var enighed om at arbejde for at fremme tilgangen til sunde produkter i sportshaller og på idræt anlæg fremfor at tvinge forpagtere og lign til at føre produkter, som kunne betyde, at virksomhederne ikke kunne drives rentabelt.

C. Afprøvning af alternative dialogformer på misbrugsområdet

Der var drøftelser omkring brugen af alternative kommunikationsmetoder overfor unge i forhold til at oplyse om misbrug af alkohol og rygning. Således foreslås "ung-til-ung-dialog" som alternativ metode til traditionelle rygestopmetoder.

D. For svagt fokus på forældre fra gruppen af socialt udsatte

Ulighed i sundheds er et tema i sundhedsstrategien og en række af de konkrete indsatser retter sig mod indsatser på skoler og i daginstitutioner, hvor stort alle unge har deres daglige færden. Der blev rejst kritik af, at der var for lidt fokus på de ressourcetsvage forældres rolle og det blev foreslået, at der blev lavet forsøg med madlavningskurser for socialt udsatte forældre med børn.

De nævnte kommentarer giver anledning til en justering af arbejdsgrupperne anbefalede indsatser. Målsætningerne fastholdes.

1. Målsætning:

Lyngby-Taarbæk Kommune vil reducere andelen af overvægtige børn i skolealderen

- Mindre end 5 pct. af eleverne i 1. klasse er overvægtige eller svært overvægtige¹
- Mindre end 10 pct. af eleverne i 9. klasse er overvægtige eller svært overvægtige²

1. Arbejdsgruppen anbefaler, at slik og sodavand i automater fjernes fra kommunalt ejede bygninger og erstattes af sundere alternativer, og at tilgængeligheden til koldt drikkevand øges, dog således, at hvor salg sker fra privat forpagter skal der ske et samarbejde mellem kommune og forpagter omkring fremme af sunde alternativer.

2. Arbejdsgruppen anbefaler, at føre en offensiv kostpolitik, hvor det undersøges i samarbejde med de udvalgte forpagtere om sunde alternativer kan erstatte usunde fødevarer fra idrætsanlæg, cafeterier og kantiner.

3. Arbejdsgruppen anbefaler, at der igangsættes familieorienterede madlavningskurser (bemærk: ny på listen)

2. målsætning:

Lyngby-Taarbæk Kommune vil øge børn og unges muligheder for bevægelse.¹

4. Arbejdsgruppen anbefaler, at udvikle mulighederne for at integrere bevægelse i undervisningen ved at synliggøre "best practise" mellem skolerne. Det undersøges herunder hvordan og i hvilket omfang kampagnen "Get moving" kan integreres i indsatsen.

5. Arbejdsgruppen anbefaler, at alle skoler og SFO'er understøtter, at børnene har mulighed for fysisk leg - og gerne udendørs - i frikvarterer og pauser, så børn og unge opnår mindst en halv times motion om dagen.

6. Arbejdsgruppen anbefaler, at cykling til skole fremmes. Muligheden for at udbygge aktiv transport i skole- og fritidsområder undersøges nærmere, og indgår i desuden i skolevejsredegørelsen.

3. målsætning:

Lyngby-Taarbæk Kommune vil hæve alderen for alkoholdebut

- Mere end 30 pct. af eleverne i 9. klasse har aldrig nogen sinde været fulde.¹

1: I skoleåret 2009/2010 røg 11 pct. (n=57) af eleverne i 9. klasserne dagligt eller mindst én gang om ugen. (Kilde: Udskolingsundersøgelsen, 9. klasse, 2009/2010, total antal i undersøgelsen = 521 elever)

4. målsætning:

Lynghy-Taarbæk Kommune vil reducere andelen af daglige rygere i 9. klasse

- Mindre end 8 pct. af eleverne i 9. klasse ryger dagligt eller mindst én gang om ugen.¹

1: I skoleåret 2009/2010 havde 24 pct. (n=124) af eleverne i 9. klasserne aldrig nogensinde været fulde. (Kilde: Udskolingsundersøgelsen, 9. klasser, 2009/2010, total antal i undersøgelsen = 518 elever)

7. Arbejdsgruppen anbefaler, at der udarbejdes en fælles overordnet kommunal rusmiddelpolitik, som fastsætter kommunens holdninger til børn og unges brug af rusmidler

8. Arbejdsgruppen anbefaler, at der afholdes debatmøde med fokus på alkoholdebut og normer og holdninger til rusmidler for forældre på 5. 6. eller 7. klassetrin, og at nye værktøjer som dialogspil testes ift til holdningsbearbejdning overfor unge.

9. Arbejdsgruppen anbefaler, at vejledende læseplaner om kriminalitets- og misbrugsforebyggende emner integreres i undervisningen på 6./7./8./9 eller 10. klassetrin.

10. Arbejdsgruppen anbefaler, at etablere rygestopkurser efter "ung-til-ung-modellen" målrettet unge under 18 år.

Det videre arbejde

1. Styregruppen for sundhedsstrategien vil på baggrund af de godkendte indsatser igangsætte implementering af de konkrete indsatser, herunder blive mere præcist på de økonomiske konsekvenser.
2. Kommunens frivillige aktører inviteres til at tage del i sundhedsstrategiens udmøntning i løbet af det tidligere forår 2012.
3. Styregruppen vurderer, at fastholdelse og forankring af den nye tværgående organisation på sundhedsområdet forudsætter redigering og formulering af nye fokusområder fra 2014 og frem.

Økonomiske konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke afsat økonomiske midler til at igangsætte de konkrete indsatser.

På mødet i januar blev det oplyst, at forvaltningen i herværende sag vil præsentere økonomien i de foreslåede indsatser. Dette har ikke været muligt. I det omfang, de ovenfor nævnte indsatser kræver tilførsel af ressourcer, forelægges særskilt sag herom. Det understreges, at forvaltningen i udvælgelsen af indsatser har lagt vægt på relativt omkostningslette tiltag.

Beslutningskompetence

Udvalgs- og Strategiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget godkender sundhedsstrategiens målsætninger og de 10 anbefalede indsatser.

Udvalgs- og Strategiudvalget den 8. maj 2012:

Godkendt.

2.

Fastlæggelse af linjeføring og stationer for en letbane i Ring 3

Sagsfremstilling

Som led i tilvejebringelsen af et beslutningsgrundlag for etablering af en letbane i Ring 3 har den politiske styregruppe og Borgmesterforum iværksat en proces, der giver kommunerne og regionen mulighed for en intern drøftelse af linjeføring, stationsplacering, tilkøb af lokale ønsker m.m.

Metroselskabet har i den anledning sendt det sagen vedlagte materiale af 26. marts 2012 i høring frem til den 25. maj 2012. Til efteråret planlægges en tilsvarende proces omkring det øvrige beslutningsgrundlag samt økonomi.

Linjeføring

Materialet indeholder to varianter. Blå linjeføring svarer til Cowi's rapport fra 2010, som ligger til grund for Samarbejdsaftalen og derfor er udgangspunktet for arbejdet med beslutningsgrundlaget. I orange linjeføring har Metroselskabet søgt dels at optimere rejsetider, passagertal m.m., dels at begrænse anlægskostninger og konsekvenser for vejtrafikken i anlægs- og driftsperioden.

For Lyngby-Taarbæk varierer blå og orange linjeføring primært omkring Lyngby Station og Lyngby Rådhus samt i området langs Lundtoftegårdsvej. Her indgår Lundtoftebanens tracé langs Helsingørmotorvejen i orange linjeføring med henblik på at øge rejsehastigheden på strækningen og at opretholde kapaciteten for biltrafikken i krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej.

DTU har i brev af 16. april 2012 foreslået en alternativ linjeføring via DTU. Forvaltningen har anmodet Metroselskabet om en nærmere vurdering af DTU's forslag samt om en vurdering af en eventuel forlængelse af letbanen til Ravnholm Erhvervsområde.

Stationsplacering

Samarbejdsaftalen indeholder følgende stationer i Lyngby-Taarbæk Kommune: Lyngby Station, Lyngby Storcenter, Lyngbygårdsvej, Akademivej, DTU og Lundtofte. Disse navne er indtil videre kun arbejdstitler.

I samarbejde med Movia og Lokalbanen A/S undersøger Metroselskabet, om der er et forretningsmæssigt grundlag for en 7. station placeret på Klampenborgvej ved Nærumbanen. Denne station er vist både i blå og orange linjeføring, men ikke nærmere beskrevet i materialet.

Stationen ved Lyngbygårdsvej er i orange linjeføring placeret ved motorvejen. Forvaltningen vurderer, at stationen i givet fald ligger bedre på Klampenborgvej mellem Sorgenfrigårdsvej og Lundtoftegårdsvej.

Ved Lyngby Station og torvet har Metroselskabet undersøgt 5 alternative løsninger, jf. det sagen vedlagte materiale af 27. april 2012.

Tilkøb af lokale ønsker

Kommunernes og regionens ønsker/ændringsforslag inddeles i to kategorier. Kategori 1-ønsker kan være ønsker, der ikke har indflydelse på letbanens samlede økonomi, eller ønsker til ekstra anlægselementer, som ikke har indflydelse på driften. Sidstnævnte ønsker kan håndteres ved tilkøb. Kategori 2-ønsker har indflydelse på projektets samlede økonomi, f.eks. ved at medføre længere rejsetid og dermed færre passagerer. Her træffer projektets samlede parter beslutning om, hvorvidt og evt. hvordan ønsket kan indgå i det videre projekt.

Orange linjeføring indeholder kategori 1-ønsker, som ikke repræsenterer tilkøb for Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er ikke taget stilling til kategorisering af eventuelle linjeføringer til DTU og Ravnholm, men de kan medføre tilkøb for kommunen.

Hørings svar

På ovennævnte baggrund foreslår forvaltningen, at følgende temaer indgår i kommunens høringssvar:

1. Blå/orange linjeføring

Ved Lyngby Station og torvet er der som nævnt undersøgt 5 alternativer. På baggrund af Metroselskabets vurdering af disse alternativer anbefaler forvaltningen orange linjeføring, hvor letbanen benytter Søndre Torvevej og har standsningssted på Jernbanepladsen.

Omkring Lundtoftegårdsvej anbefaler forvaltningen også orange linjeføring af hensyn til rejsehastigheden for letbanen og trafikafviklingen i krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej. Det forudsættes, at adgangsforholdene til rækkehusbebyggelsen på Kornagervej, Agervang og Torsvang kan løses på en hensigtsmæssig måde.

I orange linjeføring anbefaler forvaltningen, at stationen benævnt Lyngbygårdsvej placeres på Klampenborgvej mellem de to dele af rækkehusbebyggelsen.

Der pågår en udredning af alternative linjeføringer omkring DTU samt vurdering af forlængelse til Ravnholm. Hvis disse vurderinger ikke fører til ønsker om ændringer, anbefaler forvaltningen, at orange linjeføring lægges til grund for det videre arbejde.

2. Station ved Nærumbanen

Movia, Lokalbanen A/S og Metroselskabet undersøger, om der er forretningsmæssigt grundlag for en station på Klampenborgvej ved Nærumbanen. Forslaget er ikke et ønske fra Lyngby-Taarbæk Kommune. Der kan ikke træffes isolerede beslutninger om denne station, da den kan påvirke placeringen af de øvrige stationer i byen.

3. Jernbanebroerne over Buddingevej

Den nuværende tilstand af jernbanebroerne på Buddingevej ved Nordbanen er ikke tilfredsstillende. Der skal tages kontakt til Banedanmark angående en mulig koordinering af letbaneprojektet og Banedanmarks planer for udskiftning/vedligeholdelse af broerne.

4. Bussernes fremkommelighed

For at opretholde bussernes fremkommelighed i Kgs. Lyngby bør busserne kunne anvende letbanetracéet på udvalgte strækninger. Forvaltningen anbefaler, at denne vurdering foretages i samarbejde med Movia.

5. Ekspropriationer

Omfanget af ekspropriationer bør minimeres. Forvaltningen vurderer, at der ud for De Engelske Rækkehuse kan etableres en tilfredsstillende løsning inden for det nuværende vejareal.

6. Barrierevirkning og æstetik

Letbanetracéet kan ikke passeres på de fleste strækninger af hensyn til sikkerhed, hastighed m.m. Dette medfører særlige problemer for grundejerne langs Buddingevej og øger antallet af U-vendinger i de signalregulerede kryds. Forvaltningen anbefaler, at mulighederne for at reducere letbanens barrierevirkning undersøges nærmere, og at det i det centrale Lyngby bør være muligt frit at passere letbanetracéet. I dette område bør køreledninger så vidt muligt undgås, og letbanetracéet bør etableres i niveau med det øvrige vejareal og som en naturlig del af vejen.

7. Letbanemateriel

Idet kommunen anerkender beslutningen om at anvende standardmateriel, bør mulighederne for en batteriløsning undersøges med henblik på at undgå køreledninger på centrale strækninger. Desuden bør letbanen kunne medtage cykler.

8. DTU og Ravnholm

Stillingtagen til linjeføring og stationsplacering i området afventer Metroselskabets vurderinger.

Økonomiske konsekvenser

Ikke vurderet på nuværende tidspunkt af forvaltningen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Det foreslås, at ovennævnte anbefalinger danner grundlag for kommunens høringssvar, jf. vedlagte udkast.

Udviklings- og Strategiudvalget den 8. maj 2012:

Godkendt med følgende tilføjelser:

Udvalget anbefaler Kommunepakken (Orange linjeføring) vedrørende stationsplaceringen ved Klampenborgvej/Lyngbygårdsvej.

Udvalget er positive overfor, at der vurderes på en linjeføring tættere på DTU, og ønsker følgende med i høringssvaret:

Lyngby-Taarbæk Kommune finder det afgørende, at linjeføringen bliver så optimal som muligt, hvorfor en linjeføring gennem DTU stærkt bør overvejes.

Udvalget (R, C, F og A) ønsker, at vurderingen af forlængelse til Ravnholm tages ud af høringssvaret. (V) stemte imod dette.

(C) tager forbehold over for linjeføringen ad Søndre Torvevej og anbefaler, at linjeføringen går gennem DTU.

3.

Projekt Flyt Borgere - ændring af måltal

Sagsfremstilling

Projekt Flyt Borgere-strategien blev vedtaget i januar 2012 af kommunalbestyrelsen.

I strategien indgik bl.a. en række måltal for, hvor mange henvendelser der bør være på de forskellige kommunikationskanaler, hhv. personlige, telefoniske, breve, mails og digitale selvbetjeninge.

Nu foreslår administrationen, at øge måltallene for strategien.

Det er der tre begrundelser for:

- 1) I budget 2012-15, under "adm. 1a", er der indlagt budgetreduktioner svarende til 0,5 mio. kr. i 2013, stigende til 1,0 mio. kr. fra 2014 og fremefter, hvortil strategiens forventede effektiviseringsgevinster skal bidrage. Beregninger har siden vist, at selvom de vedtagne måltal nås, vil det ikke medføre effektiviseringer i en grad, der gør, at administrationen opnår de ønskede økonomiske gevinster som følge af strategien, jf. adm. 1a i budget 2012-15. Ved opnåelse af de justerede måltal opnås en økonomisk gevinst stigende til 1.226 mio. kr. fra og med 2015, og vil således kunne bidrage til budgetreduktionerne som forudsat.
- 2) Måltallene var baseret på resultatet af tælleugen i uge 43 i 2011, den såkaldte KOMHEN 2.0. KL har nu trukket sine egne rapporter tilbage, idet de var fejlbehæftede. Nye opgørelser af rådata fra tælleugen viser bedre resultater end først antaget. Det giver anledning til at hæve måltallene.
- 3) KL har siden Flyt Borger-strategiens vedtagelse offentliggjort sine egne måltal, som er væsentligt mere ambitiøse, end Lyngby-Taarbæk kommunes måltal, både de vedtagne og de, der nu fremlægges. Det vurderes ikke, at KL's måltal er realistiske indenfor en tre-årig periode (bl.a. forudsætter de, at ingen borgere henvender sig personligt i 2015 - også på velfærdsområderne). KL's måltal inddrager samtidig parametre, vi ikke tidligere har haft med, så vi nu kan sætte måltal på flere parametre end før, dog med hensyntagen til Lyngby-Taarbæk kommunes faktiske niveau.

KL's måltal, de vedtagne måltal og de foreslåede nye måltal vedlægges i bilag 1. Det bemærkes i øvrigt, at der kan blive anledning til at revidere måltallene på et senere tidspunkt, når flere tælleuger giver stadigt bedre overblik over hhv. status for

digitalisering af borgerkontakten og udviklingen heri. Afhængig af indsatsens succes kan det ligeledes være relevant at hæve ambitionsniveauet på et senere tidspunkt.

Økonomiske konsekvenser

Opnåelse af de nye måltal vil give effektiviseringsgevinster svarende til det forudsatte i budget 2012-15, under "adm 1a".

Finansiering af en øget indsats for at nå de nye måltal er beskrevet i budgetoplæg 2013-16.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Udviklings- og Strategiudvalget godkender de reviderede måltal, jf. bilag 1.

Udviklings- og Strategiudvalget den 8. maj 2012:

Anbefalet.

4.

Status og forslag til fremadrettet strategiarbejde i Udviklings- og Strategiudvalget

Sagsfremstilling

Udviklings- og Strategiudvalget har ønsket en status på Udviklings- og Strategiudvalgets hidtidige strategiarbejde og et bud på fremadrettede strategier, som kan ligge i regi af Udviklings- og Strategiudvalget. Forvaltningen har udarbejdet det vedlagte notat, som både ser tilbage og fremad i forhold til Udviklings- og Strategiudvalgets opgaver.

Udviklings- og Strategiudvalget har siden 2010 varetaget følgende opgaver:

- Formulering af kommuneplanstrategi
- Løbende drøftelse af og koordination i forhold til vidensby-strategi
- Drøftelse af strategi for kulturarv
- Formulering af klimastrategi
- Formulering af sundhedsstrategi
- Formulering af service- og kanalstrategi
- Drøftelse af strategi for borger- og brugerinddragelse.

I det vedlagte notat er der status for de enkelte strategier. Den sidstnævnte er indlejret i Frivillighedsstrategien, som formuleres i et særligt § 17, stk. 4-udvalg.

I forhold til mulige fremadrettede strategi-/udviklingstemaer for Udviklings- og Strategiudvalget peges der i notatet på følgende:

- Erhvervsområdet og det regionale samarbejde
- Areal- og ejendomsområdet (forretningsstrategi for det nye center)
- Nye politiske arbejdsformer
- Evaluering af sundhedsstrategien.

Begrundelserne for at arbejde med dette politisk-strategisk fremgår af notatet.

Økonomiske konsekvenser

Sagen har ikke umiddelbare økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Beslutninger om, hvilke langsigtede strategier ud over kommuneplanstrategien, som Udviklings- og Strategiudvalget skal varetage, træffes af kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Udvalgs- og Strategiudvalget

1. tager status på udvalgets arbejde frem til nu til efterretning,
2. drøfter, hvilke af de beskrevne områder/emner, som udvalget anser for relevante for udvalget og evt. supplere med egne forslag, og
3. beslutter, at forvaltningen på baggrund af dette udarbejder sag til forelæggelse for kommunalbestyrelsen.

Udvalgs- og Strategiudvalget den 8. maj 2012:

- Ad. 1 Taget til efterretning.
- Ad. 2 Drøftet, det regionale samarbejde bør foldes mere ud (kultur, fritid...).
- Ad. 3 Godkendt.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE
Social- og Sundhedsforvaltningen
Service og Sundhed
Sundhedscenter

Journalnr. :
Dato : 16.12.2011
Skrevet af : dibr /3423

N O T A T
om

Oplæg til målsætninger og konkrete indsatser for sundhedsstrategien

Nedenfor præsenteres Sundhedsstrategiens fokusområder og forvaltningens bud på målsætninger og konkrete indsatser. Opfølgning på målsætningerne finder sted i primo 2014.

Styregruppen anbefaler 9 indsatser af de i alt 23 beskrevne indsatser, som skal bidrage til indfrielse af målsætningerne. De 9 anbefalede indsatser er fremhævet med understreget skrift.

Målsætningerne for er ambitiøse. Det er styregruppens vurdering, at det udover at igangsætte de anbefalede 9 indsatser er nødvendigt at understøtte samarbejde og dialog decentrale institutioner og frivillige aktører om lokale parallelle initiativer for at sikre indfrielse af målsætningerne.

FOKUSOMRÅDE 1: **Reduceret tilgængelighed til usund kost blandt børn i skolealderen**

1. Målsætning:

Lyngby-Taarbæk Kommune vil reducere andelen af overvægtige børn i skolealderen

- Mindre end 5 pct. af eleverne i 1. klasse er overvægtige eller svært overvægtige¹
- Mindre end 10 pct. af eleverne i 9. klasse er overvægtige eller svært overvægtige²

1: I skoleåret 2009/2010 var 8 pct. af eleverne i 1. klasse er overvægtige eller svært overvægtige (Kilde: Kommunallægens Sundhedsprofil data)
2: I skoleåret 2009/2010 var 12 pct. (n=61) af eleverne i 9. klasse er overvægtige eller svært overvægtige (Kilde: Udskolingsundersøgelsen, 9. klasser, 2009/2010, total antal i undersøgelsen = 507 elever)

Udfasning af slik- og sodavandsautomater på kommunale arealer

Det er en kendsgerning, at der er sammenhæng mellem tilgængelighed og indtag af mad og drikkevarer. Dvs. tilgængeligheden af usunde fødevarer medfører øget indtag heraf, hvorfor tilgængelighed af slik, sodavand mv. skal reduceres mest muligt på kommunens arealer.

- 1. Arbejdsgruppen anbefaler, at slik og sodavand i automater fjernes på skoler, biblioteker, idrætsanlæg mv. og erstattes af andre muligheder i forhold til indhold i automater og at tilgængeligheden til koldt drikkevand øges.***

Skønnet ressourcetræk: Indsatsen er forholdsvis billig og kræver udelukkende, at automaternes indhold udskiftes med sundere alternativer.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 1. halvår af 2012.

Udbud af sunde madvarer på kommunale institutioner

Gladsaxe kommune har som den første kommune i landet indført ”det sunde koncept” på alle kommunens fem idrætsanlæg. Konceptet betyder, at alt hvad der sælges i kommunens cafeer på idrætsanlæggene lever op til Gladsaxe Kommunes krav om mindre fedt, salt og sukker. ”Det sunde koncept” er skrevet ind i forpagtningsaftaler, og der har været politiske opbakning til at opsige aftaler med forpagtere, som ikke lever op til konceptet.

Konceptet gør det lettere for borgerne at træffe det sunde valg, når de færdes i kommunes cafeterier og bidrager til at brande kommunens sunde profil.

- 2. Arbejdsgruppen anbefaler at føre en offensiv kostpolitik, hvor usunde fødevarer løbende fjernes fra idrætsanlæggenes cafeterier og kantiner.*

Skønnet ressourcetræk: Indsatsens økonomiske konsekvenser vil afhænge af, hvilken konkret kostpolitik samt oplæg til forpagtningsaftale, som vedtages. En offensiv kostpolitik i kommunens cafeteriaer og kantiner i idrætsanlæg kan have betydning for indgåelse af forpagtningsaftaler.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 2. halvår af 2012.

Sundhedsambassadører/Sundhedsråd i daginstitutioner og folkeskoler

I mål- og indholdsbeskrivelse for SFO fremgår, at alle skoler skal udarbejde pædagogiske Mål- og indholdsbeskrivelser, der bl.a. vedrører indhold i arbejdet med krop, bevægelse, sundhed og velbefindende. Sundhed er således allerede et fokusområde i regi af skole og SFO i kommunen.

Nogle institutioner og skoler i har derudover sundhedsambassadører eller sundhedsråd. Arbejdsgruppen peger på, at disse ordninger kan udnyttes strategisk til eksempelvis erfaringsudveksling. Sundhedsråd og -ambassadører skal løbende opdateres i forhold til kommunens sundhedstilbud på både børne- og voksenområdet, så de kan informere børn og forældre om kommunens tilbud.

- 3. Arbejdsgrupperne anbefaler, at alle institutioner og skoler skal have en sundhedsambassadør eller et sundhedsråd.*

Skønnet ressourcetræk: Det vurderes, at nogle medarbejdere i forbindelse med udnævnelse til sundhedsråd eller sundhedsambassadør skal bruge timer på øget mødeaktivitet. Det forventes dog, at indsatsen kan udmøntes inden for de eksisterende rammer.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 1. halvår af 2012.

Sund mad i skolekøkkenerne

I flere kommuner har man erfaring med, at de elever, som har undervisning i skolekøkkenet, bidrager til at lave mad til skolens øvrige elever med gode resultater. Arbejdsgruppernes peger på, at det lave budget for undervisningen i skolekøkkenet pr. barn udfordrer mulighederne for at introducere børnene til sunde retter, da de sunde råvarer oftest ikke er de billigste.

- 4. Arbejdsgruppen anbefaler, at pilotteste hvordan hjemkundskabsundervisningen kan udnyttes til at fremstille sund mad til salg til resten af skolens elever.*

Skønnet ressourcetræk: Indsatsen kræver muligvis en tilpasning af skolekøkkenernes indretning og nødvendiggør retænkning af hjemkundskabsundervisningen. På denne baggrund understreger arbejdsgruppen, at indsatsen formodes at være ressourcetung. Det kunne overvejes, at pilotteste konceptet på en enkelt skole.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 2. halvår af 2012.

Sommerferieaktiviteter

Lyngby-Taarbæk Kommune arrangerer hvert år sommerferieaktiviteter for børn. Sommerferieaktiviteterne er oplagte arenaer i forhold til at fokusere på betydningen af sund mad og bevægelse. Forslaget retter sig således mod at udnytte sommerferieaktiviteter til at øge mindre ressourcestærke børnenes handlekompetence og viden om sund mad og bevægelse.

I forbindelse hermed understreges det, at udsatte børn og unges sundhed er en integreret del af kommunens Boligsociale handleplaner 2011-2014.

Arbejdsgruppen peger på herudover på, at sundhedsplejersker og lærere skal have mulighed for at henvise til kurser, evt. give fripas til et sommerkursus, som sætter fokus på eksempelvis betydningen af sund mad og bevægelse.

- 5. Arbejdsgruppen anbefaler, at et eller flere af kommunens sommerkurser for børn sætter fokus på kost og bevægelse.*

Skønnet ressourcetræk: Arbejdsgruppen vurderer, at indsatsen formentligt kan udmøntes inden for rammerne af eksisterende sommerkurser. Indsatsen kan medføre et eventuelt behov for efteruddannelse af lærere og pædagoger.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 1. halvår af 2013.

Mad- og måltidspolitik i skoler og klubber

Arbejdsgruppen peger på, at et samarbejde mellem hjemkundskab i skoleregi og madlavning i regi af SFO'er og klubber styrkes i forhold til skolernes eksisterende mad- og måltidspolitik fra 2009. Mad- og måltidspolitikken er gældende for både undervisnings- og fritidsdel og omfatter således både skole og SFO. Udbredelse af politikken til klubområdet kunne være et relevant indsatsområde, således der skabes større sammenhæng mellem signaler vedr. kost, som børnene møder i deres hverdag.

- 6. Arbejdsgruppen anbefaler, at der gennemføres en opfølgning på kommunens mad- og måltidspolitik fra 2009 samt at denne udmøntes på klubområdet også.*

Skønnet ressourcetræk: Indsatsen medfører, at der skal nedsættes en arbejdsgruppe, hvis formål er at gennemføre en opfølgning af mad- og måltidspolitikken samt tilpasning i forhold til klubområdet. Arbejdsgruppen vurderer, at dette kan iværksættes inden for de eksisterende rammer.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 2. halvår af 2012.

Madlavningskurser

På baggrund af projekter i andre kommuner, peger arbejdsgruppen på, at samarbejde med forældrene om børn og unges overvægt er afgørende i forhold til at opnå og fastholde vægttab. Der er således behov for at styrke integrationen af hele familien i kostomlægning via fx familieorienterede madlavningskurser, temadage om sund mad og bevægelse mv.

7. Arbejdsgruppen anbefaler, at der igangsættes familieorienterede madlavningskurser.

Skønnet ressourcetræk: Udgifter forbundet med indsatsen vil være afhængig af antal deltager på et kursus, samt kursets længde. Udgifterne vil primært knytte sig til koordination og planlægning, løn til underviser samt indkøb af mad. Arbejdsgruppen skønner, at et forløb for ca. 10 familier over 12 uger kan gennemføres for ca. 10.000 kr.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 1. halvår af 2012.

FOKUSOMRÅDE 2: Øget fysisk aktivitet i børn og unges hverdag

2. målsætning: ***Lyngby-Taarbæk Kommune vil øge børn og unges muligheder for bevægelse.¹***

1: Børn og unges daglige bevægelse griber ind i forskellige arenaer: skole, fritidsliv og hjemmeliv. Der findes derfor ikke et dokumentationsværktøj, som giver et dækkende og validt billede af børn og unges bevægelsesvaner. Der sættes derfor fokus på rammerne for bevægelse frem for direkte målinger. Konkrete succeskriterier for indsatser vil blive formuleret, når indsatserne er udpeget.

Integration af bevægelse i undervisningen i folkeskolen

Skoleårene er væsentlige i forhold til etablering af børn og unges livsstil. Den nyeste forskning viser en tydelig sammenhæng mellem fysisk aktivitet og læring uanset alder. Dette hænger sammen med, at fysisk aktivitet forbedrer kognition og udvikling af mentale og sociale processer. Fysisk aktivitet integreret i undervisningen har vist sig at fremme læring.¹ Ligeledes vil en lille øgning i daglig bevægelse reducere risikoen for livsstilssygdomme væsentligt hos de mindst aktive.

Det er afgørende at integrere sundhed i skolen, som middel til indfrielse af andre mål, samt som et mål i sig selv fordi læring, sundhed og sociale kompetencer er hinandens forudsætninger. Det er i dag meget varierende, hvordan skolerne arbejder med integration af bevægelse i undervisning.

Arbejdsgruppen peger på, at forsøg med løbetræning tre gange om ugen som start på dagen, giver bedre koncentration i timerne. En skole i kommunen har allerede gode erfaringer hermed.

8. *Arbejdsgruppen anbefaler, at udvikle mulighederne for at integrere bevægelse i undervisningen ved at synliggøre "best practise" mellem skolerne.*

Skønnet ressourcetræk: Arbejdsgruppen vurderer, at indsatsen kan gennemføres inden for de eksisterende rammer, eksempelvis via erfa-møder mellem skoleledere og idrætslærere på tværs af skoler ca. 2 gange årligt. Arbejdsgruppen peger på, at medarbejdere i forvaltningen evt. kan indgå som facilitator i samarbejdet om fokus på fysisk aktivitet på tværs af skolerne så erfaringsopsamling og vidensdeling understøttes bedst muligt.

Tidshorizont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 1. halvår af 2012.

Fysisk leg i skole og fritid

Det er en udfordring, at børn leger færre fysiske lege end tidligere. Arbejdsgruppen peger derfor på, at der skal støttes op om fysisk leg i forskellige sammenhænge i børns hverdag, fx. via legepatuljer i frikvartererne og mulighed for idræt som del af undervisningen (jf. ovenstående forslag).

Arbejdsgruppen gør opmærksom på, at halkapacitet ofte er den begrænsende faktor i forhold til at igangsætte nye idrætsprojekter/være aktiv med børn og unge, fx i som samarbejde mellem SFO'er og klubber og idrætsforeninger. Udbud af faciliteter i forhold til efterspørgslen og besparelser på vedligeholdelse af faciliteter griber begrænsende ind og bør ifølge arbejdsgruppen vurderes nøje i forhold til kommunens ønske om at styrke og understøtte det frivillige foreningsliv.

9. *Arbejdsgruppen anbefaler, at alle skoler og SFO'er understøtter, at børnene har mulighed for fysisk leg i frikvarter og pauser.*

¹ Kulturministeriets Udvalg for Idrætsforskning (2011): Fysisk aktivitet og Læring – en konsensuskonference

Skønnet ressourcetræk: Udgifter forbundet med implementering af indsatsen vil afhænge af hvilke strukturelle ændringer af eksempelvis legeplads og skolegård, som det besluttes at iværksætte.

Indsatsen kan holdes forholdsvis udgiftsneutral ved at tilpasse rammer for, hvor børnene opholder sig i frikvarterer samt indlægge øget brug af uderummet i undervisningen.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 1. halvår af 2012.

Sikker cykeltransport til skole:

Arbejdsgruppen understreger vigtigheden af, at byrummet indrettes således, at aktiv selvtransport er det foretrukne og lette valg af transport i lokalområdet. Kommunen kan bidrage til at forhindre, at øget bevægelse udelukkende er et aktivt og dyrt tilvalg for den enkelte borger.

Sunde rammer, som appellerer til øget selvtransport, skal understøttes ved at forbedre mulighederne for gang- og cykeltransport, samt begrænse mulighederne for passiv transport, til og fra skole og fritidsinteresser. Arbejdsgruppen peger på indførelse af kollektive trafikaftaler og etablering af gå- og cykel-”bus”-ordninger², som indsats, der involverer både børn, forældre og medarbejdere i at understøtte den aktive transport.

10. Arbejdsgruppen anbefaler, at muligheden for at udbygge mulighederne for aktiv transport i skole- og fritidsområder undersøges nærmere.

Skønnet ressourcetræk: Arbejdsgruppen anbefaler, at projektet med gå- og cykelbusordninger pilottestes på én skole. Indsatsen vil kræve en øget koordination og samarbejde evt. med forældre men kræver ikke nødvendigvis tilførsel af nye ressourcer. Omlægning af cykelstier og vejnet omkring skoler og institutioner vil være en mere ressourcetung indsats.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 2. halvår af 2012.

DGI-certificering af institutioner og SFO'er

Samtlige institutioner i Holbæk kommune er som de første i Danmark blevet DGI-certificeret. Aftalen mellem Holbæk Kommune og DGI betyder, at medarbejderne skal deltage i DGIs kurser, hvor de blandt andet får inspiration til nye lege og aktiviteter for børnene. Erfaringerne fra en daginstitution i Holbæk, som er blevet DGI-certificeret på eget initiativ, viser, at børn, der ikke syntes, det var sjovt at bevæge sig, har fået en anden glæde ved bevægelse.

11. Arbejdsgruppen anbefaler, at der udarbejdes et pilotprojekt, som kan teste mulighederne at øge institutioner og skolars fokus på bevægelse eksempelvis via DGI-certificering.

Skønnet ressourcetræk: Det anbefales at nedsætte en arbejdsgruppe, hvis formål er at indhente erfaringer fra andre kommuner samt gå i dialog med DGI om mulighederne for certificering af én testinstitution. Dette formodes at kunne etableres inden for de eksisterende rammer.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 2. halvår af 2012.

Flere idrætstimer i folkeskolen

² Cykel-”bus”-ordningen eksisterer i bl.a. Furesø Kommune og indebærer at forældre eller ældre elever samler de yngre elever op på aftalte ”holdepladser” og følger dem i skole i samlet flok.

I Svendborg kommune har 0.-6. klasse på syv af kommunens folkeskoler 6 lektioners idræt om ugen som del af verdens største idrætsskoleprojekt. Projektet har til formål at undersøge effekten af de flere idrætstimer på livsstilssygdomme, rygproblemer og idrætsskader hos børn. Foreløbige resultater fra projektet viser, at de flere idrætstimer har medført øget selvværd, bedre kammeratskab og trivsel samt forbedret indlæringssevne hos børnene.

12. Arbejdsgruppen anbefaler, at antallet af idrætstimer hæves i folkeskolen.

Skønnet ressourcetræk: Én ekstra lektion hver uge koster ca. 20.000 kr. pr. klasse pr. år. En model hvor tre klasser på en testskole modtager to ekstra idrætslektioner hver uge vil medføre en ekstra-udgift på 120.000 kr. årligt. Med udgangspunkt i de foreløbige resultater fra Svendborg projektet er en indsats med seks idrætstimer pr. uge pr. klasse forholdsvis ressourcetung.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 2. halvår af 2013.

FOKUSOMRÅDE 3:

Forebyggelse af brug af rusmidler samt tidlig rusmiddeldebut blandt børn og unge

Der er en tæt sammenhæng mellem målsætning 3 og 4, som begge vedrører rusmidler³, da der er flere fællesnævnerne i forebyggelse af brug alkohol og tobak over for børn og unge:

1. Forebyggende indsatser skal gå på tværs af de miljøer, som børn og unge færdes i.
2. Der er sammenfald mellem brug af alkohol, tobak og andre stoffer hos børn og unge.
3. De bedste "forebyggere" er de voksne, som har daglig kontakt med børn og unge og skal derfor være deres rolle bevidst.

Nedenstående anbefalinger skal læses i lyset af Sundhedsstyrelsens anbefalinger:

- Børn og unge under 16 år skal ikke drikke alkohol.
- Unge under 18 år skal drikke mindst muligt og stoppe før 5 genstande ved én lejlighed.

3. målsætning:

Lyngby-Taarbæk Kommune vil hæve alderen for alkoholdebut

- Mindre end 8 pct. af eleverne i 9. klasse ryger dagligt eller mindst én gang om ugen.¹

1: I skoleåret 2009/2010 røg 11 pct. (n=57) af eleverne i 9. klasserne dagligt eller mindst én gang om ugen. (Kilde: Udskolingsundersøgelsen, 9. klasser, 2009/2010, total antal i undersøgelsen = 521 elever)

4. målsætning:

Lyngby-Taarbæk Kommune vil reducere andelen af daglige rygere i 9. klasse

- Mere end 30 pct. af eleverne i 9. klasse har aldrig nogensinde været fulde.¹

1: I skoleåret 2009/2010 havde 24 pct. (n=124) af eleverne i 9. klasserne aldrig nogensinde været fulde. (Kilde: Udskolingsundersøgelsen, 9. klasser, 2009/2010, total antal i undersøgelsen = 518 elever)

Nedenfor præsenteres forvaltningens bud på konkrete indsatser med henblik på at indfri ovenstående målsætninger. De anbefalede indsatser er markeret med understreget skrift.

Fælles rusmiddelpolitik

Der findes ikke en overordnet fælles rusmiddelpolitik (alkohol, tobak og andre stoffer) for børn og unge på kommunens skoler, klubber og uddannelsesinstitutioner⁴. De fleste skoler, klubber og institutioner har egne politikker/retningslinjer.

Med udgangspunkt i erfaringer fra andre kommuner, mener arbejdsgruppen, at en fælles rusmiddelpolitik, som beskriver kommunens generelle holdninger, er et godt udgangspunkt for udarbejdelse af lokale strategier for det forebyggende arbejde samt for involveringen af forældre.

³ I Sundhedsstrategien for Lyngby-Taarbæk Kommune defineres rusmidler som alkohol, tobak og andre vanedannende stoffer

⁴ Der findes en rygepolitik i kommunen, som vedrører alle ansatte. Der må ikke ryges indendørs på de kommunale arbejdspladser. På børneinstitutioner, skoler og lignende gælder forbuddet både for børn og unge, lærere, pædagoger, forældre m.fl. Ligeledes findes der en overordnet alkoholpolitik i kommunens personalepolitik. Denne vedrører dog alene kommunens ansatte.

13. Arbejdsgruppen anbefaler, at der udarbejdes en fælles overordnet kommunal rusmiddelpolitik, som fastsætter kommunens holdninger til børn og unges brug af rusmidler

Skønnet ressourcetræk: Udarbejdelse af en overordnet rusmiddel/alkoholpolitik blev påbegyndt på baggrund af et opdrag fra Kultur- og Fritidsudvalget. Det formodes at indsatsen kan udmøntes inden for de eksisterende rammer i hhv. Børne- og Fritidsforvaltningen og Social- og Sundhedsforvaltningen.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 2. halvår af 2012.

Inddragelse af forældre

Arbejdsgruppen fremhæver forældrene, som de vigtigste aktører i forhold til at hæve alderen for alkoholdebut og reducere antallet af unge rygere. Forældrene skal inddrages tidligt inden risikofærdene finder sted hos de unge, så forældrene fremstår enige mht. rammer og regler. Dette kan imødekommes ved at etablere forældre-netværk eller udnytte eksisterende netværk (kontaktbestyrelser) eller ved at afholde obligatorisk rusmiddelseminar for alle forældre på 6. eller 7. klassetrin.

14. Arbejdsgruppen anbefaler, at der afholdes debatmøde med fokus på alkoholdebut og normer og holdninger til rusmidler for forældre på 6. eller 7. klassetrin.

Skønnet ressourcetræk: Det skønnes, at der er begrænsede udgifter forbundet med afholdelse af debatmøde med forældre med fokus på rusmidler.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 1. halvår af 2012.

Vejledende SSP-læseplaner

Der er i kommunen ingen krav til antal årlige timer til forebyggelse af rusmidler over for børn og unge, samt krav om at skoler og klubber skal have en rusmiddel- og/eller alkoholpolitik. Praksis på skolerne er derfor forskellig men påbegyndes generelt på 7. klassetrin.

I SSP regi er der igangsat et projekt om vejledende læseplaner vedr. undervisning i de vigtigste kriminalitets- og misbrugsforebyggende emner. Projektet indgår i SSP-handlingsplanen, der blev politisk godkendt i august 2010 med forventet implementering i 2012-2013.

Andre kommuner har gode erfaringer med læseplaner og idékataloger for forebyggelse og kriminalpræventiv undervisning i folkeskolen, samt angivelse af ressourcepersoner, som lærere kan kontakte for hjælp til materialer, undervisning eller involvering af forældre etc.

15. Arbejdsgruppen anbefaler, at vejledende læseplaner om kriminalitets- og misbrugsforebyggende emner integreres i undervisningen på 6./7./8. eller 9. klassetrin.

Skønnet ressourcetræk: Udarbejdelsen af de vejledende SSP-læseplaner er påbegyndt, og det formodes således på denne baggrund, at indsatsen kan udmøntes inden for de eksisterende rammer.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 1. halvår af 2012.

Rygestoptilbud til unge under 18 år

Bekæmpelse af rygning blandt unge er et indsatsområde i regeringsgrundlaget fra 2011. Unge under 18 år, som ønsker hjælp til rygestop tabes på nuværende tidspunkt mellem Sundhedstjenesten målrettet børn under 18 år og Sundhedscentrets tilbud om gratis rygestop til voksne over 18 år. Arbejdsgruppen peger på et akut behov for etablering af rygestopkurser målrettet unge mennesker og foreslår, at de unge selv skal kunne henvende sig til sundhedsplejersken/skolelægen med ønsket om hjælp til rygestop.

Det kan undersøges, hvorvidt rygestopkurser målrettet unge mennesker kan udbydes i samarbejde med ungdomsskolen, ungdomsuddannelser mv.

16. Arbejdsgruppen anbefaler, at etableres rygestopkurser målrettet unge under 18 år.

Skønnet ressourcetræk: Det estimeres, at gennemførelse af ét rygestopkursus for ca. 12 unge over seks uger inkl. opfølgning kan gennemføres for ca. 10.000 kr. Prisen vil dog afhænge af, hvorvidt der er behov for at købe ydelsen eksternt eller om den kan varetages af Sundhedscentrets nuværende rygestopinstruktør.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 1. halvår af 2012.

Dialogspil med Sundhedstjenesten

Der er evidens for brug af dialog og interaktion i det forebyggende arbejde. Arbejdsgruppen peger på handlekompetence, normalitetsopfattelse og sociale overdrivelser, som tre essentielle elementer i rusmiddelforebyggelse, som skal integreres i bearbejdelse af sociale normer og holdninger.

Sundhedstjenesten vil som noget nyt afprøve et koncept, hvor de på 8. klassetrin gennemfører et dialogspil om de unges holdninger, grænser, normer samt personlige og sociale kompetencer. Spillets formål er at ruste børn og unge til at tage aktivt stilling til rusmidlerne, når de introduceres for dem i deres miljø, samt klæde dem på til at forstå, hvordan brug af rusmidler er påvirket af sociale roller, gruppedynamik mv.

17. Arbejdsgruppen anbefaler, at værktøjer som dialogspil afprøves og evalueres i forhold til udvikling af handlekompetence og holdningsbearbejdelse vedr. alkohol og rygning.

Skønnet ressourcetræk: Udmøntning af det nye koncept er allerede igangsat. Udgifterne i forbindelse hermed formodes at kunne holdes inden for de eksisterende rammer.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 1. halvår af 2012.

Ung til Ung dialog

Ung-til-ung/Ung-til-ung er en dialogbaseret form for undervisning, hvor unge går i dialog med andre unge om forskellige emner. Hensigten er, at dialogen skal præges af ligeværdighed, åbenhed, erfaringsudveksling uden løftede pegefingre. Evalueringer af konceptet peger på, at denne form for undervisning om rusmidler vækker mere troværdighed hos de unge.

18. Arbejdsgruppen anbefaler, at ung-til-ung metoden afprøves og evalueres i forhold til udvikling af handlekompetence og holdningsbearbejdelse vedr. alkohol og rygning.

Skønnet ressourcetræk: En abonnementsaftale hos fx Ung Dialog, som omfatter mulighed for årlige besøg i 6.-10. kl. omhandlende rusmidler, festkultur og sikker sex samt mulighed for kurser til professionelle til reduceret pris. En årlig pris abonnement for 25 spor beløber sig på ca. 50.000 kr.

Tidshorisont: Indsatsen kan implementeres inden udgangen af 2. halvår af 2012.

Rollemodeller/ambassadørkorps på Ungdomsuddannelser

Ungdomsuddannelserne har kontakt til netop den aldersgruppe, hvor forbrug af alkohol og andre rusmidler topper. Arbejdsgruppen understreger, at man som på ungdomsuddannelserne bør skabe mulighed for at rejse problematikker eksempelvis vedr. alkohol samt kunne henvise de unge til nøglepersoner, som kan tage hånd om problematikken i dialog med forældre. Rusmiddelforebyggelse på ungdomsuddannelserne skal tilrettelægges efter, at uddannelsesinstitutioner er forskellige.

19. Arbejdsgruppen anbefaler, at kommunen går i dialog med ungdomsuddannelserne vedr. alkoholforebyggelse og evt. udarbejdelse af alkohol/rusmiddelpolitik.

Skønnet ressourcetræk: Det skønnes, at indsatsen kan implementeres inden for de eksisterende rammer.

Oplæg til rusmiddelpolitik i foreninger

Børn og unge opbygger også netværk og sociale relationer i fritids- og foreningslivet. Klubber, ungdomsskoler og foreninger er derfor vigtige medspillere i forhold til at indfri målsætningen.

I nogle kommuner har idrætsforeninger implementeret en rusmiddelpolitik. DGI har udarbejdet materiale i forhold til tilgangen til alkohol i idrætsforeninger. Områdemøder mellem skoler, klubber, idrætsforeninger, boligforeninger kan være oplagte fora til drøftelser af eventuelle fælles initiativer i alkoholforebyggelsen.

20. Arbejdsgruppen anbefaler, at kommunen går i dialog med idrætsforeninger og øvrige børne- og ungdomsforeninger vedr. alkoholforebyggelse og evt. udarbejdelse af alkohol/rusmiddelpolitik.

Skønnet ressourcetræk: Det formodes at en fælles rusmiddelpolitik, som det jf. indsats 13 anbefales at uarbejde kan inspirere til formulering af rusmiddelpolitikker i samarbejde med foreningerne. Der skønnes derfor kun at være begrænsede udgifter forbundet med indsatsen.

Festkultur og alkoholindtagelse

Unge festmiljø er sammensat af diskoteker, halfester, lukkede private fester og festkulturen på ungdomsuddannelser. Unge fester på tværs af klasser og skoler, og det er derfor vigtigt, at der også tages aktivt stilling til alkoholkultur i miljøer uden for skolen i dialog med forældrene. I nogle kommuner har man oprettet bevillingsforeninger bestående af restauratører, politi og forældre, som indgår i et formaliseret samarbejde, hvilket bidrager til kvalificeret dialog mellem aktørerne i de unges festmiljø.

Livsstilsundersøgelsen blandt elever fra 7.-9. klasse på nogle af kommunens skoler viser en sammenhæng mellem deltagelse i fest og indtagelse af alkohol. På baggrund heraf kunne der være mulighed for at intensivere alkoholforebyggelsen på de steder, hvor de unge går til fest, dvs. på kommunens klubber, herunder CLUB10, som er det kommunale festtilbud til unge.

21. Arbejdsgruppen anbefaler, at den forebyggende indsats vedr. alkohol styrkes i de miljøer, hvor unge fester i dialog med forældrene.

Skønnet ressourcetræk: Udgifterne vil afhænge af indsatsens konkrete omfang.

Øget synlighed af kommunale alkohol- og misbrugstilbud

Kommunen har i kraft af udarbejdelse af interne kvalitetsstandarder for alkohol- og stofbehandling styrket samarbejdet og koordinationen mellem Børne- og Fritidsforvaltningen og Social- og Sundhedsforvaltningen. Ydermere er der i forbindelse med oprettelse af eget tilbud et styrket fokus på børn og unge i misbrugsfamilier ved indskrivning af forældre i behandling. Fokus på familieperspektivet og den helhedsorienterede sagsbehandling er således styrket.

Arbejdsgruppen peger på, der er behov for at styrke udbredelsen og kendskabet til kommunens tilbud vedr. alkohol- og misbrugsbehandling internt på tværs af forvaltninger og afdelinger, samt i forhold til eksterne samarbejdspartnere. Det skal være nemt og overskueligt for borgeren, at finde ud af, hvor det er muligt at få hjælp. Herudover anbefales det, at samle de eksisterende tilbud, således fælles formidling og annoncering kan udnyttes bedre.

22. Arbejdsgruppen anbefaler, at den forebyggende indsats vedr. alkohol styrkes i de miljøer, hvor unge fester.

Skønnet ressourcetræk: Det skønnes, at indsatsen kan implementeres inden for de eksisterende rammer, idet aktiviteten primært omhandler øget koordination og vidensdeling mellem medarbejdere på tværs af afdelinger og forvaltninger.

Åben anonym rådgivning

I nogle kommuner har man oprettet åbne anonyme rådgivningslinier, hvor forældre og unge kan henvende sig med gratis med spørgsmål om forskellige emner, herunder misbrug i familien mv. Erfaringerne peger på, at en åben anonym rådgivning letter indgangen til kommunen og virker som en ventil for mange unge, som går alene med spørgsmål og bekymringer.

Arbejdsgruppen peger, at mulighederne for åben anonym borgerrådgivning kan afklares i forbindelse med etablering af kommunens eget misbrugstilbud.

23. Arbejdsgruppen anbefaler, at man undersøger mulighederne for at etablere åben anonym rådgivning nærmere.

Skønnet ressourcetræk: Indsatsen forudsætter bemanning af en rådgivningslinie eventuelt uden for kommunens ordinære åbningstid. Den åbne anonyme rådgivning skal varetages af faguddannet personale, som kender til kommunens forskellige tilbud.

FOKUSOMRÅDE 4:

Koordineret og systematiseret samarbejde om sundhedsfremmende potentialer

Styregruppen lægger op til, at der sættes fokus på en række fundamentalskabende aktiviteter i forbindelse med sundhedsstrategiens udmøntning. Hensigten er at understøtte strategiens udmøntning via styrket synliggørelse af kommunale indsatser, som fremmer og integrerer sundhedshensyn.

Intern synlighed – styrket koordinering og internt tværgående samarbejde

Projekter, som integrerer sundhed og går på tværs af afdelinger og forvaltninger, skal være mere synlige internt i organisationen. Sundhedsstyrelsens nyeste anbefalinger lyder, at sundhedshensyn skal integreres i den øvrige drift, således at sundhed ikke alene bliver et mål i sig selv, men også et middel til at løse opgaver på andre driftsområder.

De lægges således op til, at ledere og medarbejdere på tværs af forvaltninger inviterer sundhedspersonale med i opstarten af nye projekter, hvor det er relevant at integrere sundhedshensynet, samt at sundhedspersonale er opsøgende i forhold til at opdyrke nye samarbejdsfelter.

Ekstern synlighed - strategisk anvendelse af presseomtale

I forhold til at synliggøre kommunens øgede fokus på sundhed og forebyggelse er det nødvendigt med styrket koordination af, ”hvornår hvad kommunikeres ud til hvem”. Forvaltningernes kommunikationsmedarbejdere/pressemedarbejdere kan med fordel inddrages i højere grad i forhold til at synliggøre kommunens arbejde og indsatser for øget sundhed.

Dokumentation af indsatser

Det er nødvendigt, at dokumentation og registrering af de konkrete indsatser prioriteres i forbindelse med sundhedsstrategiens udmøntning. Systematisk dokumentation er en forudsætning for brugbar evaluering af sundhedsindsatser, som ligger til grund for fremtidig allokeringen af ressourcer.

Ditte Marie Bruun

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
2300 København S

Udviklings- og Strategiudvalget den 08-05-2012
Bilag 2.1

(Udkast til høringsvar)

Fastlæggelse af linjeføring og stationer for en letbane i Ring 3

I brev af 26. marts 2012 anmoder Metroselskabet om bemærkninger til letbaneprojektet, herunder linjeføring omkring Lyngby Torv og stationsplacering ved Lyngby S-togsstation samt Lyngbygårdsvej.

På møde den 21. maj 2012 besluttede kommunalbestyrelsen at sende følgende bemærkninger til projektet:

Blå/orange linjeføring

Lyngby-Taarbæk Kommune anbefaler orange linjeføring omkring Lyngby Station og torvet.

Der pågår en udredning af alternative linjeføringer omkring DTU samt vurdering af forlængelse til Ravnholm. Hvis disse vurderinger ikke fører til ønsker om ændringer, anbefaler kommunen orange linjeføring på strækningen langs Lundtoftegårdsvej. Det forudsættes, at adgangsforholdene til rækkehusbebyggelsen på Kornagervej, Agervang og Torsvang kan løses på en hensigtsmæssig måde. Letbanestationen benævnt Lyngbygårdsvej anbefales i givet fald placeret på Klampenborgvej mellem de to dele af rækkehusbebyggelsen.

Station ved Nærumbanen

Kommunen er opmærksom på, at Movia og Lokalbanen A/S i samarbejde med Metroselskabet undersøger, om der er forretningsmæssigt grundlag for en station på Klampenborgvej ved Nærumbanen. Der kan ikke træffes isoleret beslutning om denne station, da den kan påvirke placeringen af de øvrige stationer i byen.

Jernbanebroerne over Buddingevej

Den nuværende tilstand af jernbanebroerne på Buddingevej ved Nordbanen er ikke tilfredsstillende. Der skal tages kontakt til Banedanmark angående en

mulig koordinering af letbaneprojektet og Banedanmarks planer for udskiftning af broerne.

Bussernes fremkommelighed

For at opretholde bussernes fremkommelighed i Kgs. Lyngby bør busserne kunne anvende letbanetracéet på udvalgte strækninger. Denne vurdering bør foretages i samarbejde med Movia.

Ekspropriationer

Omfanget af ekspropriationer bør minimeres. Kommunen finder, at der ud for de engelske rækkehuse kan etableres en tilfredsstillende løsning inden for det nuværende vejareal.

Barrierevirkning, æstetik m.m.

Kommunen er bekendt med, at letbanetracéet ikke kan passeres på de fleste strækninger af hensyn til bl.a. sikkerhed og hastighed. Dette medfører særlige problemer for grundejerne langs Buddingevej og øger antallet af U-vendinger i de signalregulerede kryds. Kommunen finder, at mulighederne for at reducere letbanens barrierevirkning bør vurderes nærmere, og at det i det centrale Lyngby bør det være muligt frit at passere letbanetracéet. På disse strækninger bør letbanens tracé etableres i niveau med det øvrige vejareal og som en naturlig del af vejen.

Idet kommunen anerkender beslutningen om anvendelse af standardmateriel, bør batteriløsninger undersøges med henblik på at undgå køreledninger på centrale strækninger. Desuden bør letbanen kunne medtage cykler.

Med venlig hilsen

Søren P. Rasmussen

Borgmester Søren P. Rasmussen
Lyngby-Taarbæk Kommune
Lyngby Rådhus,
Lyngby Torv
2800 Kgs. Lyngby

26. marts 2012

Fastlæggelse af linjeføring og stationer for en letbane i Ring 3

Den 29. juni 2011 blev der indgået en Samarbejdsaftale om tilvejebringelse af et beslutningsgrundlag for etablering af en letbane i Ring 3. I forbindelse med Ringby-samarbejdet blev der etableret et Borgmesterforum, og i henhold til Samarbejdsaftalen er der etableret en politisk styregruppe og en embedsmandsgruppe med repræsentanter fra kommunerne, regionen og Transportministeriet samt et sekretariat. Sidstnævnte varetages af Metroselskabet.

Som led i tilvejebringelsen af beslutningsgrundlaget, har styregruppen godkendt og Borgmesterforum tilsluttet sig at iværksætte en proces, som giver kommunerne og Regionens mulighed for en intern drøftelse af:

- linjeføring
- detailplacering af stationer i den enkelte kommune
- tilkøb af lokale ønsker

Nærværende materiale er udarbejdet på baggrund af en møderække med kommunernes tekniske forvaltninger i vinteren 2011/2012 og behandlet på møder i Letbanesamarbejdets Borgmesterforum i marts 2012.

Projektets samlede økonomi vil blive behandlet i efteråret 2012. For at belyse den samlede økonomi er også iværksat et samarbejde med henholdsvis Vejdirektoratet (f.eks. omkring motorvejskrydsninger), Banedanmark (f.eks. passage af baneanlæg), DSB (f.eks. betjening af trafikknudepunkter) og Movia (bustilpasning og knudepunkter).

I nærværende materiale indgår alene overslag over eventuelle afvigelser fra det projekt, som ligger til grund for Samarbejdsaftalen, basisprojektet. De beregnede afvigelser fra basisprojektets økonomi har til formål at give den enkelte kommune mulighed for en stillingtagen til eventuelle tilkøb af ekstra ydelser.

Kommunernes og Regionens tilkendegivelser om ønsker til stationsplacering samt om eventuelt tilkøb, skal være Metroselskabet i hænde senest den 25. maj 2012. Tilbage meldingen fra kommunen/Regionen vil indgå i det samlede grundlag for beslutning om linjeføring og stationer i Borgmesterforum til beslutning primo juni 2012, som skal indgå i beslutningsgrundlaget.

Følgende dokumenter er vedlagt:

1. Generel status for linjeføring og stationsplacering for en letbane i Ring 3.
2. Gennemgang af linjeføring og stationer i hver enkelt kommune
 - Bilag A: Kort over letbanens linjeføring
 - Bilag B: Udvalgte tværsnit af vejprofil med letbanen opdelt på kommuner
 - Bilag C: Status for møder med kommunerne og regionen
 - Bilag D: Proces og møder for udarbejdelse af beslutningsgrundlag

Hvis der er behov for yderligere oplæg eller drøftelser, stiller sekretariatet sig gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Bo Rasmussen
Formand for Embedsmandsgruppen for Letbanesamarbejdet

1. Status for linjeføring og stationsplacering for en letbane i Ring 3

Indledning

Samarbejdsaftalen fra juni 2011 mellem kommunerne, Region Hovedstaden og Staten om en Letbane i Ring 3 danner grundlag for udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for en endelig stillingtagen til etablering af en letbane i Ring 3. Af Samarbejdsaftalen fremgår, at de samlede omkostninger for anlæg af letbanen er 3,75 mia. kr. i 2010-priser. Beløbet er beregnet med udgangspunkt i rapporten "Ring 3 – letbane eller BRT" (2010), der ligger til grund for Samarbejdsaftalen. Denne rapport bygger på Letbanesamarbejdets rapport "Vurdering af letbane langs Ring 3" (2008).

Beslutningsgrundlaget skal på baggrund af basisrapporten beskrive de konkrete muligheder for at anlægge og drive en Letbane i Ring 3. Beslutningsgrundlaget skal være færdigt ved årsskiftet 2012/2013. Metroselskabet bistår samarbejdets parter med at belyse de tekniske forhold for letbanen; blandt andet linjeføring og stationsplacering samt anlægsomkostninger, passagerprognoser og driftsøkonomi.

Optimering af linjeføring og stationsplacering

I materialet indgår to varianter af linjeføringen:

- **Blå linjeføring.** Denne linjeføring, som er foreslået i basisrapporten fra 2010, ligger til grund for Samarbejdsaftalen og er derfor udgangspunktet for arbejdet med beslutningsgrundlaget.
- **Orange linjeføring.** I denne linjeføring har sekretariatet haft fokus på at finde muligheder for at:
 - optimere rejsetider med henblik på at øge passagertallet
 - skabe optimal sammenhæng med den øvrige kollektive trafik – tog og busser
 - begrænse anlægsomkostningerne
 - begrænse konsekvenserne for vejtrafikken i anlægs- og driftsperioden

Endvidere er der søgt taget højde for en række af kommunernes og Regionens ønsker. Orange linjeføring vil kun blive anvendt i det omfang, den tilgodeser ovenstående mål.

Stationerne anlægges som en del af projektet, mens det vil være den enkelte kommune, der indretter stationsforpladser og byrum i relation til stationerne.

Målsætninger og principper

I arbejdet med beslutningsgrundlaget har sekretariatet lagt Samarbejdsaftalens overordnede mål til grund for arbejdet, dvs.:

1. Letbanen skal fremme den kollektive trafik og dermed fremkommeligheden på tværs af byfingrene
2. Letbanen skal fremme byudviklingen
3. Letbanen skal anlægges indenfor den fastlagte økonomiske ramme på 3,75 mia. kr.

Med henblik på at sikre fremdriften i projektet og projekt-/driftsøkonomien har Borgmesterforum besluttet at supplere de tre overordnede mål med tre principielle retningslinjer for det videre arbejde med beslutningsgrundlaget:

1. At der forudsættes indkøb af standardmateriel for at sikre driftsstabilitet og størst mulig konkurrencesituation.
2. At letbanetraceet så vidt muligt reserveres til letbanen. Hvis letbanen skal køre i blandet trafik, vil letbanens køretid blive væsentlig forøget. Dette vil medføre frafald af passagerer og deraf følgende dårligere driftsøkonomi. Eksempelvis betyder et frafald på 1000 passagerer dagligt et indtægtstab på skønsmæssigt 2-3 mio. kr. årligt. Blandet kørsel med eksempelvis busser vil ligeledes fratage letbanen en række af de fordele, som de kommende passagerer gerne skulle opleve i form af øget rejsehastighed mv. Endelig skal det bemærkes, at risikoen for ulykker forøges betragteligt ved blandet kørsel.
3. At de videre undersøgelser skal prioritere størst mulig integration med trafikknudepunkter. Indretning og gangafstanden ved skift i trafikknudepunkter er afgørende for passagertallet. Det er en målsætning at få så mange passagerer som muligt. Passagerpotentialet falder væsentligt hvis gåafstanden ved skift er større end 50 meter. Embedsmandsgruppen vurderer at denne prioritering er afgørende for letbanens passagergrundlag fra S-banen og ved skift til bus. Gode skiftemuligheder har også stor betydning for letbanens indtægter. Som eksempel kan nævnes at blot 250 m gangafstand kan reducere antallet af skiftepassagerer med 40 – 70 %.

Kategorier og økonomi

Kommunernes og Regionens ønsker er kort gennemgået i bilag C. Ønskerne er heri inddelt i to kategorier.

Kategori 1 er ønsker af lokal karakter forstået således, at kategori 1 ønsker *ikke har* indflydelse på letbanens samlede økonomi. Det kan være et ønske om ændret placering af en station – som ikke har indflydelse på anlægs – og driftsøkonomien, eller ønsker til ekstra anlægselementer, der ikke har indflydelse på driften. Sådanne ønsker kan håndteres som tilkøb.

Kategori 2 er ønsker, som *har* indflydelse på projektets samlede økonomi - f.eks. ved at medføre længere rejsetid og dermed færre passagerer, skabe behov for anskaffelse af flere tog eller medføre højere driftsomkostninger.

Håndteringen af kategori 1 og kategori 2 ønsker er følgende:

- Kommunens ønsker (kategori 1) til ændringer i anlægsprojektet beregnes af Metroselskabet. Herefter træffer den enkelte part (kommune, region mv.) beslutning om, hvorvidt kommunen/regionen ønsker at foretage ændringen/ det beregnede tilkøb. Finansieringen af tilkøbet påhviler alene den besluttende part.
- Kommunens ønsker (kategori 2), som påvirker den samlede projektøkonomi, herunder driftsøkonomien, beregnes af Metroselskabet. Herefter træffer projektets samlede parter beslutning om, hvorvidt og evt. hvordan ønsket kan indgå i det videre projekt.

Anlægsoverslagene er beregnet som forskelspriser i forhold til basisrapportens anlægsomkostninger ved blå linjeføring. Priserne er inkl. 50 % i korrektionsreserve efter retningslinjerne i "Ny Anlægsbudgettering".

2. Linjeføring og stationer Lyngby-Taarbæk Kommune

Blå og orange linjeføring er placeret i midten af Buddingevej fra kommunegrænsen til Gladsaxe frem til krydset ved Nybrovej. Fra Nybrovej til Engelsborgvej forbi de engelske rækkehuse er det i basisforslaget forudsat, at letbanen i sydgående retning kører i blandet trafik. Mulighederne for at undgå kørsel i blandet trafik undersøges sammen med kommunen. Mellem Engelsborgvej og Jernbanepladsen føres letbanen i en tunnel under S-banen i et særskilt tracé syd for Buddingevej.

I blå linjeføring føres letbanen videre ad Ndr. Torvevej nord om Lyngby Rådhus. Letbanens station ved Lyngby S-togstation placeres i blå linjeføring under S-banen. Denne placering forudsætter betydelige ombygninger af S-togsstationen. En placering af letbanestationen væk fra S-togsstationen – f. eks. på Ndr. Torvevej ved Rådhuset – vil have en betydelig negativ indvirkning på letbanens passagergrundlag. Passagertallet vurderes således at falde med 5 pct., hvilket indebærer en nedgang i de årlige passagerindtægter på 26 mio.kr. (som kapitaliseret med 3 pct. realrente i 50 år svarer til 670 mio. kr.)

I orange linjeføring føres letbanen hen langs S-togsstationen. Herefter føres letbanen videre ad Sdr. Torvevej syd om Lyngby Rådhus. Stationen placeres på Jernbanepladsen ud for den nordlige adgang til S-banens nordlige perron. I denne løsning forudsættes etableret en supplerende kort tunneladgang til S-banens sydlige perron. Denne placering vil give væsentligt bedre sammenhæng mellem letbanestationen og både S-tog og bustrafikken og generelt bedre adgangsforhold for de lokale passagerer til stationen. Omkostningerne til at sikre gode skifteforhold til S-togsstationen vurderes i denne løsning at være marginale sammenlignet med en stationsplacering under S-banen. Samtidig reduceres risiciene, fordi stationen holdes fri af tunnelen, som er lavt beliggende og derfor kan blive udsat for oversvømmelse.

De to forskellige linjeføringer omkring Lyngby Station og Lyngby Torv henholdsvis nord/ syd om Lyngby Rådhus har været drøftet mellem Teknisk Forvaltning i Lyngby-Taarbæk Kommune og sekretariatet med henblik på at belyse byrumspotentialer for det fremtidige torv med udgangspunkt i Lyngby-Taarbæks planer for ombygning af torvet. Lyngby-Taarbæk Kommune og Metroselskabet er i gang med at udarbejde illustrationer, der anskueliggør, hvilke trafik- og byrumsmæssige konsekvenser det vil have for Lyngby Torv, at en letbane krydser pladsen – uanset om det beslutes, at banen skal løbe nord eller syd om rådhuset.

Vurderingen af de to linjeføringer, på den ene side basisprojektets linjeføring, som enten nødvendiggør betydelige investeringer i S-togsstationen eller indebærer et betydeligt passagertab, og på den anden side den optimerede linjeføring, hvor det forudsatte passagergrundlag kan fastholdes for marginale omkostninger, har betydning for letbanens samlede økonomi. Sekretariatet anbefaler derfor, at dette spørgsmål gøres til genstand for drøftelser i Borgmesterforum, når Lyngby-Taarbæk Kommunes ønsker til linjeføring er afklaret.

Efter Lyngby Hovedgade er blå linjeføring placeret med et spor i hver side af Klampenborgvej frem til Lundtoftegårdsvej. Orange linjeføring er placeret i sydsiden af vejen på samme strækning. Der placeres en station ved Magasin.

For orange Linjeføring langs Lundtoftegårdsvej har Vejdirektoratet accepteret, at letbanen kan anlægges inden for byggelinjen 40-50 meter fra centerlinjen på Helsingørmotorvejen. Letbanen vil derved ikke reducere arealudviklingsmulighederne på østsiden af Lundtoftegårdsvej.

Orange linjeføring forudsætter Kornagervejs udmundning i krydset ved Lundtoftegårdsvej lukket, og trafikken henvist til Kornagervejs udmundning i krydset ved Sorgenfrigårdsvej.

Der er forudsat placeret en station ved Lyngbygårdsvej. Lyngby-Taarbæk Kommunes tekniske forvaltning har ønsket undersøgt, om stationen med fordel kan flyttes mod vest til Klampenborgvej overfor lokalcentret på Lyngbygårdsvej. Dette kræver etablering af en forgængerovergang over Klampenborgvej. Konsekvenser af flytningen af stationen - herunder økonomiske konsekvenser – vil blive undersøgt.

Sekretariatet anmoder om, at følgende forhold indgår i kommunens tilbagemelding:

- Linjeføring omkring Lyngby Torv samt stationsplacering ved Lyngby S-togsstation (kategori 2).
- Placering af en station ved Lyngbygårdsvej (kategori 1). Dette kræver etablering af en forgængerovergang over Klampenborgvej. Konsekvenser af flytningen af stationen - herunder økonomiske konsekvenser – vil blive undersøgt.

Andre bemærkninger til projektet er velkomne.

Bilag

Bilag A: Kort over letbanens linjeføring

Bilag B: Udvalgte tværsnit af vejprofil med letbanen opdelt på kommuner

Bilag A:

Kort over letbanens linjeføring

Indhold

Ishøj Kommune, Vejlebrovej til Ishøj station	3
Ishøj Kommune, Kommunegrænsen til Vejlebrovej	4
Vallensbæk/ Ishøj Kommune, Vallensbæk Station til kommunegrænsen	5
Vallensbæk/ Brøndby Kommune, Brøndby Haveby til Vallensbæk station	6
Brøndby Kommune, Gennem Brøndby Haveby	7
Brøndby Kommune, Knudslundvej til Holbækmotorvejen	8
Glostrup/ Brøndby Kommune, Alternativ linjeføring forbi Glostrup station (orange linjeføring)	9
Glostrup/ Brøndby Kommune, Glostrup station til Park Allé Vest (Blå linjeføring)	10
Brøndby Kommune, Park Alle Øst til Brøndby Rådhus	11
Glostrup Kommune, Hovedvejen til Glostrup station	12
Glostrup Kommune, Glostrup Hospital til Hovedvejen	13
Albertslund/ Glostrup Kommune, Fabriksparken til Gammel Landevej	14
Glostrup Kommune, Jyllingevej til Fabriksparken	15
Glostrup Kommune, Ejby til Jyllingevej	16
Rødovre/ Glostrup Kommune, Kontrol- og Vedligeholdelsescenter	17
Herlev Kommune, Herlev Hovedgade til Mileparken	18
Herlev Kommune, Herlev Hospital til Herlev Hovedgade	19
Herlev/ Gladsaxe Kommune, Dynamovej til kommunegrænsen	20
Gladsaxe Kommune, Gladsaxe Trafikplads til Hillerødmotorvejen	21
Gladsaxe Kommune, Gladsaxevej til Gladsaxe Trafikplads	22
Gladsaxe Kommune, Buddinge station til Buddingecentret	23
Lyngby/ Gladsaxe Kommune, Buddingevej	24
Lyngby Kommune, Lyngby Torv	25
Lyngby Kommune, Klampenborgvej	26
Lyngby Kommune, DTU til Lyngbygaardsvvej/ Klampenborgvej	27
Lyngby Kommune, Lundtofte til DTU	28

Vejlebrovej Ishøj station



Vallensbæk station til kommunegrænsen



Brøndby Haveby til Vallensbæk station



Gennem Brøndby Haveby



Knudslundvej til Holbækmotorvejen



Alternativ linjeføring forbi Glostrup station (orange linjeføring)



Park Alle Øst til Brøndby Rådhus



Glostrup Hospital til Hovedvejen



Fabriksparken til Gammel Landevej



Jyllingevej til Fabriksparken



Kontrol- og Vedligeholdelsescenter



Herlev Hovedgade til Mileparken



Herlev Hospital til Herlev Hovedgade



Dynamovej til kommunegrænsen



Gladsaxe Trafikplads til Hillerød motorvejen



Gladsaxevej til Gladsaxe Trafikplads



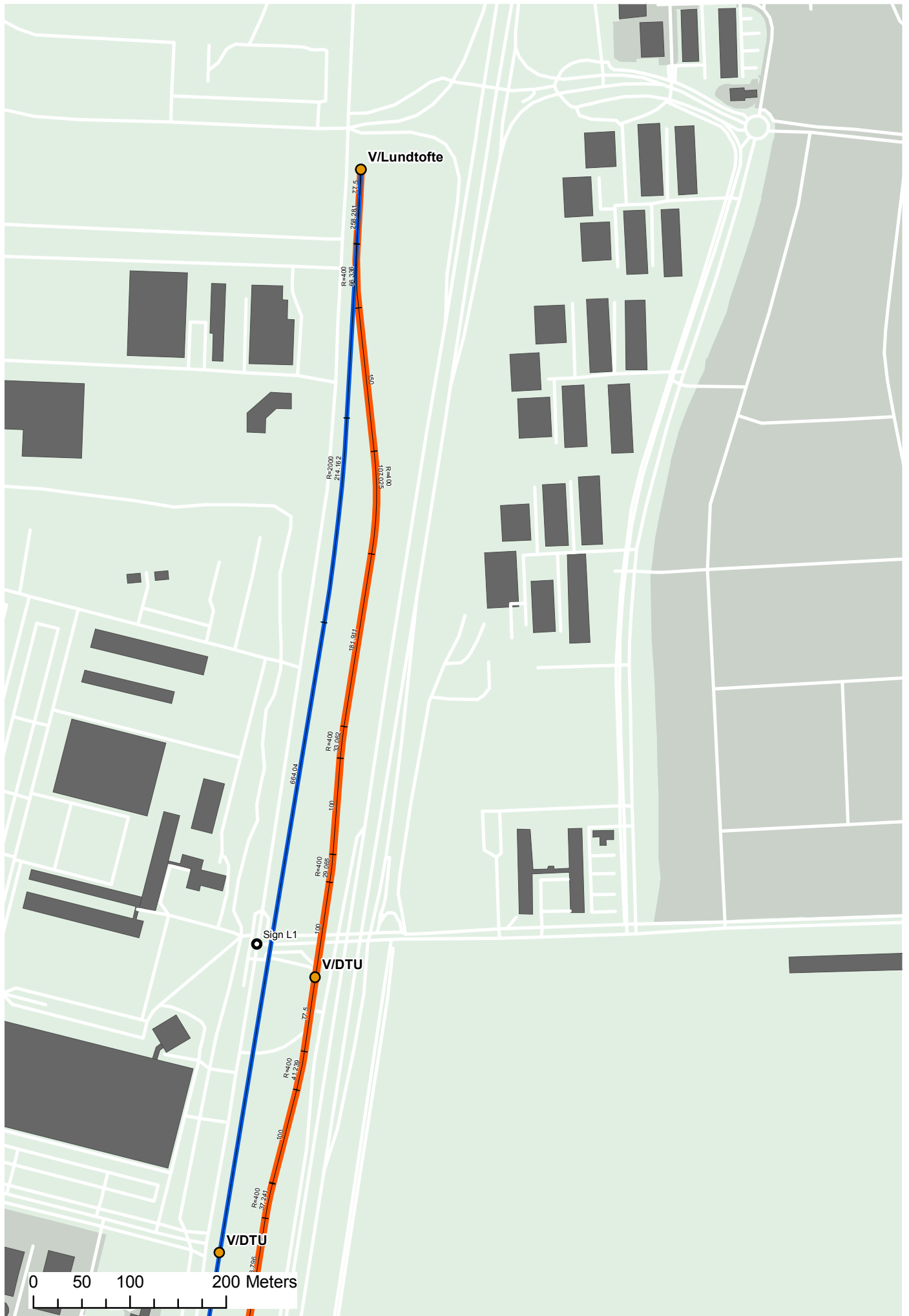
Buddingevej



DTU til Lyngbybygårdsvej/ Klampenborgvej



Lundtofte til DTU



Bilag B:

Udvalgte tværsnit af vejprofil med letbanen opdelt på kommuner

Indhold

Tekniske forudsætninger for tværsnit	3
Figur 1.1: Ishøj Kommune, Vejlebrovej ved 3 stiunderføringer	5
Figur 2.1: Vallensbæk Kommune, Søndre Ringvej ved Køgebugtbanen (Vallensbæk station)	6
Figur 3.1: Brøndby Kommune, Park Allé mellem Østbrovej og Kirkebjerg Torv	7
Figur 3.2: Brøndby Kommune, Søndre Ringvej mellem Park Allé og Bromarksvej	8
Figur 4.1: Glostrup Kommune, Nordre Ringvej mellem Gammel Landevej og Sofienlundsvej	9
Figur 4.2: Glostrup Kommune, Nordre Ringvej ved Sofienlundsvej (v/Hersted Industripark station)	10
Figur 4.3: Glostrup Kommune og Albertslund Kommune, Nordre Ringvej mellem Fabriksparken og Ejby Industrivej	11
Figur 4.4: Glostrup Kommune og Rødovre Kommune, Nordre Ringvej ved Slotsherrensvej (v/Rødovre Trafikplads station)	12
Figur 7.1: Gladsaxe Kommune, Gladsaxe Ringvej, "Gladsaxe Boulevard" (v/Gladsaxevej station)	13
Figur 7.2: Gladsaxe Kommune, Buddingevej ved Hareskovbanen (Buddinge station)	14
Figur 8.1: Lyngby-Taarbæk Kommune, Buddingevej mellem Engelsborgvej og Nordbanen	15
Figur 8.2: Lyngby-Taarbæk Kommune, Buddingevej ved Nordbanen (Lyngby station i blå linjeføring)	16
Figur 8.3: Lyngby-Taarbæk Kommune, Jernbaneplassen (Lyngby station i orange linjeføring)	17
Figur 8.4: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby Torv "Nordre Torvevej" (blå linjeføring)	18
Figur 8.5: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby Torv "Søndre Torvevej" (orange linjeføring)	19
Figur 8.6: Lyngby-Taarbæk Kommune, Klampenborgvej mellem Lyngby Storcenter og Lyngby Kulturhus	20
Figur 8.7: Lyngby-Taarbæk Kommune, Klampenborgvej ved Nærumbanen	21
Figur 8.8: Lyngby – Taarbæk Kommune, Lundtoftegårdsvej	22

Note:

Snit vedr. Albertslund Kommune fremgår af snit 4.3: Glostrup Kommune og Albertslund Kommune

Snit vedr. Rødovre Kommune fremgår af snit 4.4: Glostrup Kommune og Rødovre Kommune

Der er endnu ikke udarbejdet færdige snit vedr. Herlev Kommune

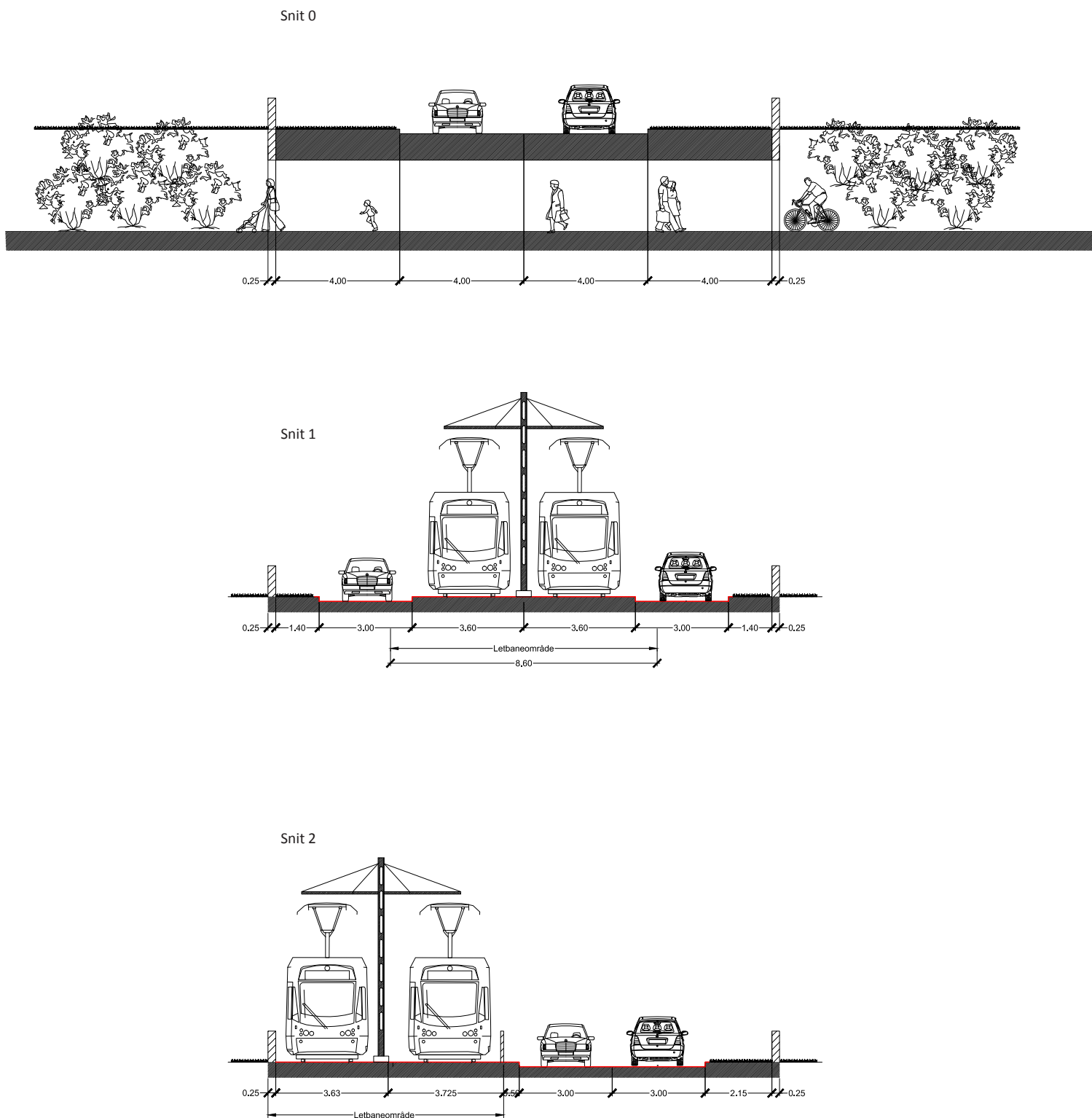
Tekniske forudsætninger for tværsnit

- Alle tværsnit er set i retning fra Ishøj mod Lundtofte, med mindre andet er anført.
- Rød streg markerer, at den pågældende del af tværsnittet er omlagt i forbindelse med etableringen af letbanen.
- Alle tværsnit er optegnet under den forudsætning, at der anvendes letbanetog med en bredde på 2,65 m. Ved placeringen af faste genstande langs sporet som køreledningsmaster, hegn etc. regnes der udover vognbredden med en "slingerzone" på 0,3 m. Mellem to nabospor uden faste genstande mellem sporene regnes dog med en fælles "slingerzone" på 0,4 m. Disse mål på slingerzoner dækker også letbanevognenes udslag i "bløde" kurver. I "skarpe" kurver skal "slingerzonen" øges. Forøgelsen vil være afhængig af det konkrete valg af togtype. Af hensyn til opnåelse af gode indstigningsforhold placeres letbanens perroner inden for slingerzonen. Det forudsættes at letbanesporene på en strækning fra 10 m før perron til 10 m efter, dvs. i alt 55 m er anlagt rette (eller alternativt med en meget stor radius).
- Som det fremgår af tværsnittene, er det i almindelighed forudsat, at køreledningerne er ophængt i køreledningsmaster midt mellem sporene. Køretrådshøjden er generelt forudsat at være 5,5 m. Kun på enkelte tværsnit, der viser meget snævre forhold på Lyngby Torv, er det forudsat, at køreledningerne er ophængt i barduner udspændt mellem de tilstødende bygninger. Under broer forudsættes køreledningerne ophængt i broerne. Under broerne forudsættes anvendt en minimumskøretrådshøjde på 4,2 m.
- Det er et generelt krav, at der - udover "slingerzonen" - langs den ene side af et letbanespor findes en 0,7 m bred "evakueringszone". Over korte strækninger ved f. eks. køreledningsmaster tillades at "evakueringszonen" lokalt reduceret til 0,45 m. På alle tværsnit, hvor letbanen er forudsat hegnet, er "evakueringszonen" forudsat placeret mellem de to spor, idet denne løsning giver det mindste arealforbrug. Modsat opnås det mindste arealforbrug ved at forudsætte "evakueringszonen" anbragt udvendigt på tværsnit, hvor letbanen enten ikke er indhegnet eller alene har et hegn anbragt mellem sporene. I disse tværsnit vil en del af de tilstødende vejarealer (kørespor, cykelsti eller fortov) indgå i "evakueringszonen".
- Den del af tværsnittene, der er nødvendig for letbanedriften, herunder "slingerzone", "evakueringszone", køreledningsmaster og hegn forudsættes ansvarsmæssigt at henhøre under infrastrukturforvalteren i henhold til Jernbaneloven. Dette ansvarsområde er på tværsnittene markeret som "letbaneområde".
- På alle vejstrækninger med 2x2 kørespor er det i tværsnittene forudsat, at der såvel i vejsiden som i midterrabatten er afsat en inventarzone bl. a. til opsætning af skilte mv. Mellem kørespor og letbanens hegn er afsat 1,5 m og mellem kørespor og cykelsti er afsat 1,25 m.
- På Ring 3 på strækningen fra Gammellosevej i nord til Ishøj Strandvej i syd er der i dag opsat autoværn i midterrabatten. Ring 3 er på denne strækning imidlertid beliggende i byområde, hvor der ikke findes vejregler for brug af autoværn. Spørgsmålet om hvorvidt beskyttelsen med autoværn skal bibeholdes eller evt. udbygges eller begrænses har to sider, beskyttelse af biltrafikken og beskyttelse af letbanetogene. Det er således både et spørgsmål om vejsikkerhed og jernbanesikkerhed. Formodningen taler dog imod, at en eksisterende sikkerhedsforanstaltning i form af et autoværn fjernes. Spørgsmålet kan først ventes endeligt afklaret senere. Den afsatte inventarzone giver imidlertid tilstrækkelig plads til opsætning af autoværn.

For letbanens hastighed gælder følgende generelle principper:

- a) Hvor letbanens spor har sit eget banelegeme, klart heget mod tilstødende vejarealer, fastsættes letbanens hastighed alene ud fra banetekniske hensyn, herunder kurveforhold og krav til sigt, hvis der ikke er installeret et signalsystem, der forhindrer sammenstød mellem letbanetogene. På strækninger hvor hastigheden overskrider 70 km/t, er der under alle omstændigheder et krav om etablering af et signalsystem.
- b) Hvor letbanens spor ikke er klart heget fra de tilstødende vejarealer og hvor letbanen undtagelsesvist er integreret i vejarealerne ("blandet trafik") må letbanens maksimalhastighed ikke overstige vejtrafikkens maksimalhastighed. Der kan være strækninger hvor banetekniske forhold nødvendiggør en endnu lavere hastighed for letbanetogene. Ved kørsel over torvearealer med gågadelignende status forudsættes en maksimalhastighed for letbanen på 20 km/t.
- c) Hvor ellers hegnede letbanestrækninger efter a) passerer gennem lysregulerede kryds, henregnes strækningen gennem krydset til b), det vil sige at maksimalhastigheden gennem krydset er nedsat til vejtrafikkens maksimalhastighed. For at sikre at letbanetogene kan foretage en nødbremsning, såfremt krydset ikke er rømmet på trods af grønt lys for letbanetoget, nedsættes letbanens maksimalhastighed til vejtrafikkens maksimalhastighed en nødbremslængde (indregnet reaktionstid) før krydset. Fra samme afstand sikres frit sigt fra letbanetogets førerrum til krydset.

Figur 1.1: Ishøj Kommune, Vejlebrovej ved 3 stunderføringer



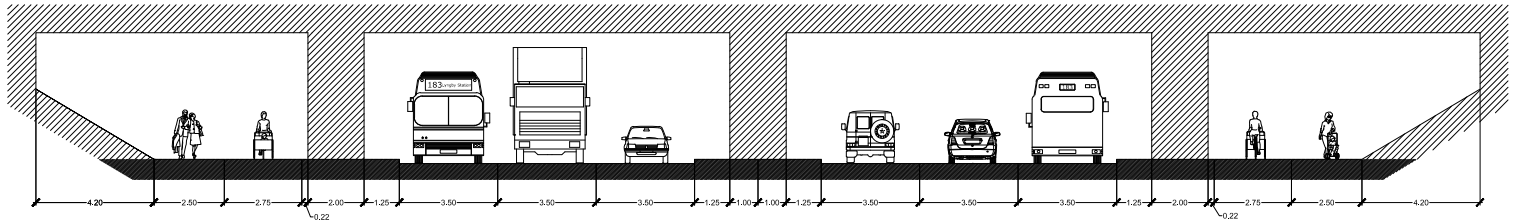
Snit 0: Eksisterende forhold, vejhastighed 50 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring, vej- og banehastighed 50 km/t, udvidelse af stitunnelerne er ikke nødvendig, men evt nødvendig forstærkning er ikke vurderet pt.

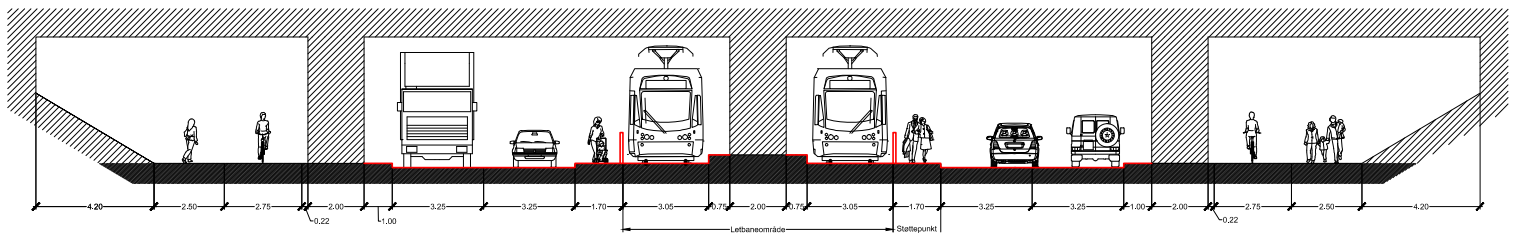
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens sydside (sydside valgt af Ishøj Kommune af hensyn til den kraftige trafik til og fra CPH West), vej- og banehastighed 50 km/t, udvidelse af stitunnelerne er ikke nødvendig, men evt nødvendig forstærkning er ikke vurderet pt.

Figur 2.1: Vallensbæk Kommune, Søndre Ringvej ved Køgebugtbanen (Vallensbæk station)

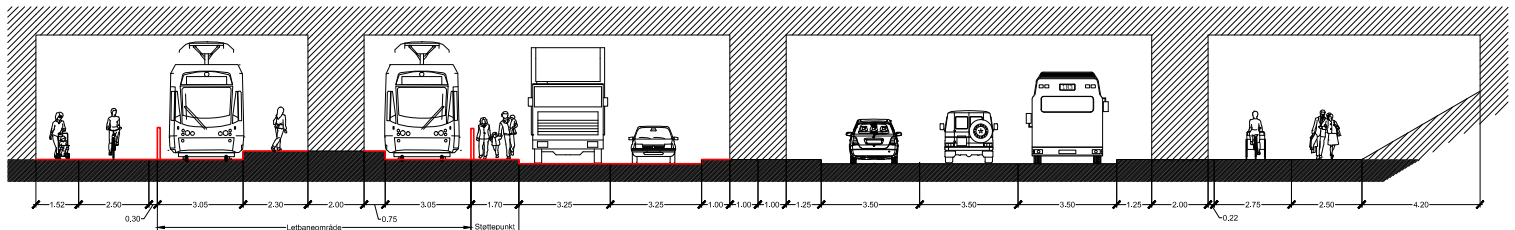
Snit 0



Snit 1



Snit 2



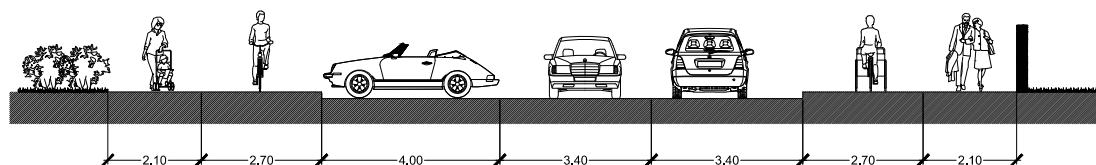
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejrhastighed 70 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med midtliggende perron. Der etableres adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra ringvejens fortove. Der kan tillige etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til en ny gangbro nord for overføringen og derfra til S-togsperronen. Der kan endvidere etableres en ekstra elevator til S-togsperronen ved underføring for Rådhusstien. Vejrhastighed lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde, banehastighed 70 km/t.

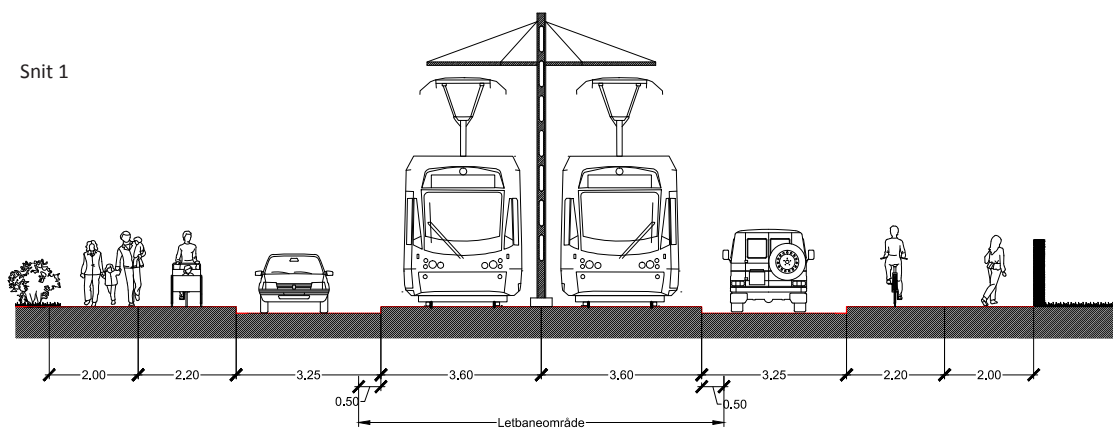
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside med midtliggende perron. Der etableres adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra ringvejens fortove. Der kan tillige etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til en ny gangbro nord for overføringen og derfra til S-togsperronen. Der kan endvidere etableres en ekstra elevator til S-togsperronen ved underføring for Rådhusstien. Vejrhastighed i sydgående retning lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde, banehastighed 70 km/t.

Figur 3.1: Brøndby Kommune, Park Allé mellem Østbrovej og Kirkebjerg Torv

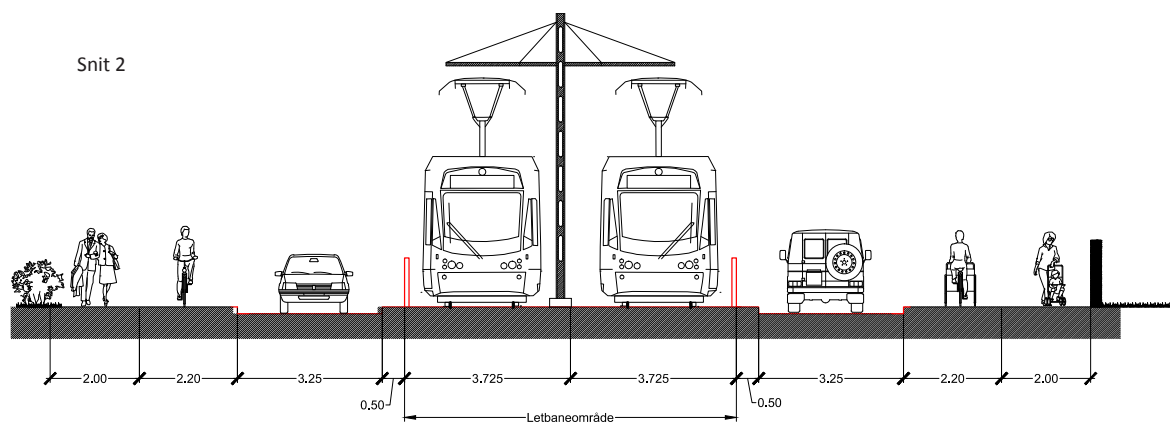
Snit 0



Snit 1



Snit 2



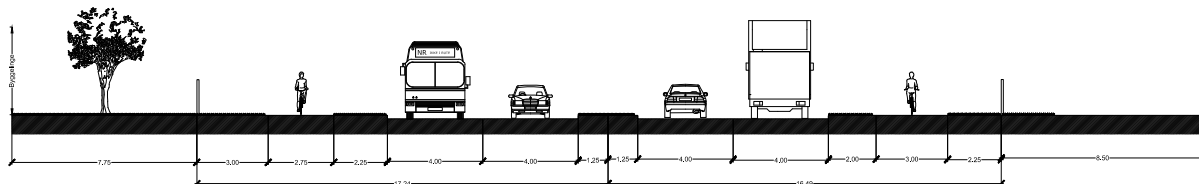
Snit 0: Eksisterende forhold, vejshastighed 60 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring, p-pladser inddrages og der foretages et mindre indgreb i rækkehusenes fællesarealer i vejens nordside (tv), vej- og baneastighed 50 km/t.

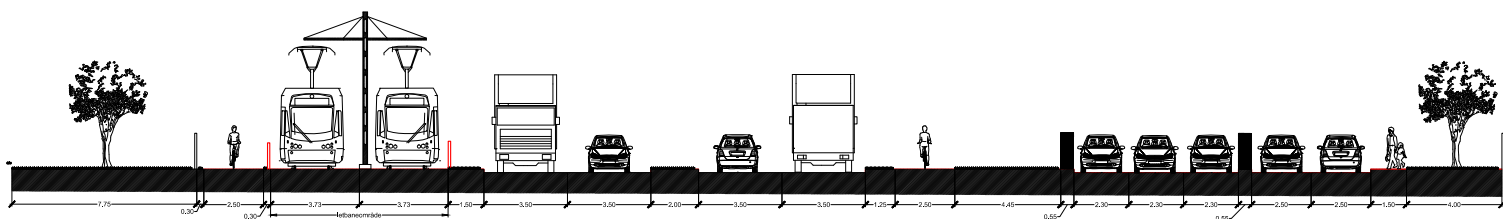
Snit 2: Orange linjeføring (pendullinjen), set i retning mod v/Park Allé Øst, midtlagt linjeføring, p-pladser inddrages og der foretages et mindre indgreb i rækkehusenes fællesarealer i vejens nordside (tv), vejshastighed 50 km/t, baneastighed 60 km/t.

Figur 3.2: Brøndby Kommune, Søndre Ringvej mellem Park Allé og Bromarksvej

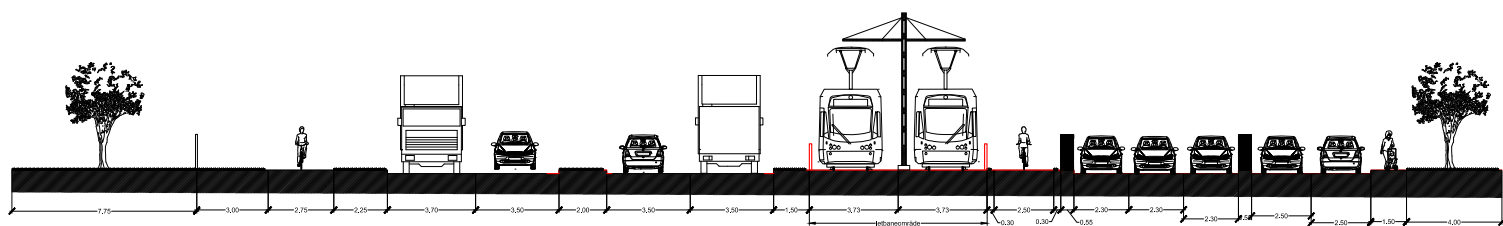
Snit 0



Snit 2 a



Snit 2 b



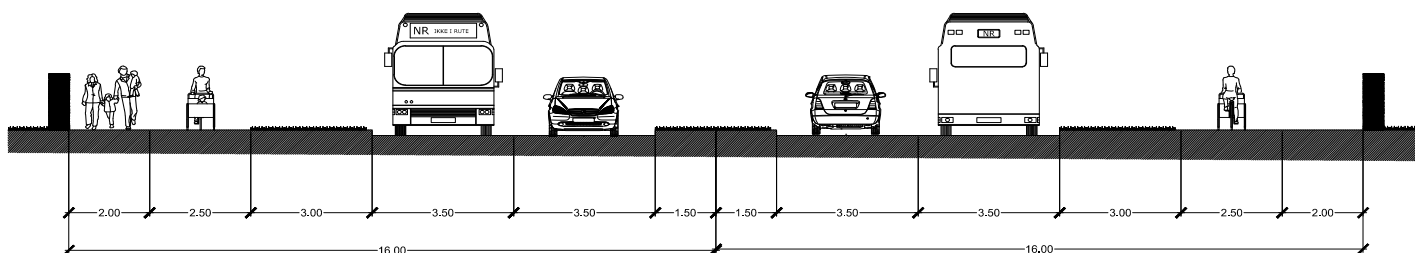
Snit 0: Eksisterende forhold, vejhastighed 80 km/t.

Snit 2a: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside, i østsiden forudsættes iht lokalplanforslag anlagt lokalgade a la Kalvebod Brygge i forbindelse med udvikling af området, vejhastighed 80 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen.

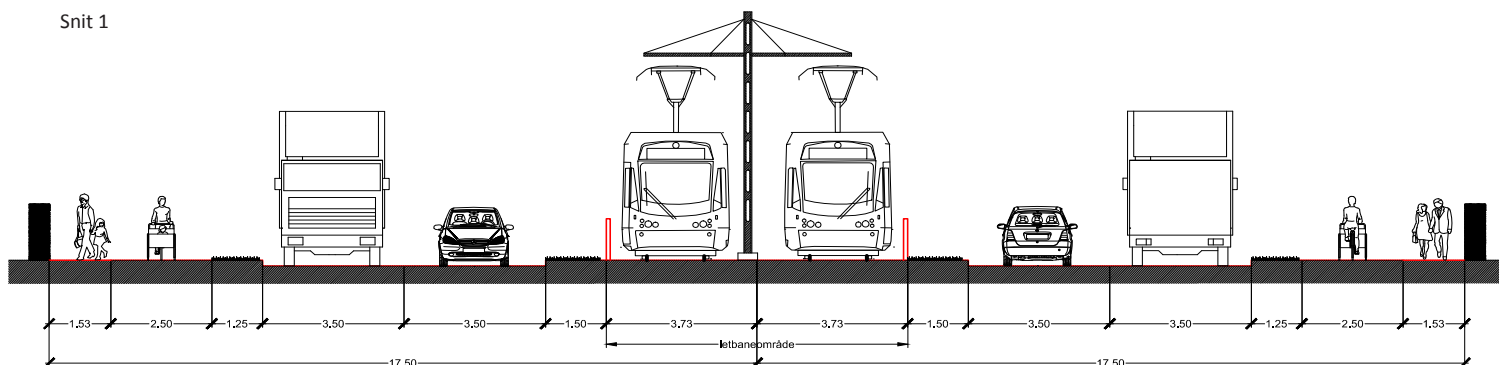
Snit 2b: Muligt alternativ til orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens østside i sammenhæng med udvikling iht lokalplanforslag med lokalgade a la Kalvebod Brygge, vejhastighed 80 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen og forudsat at der undgås udkørsler fra lokalgaden til selve ringvejen mellem Park Allé og Bromarksvej, hvilket næppe er realiserbart.

Figur 4.1: Glostrup Kommune, Nordre Ringvej mellem Gammel Landevej og Sofienlundsvej

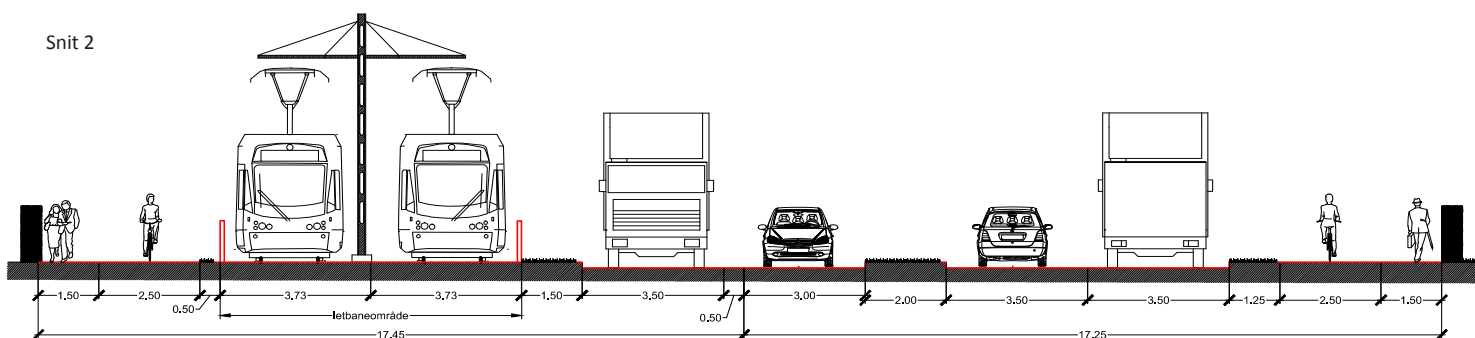
Snit 0



Snit 1



Snit 2



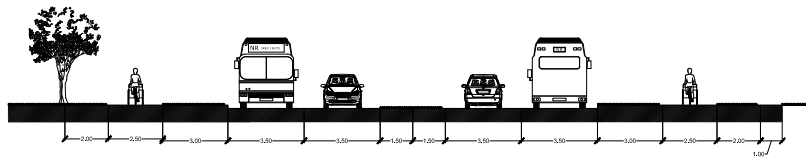
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 60 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring. Der foretages et mindre, ligeligt fordelt indgreb i private havearealer på begge sider af vejen. Vej- og banehastighed 60 km/t.

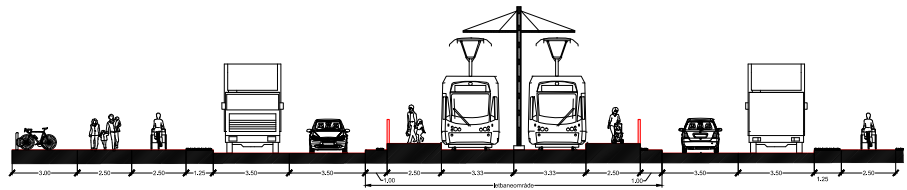
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside. Der foretages et mindre, ligeligt fordelt indgreb i private havearealer på begge sider af vejen. Vejshastighed 60 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen.

Figur 4.2: Glostrup Kommune, Nordre Ringvej ved Sofienlundsvej (v/Hersted Industripark station)

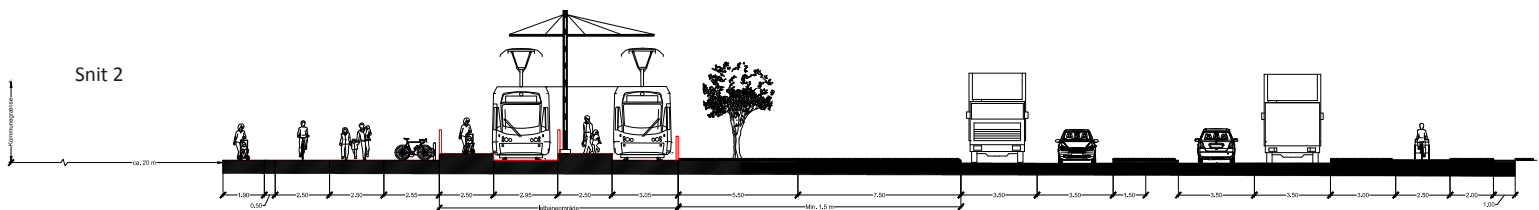
Snit 0



Snit 1



Snit 2



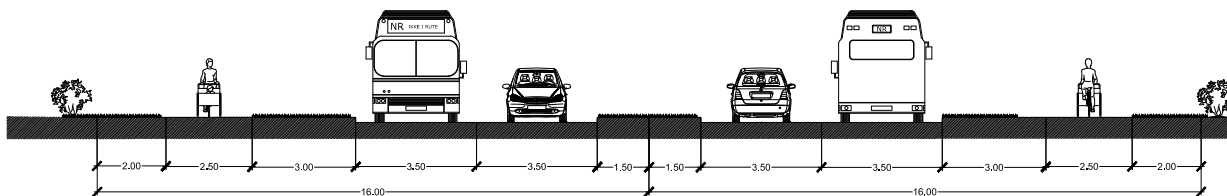
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 70 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med sideperroner. For adgang til perronerne fra Hersted Industripark vest for vejen (Albertsund Kommune) og fra området øst for vejen etableres en ny lysreguleret stipassage over vejen. Der foretages et mindre, ligeligt fordelt indgreb i skovarealerne på begge sider af ringvejen. Vej- og banehastighed 70 km/t.

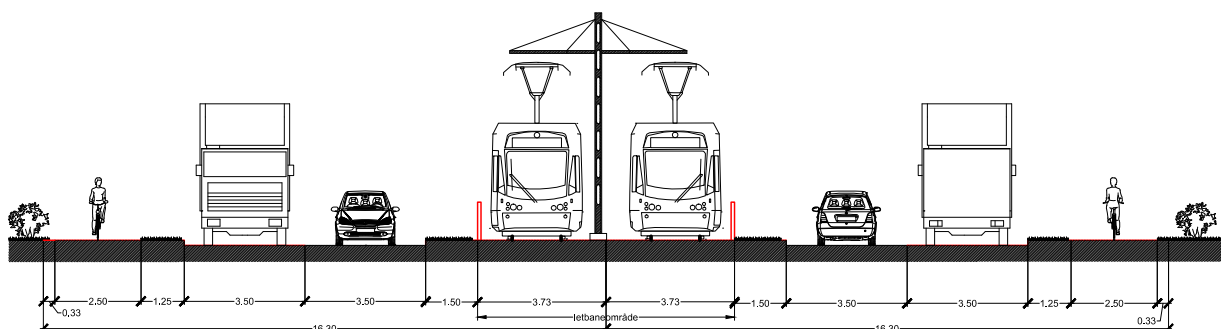
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring med sideperroner i vejens østside. Sideperronerne er vendt med henblik på at det største passagergrundlag i fremtiden vil findes vest for vejen. For adgang til perronerne fra området øst for vejen etableres en ny lysreguleret stipassage over vejen. Der foretages et énsidigt indgreb i skovarealerne øst for vejen, hvilket indebærer at vejen bortset fra den østlige cykelsti lades urørt. Vejshastighed 70 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen.

Figur 4.3: Glostrup Kommune og Albertslund Kommune, Nordre Ringvej mellem Fabriksparken og Ejby Industrivej

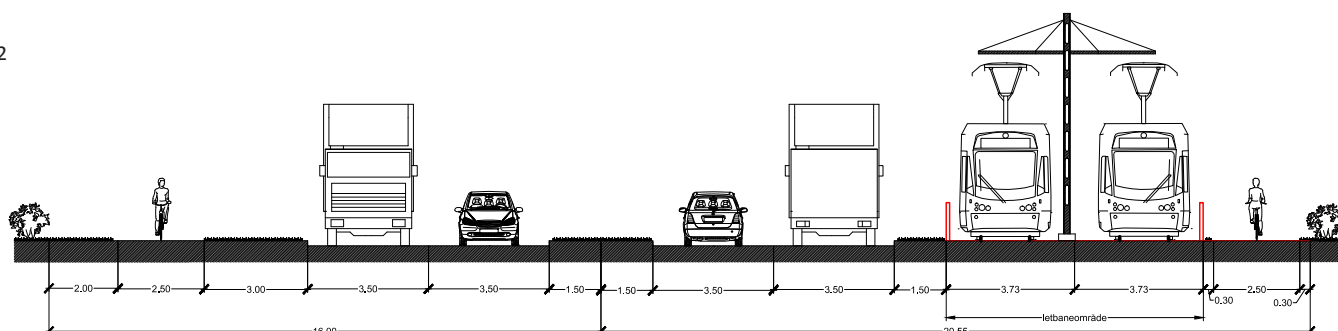
Snit 0



Snit 1



Snit 2



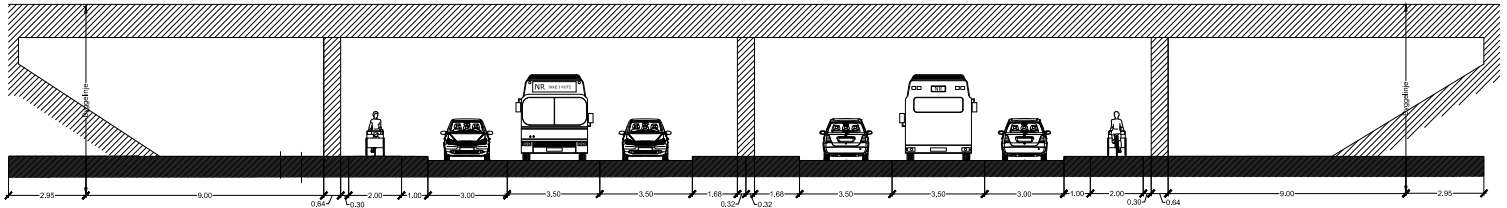
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 70 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring. Der foretages et mindre, ligeligt fordelt indgreb i skovarealerne på begge sider af ringvejen. Vej- og banehastighed 70 km/t.

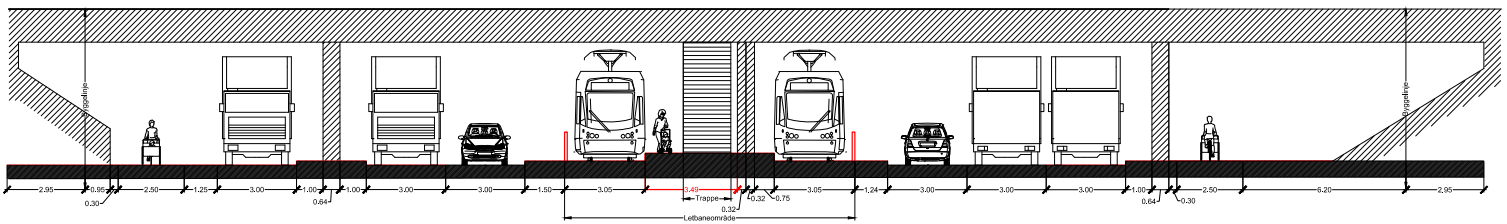
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens østside. Der foretages et énsidigt indgreb i skovarealerne øst for vejen, hvilket indebærer at vejen bortset fra den østlige cykelsti lades urørt. Vejshastighed 70 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen.

Figur 4.4: Glostrup Kommune og Rødovre Kommune, Nordre Ringvej ved Slotsherrensvej (v/Rødovre Trafikplads station)

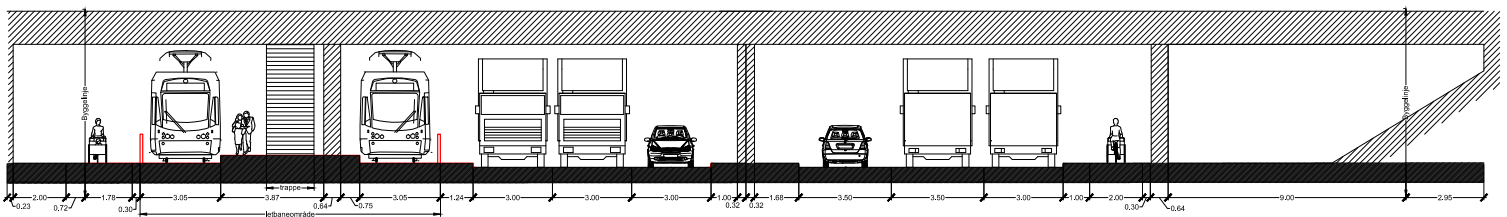
Snit 0



Snit 1



Snit 2



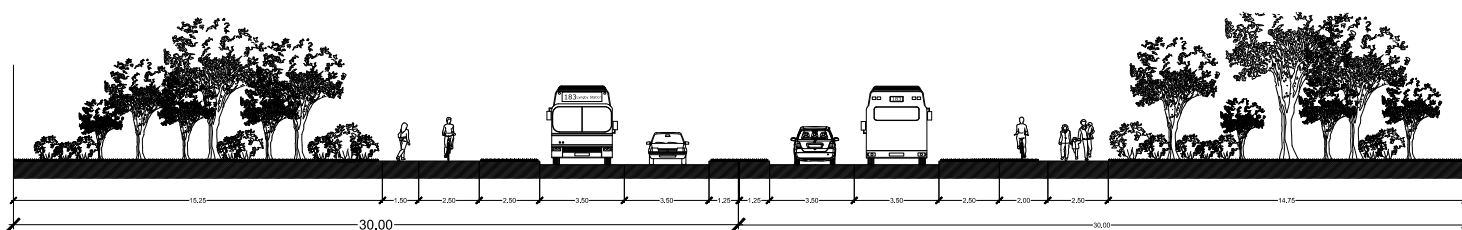
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejrhastighed 70 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med midtliggende perron. Der kan etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til Slotsherrensvejs nordlige fortov. Der etableres tillige adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra ringvejens fortove. Vejrhastighed lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporbredde. Banehastighed 70 km/t forudsat hegning.

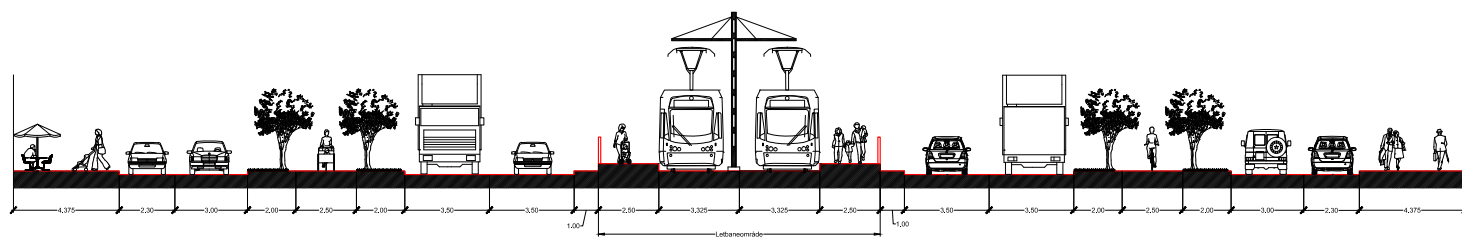
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside med midtliggende perron. Der kan etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til Slotsherrensvejs nordlige fortov. Der etableres tillige adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra ringvejens fortove. Vejrhastighed lokalt nedsat til 50 km/t i sydgående retning pga indskrænket køresporbredde. Banehastighed 90 km/t forudsat hegning og etablering af signalsystem for letbanen.

Figur 7.1: Gladsaxe Kommune, Gladsaxe Ringvej, "Gladsaxe Boulevard" (v/Gladsaxevej station)

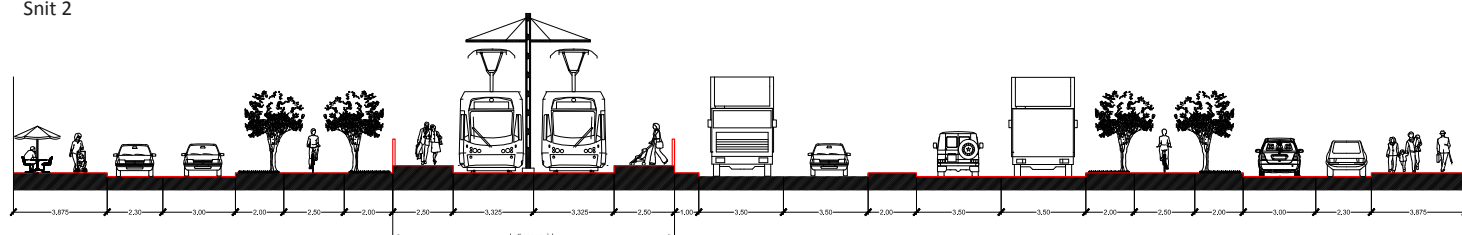
Snit 0



Snit 1



Snit 2



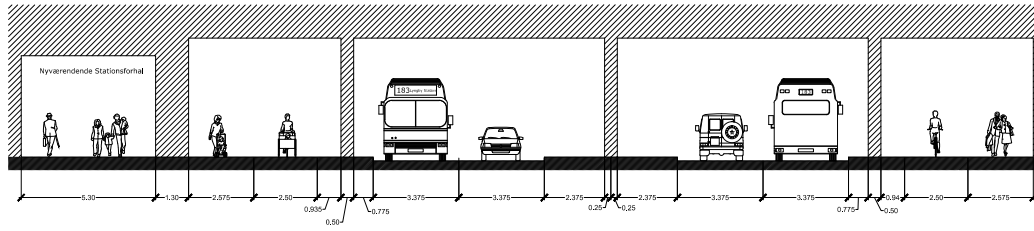
Snit 0: Eksisterende forhold, vejhastighed 60 km/t.

Snit 1: Blå og orange linjeføring, midtlagt linjeføring med sideperroner, i begge sider af vejen forudsættes iht kommunens planlægning anlagt lokalgader a la Frederiksberg Allé i forbindelse med udvikling af området, vejhastighed 60 km/t, banehastighed 70 km/t forudsat hegning.

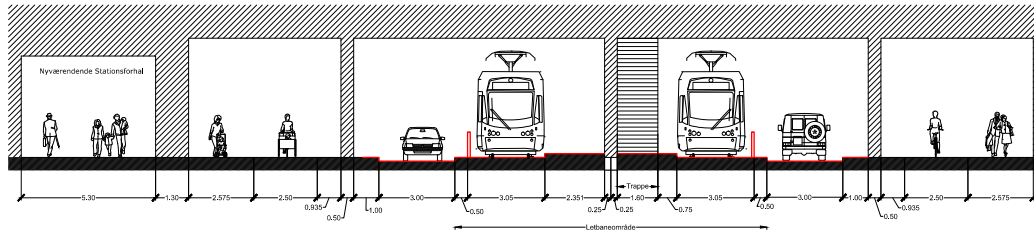
Snit 2: Muligt alternativ til orange linjeføring, sidelagt linjeføring med sideperroner i vejens nordside i sammenhæng med udvikling iht kommunens planlægning med lokalgader a la Frederiksberg Allé, vejhastighed 60 km/t, banehastighed 70 km/t forudsat hegning. Kommunen har fravalgt denne løsning bl a pga ønsket om frihed til at etablere udkørsler fra lokalgaden til selve ringvejen.

Figur 7.2: Gladsaxe Kommune, Buddingevej ved Hareskovbanen (Buddinge station)

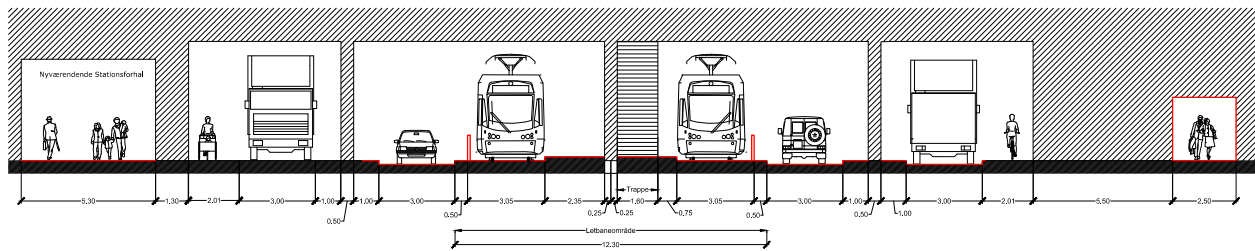
Snit 0



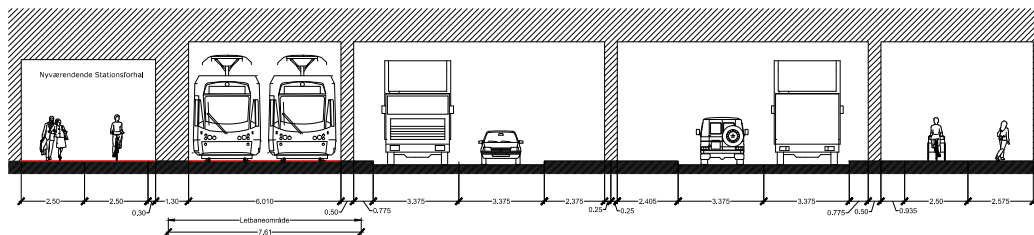
Snit 1 a



Snit 1 b



Snit 2



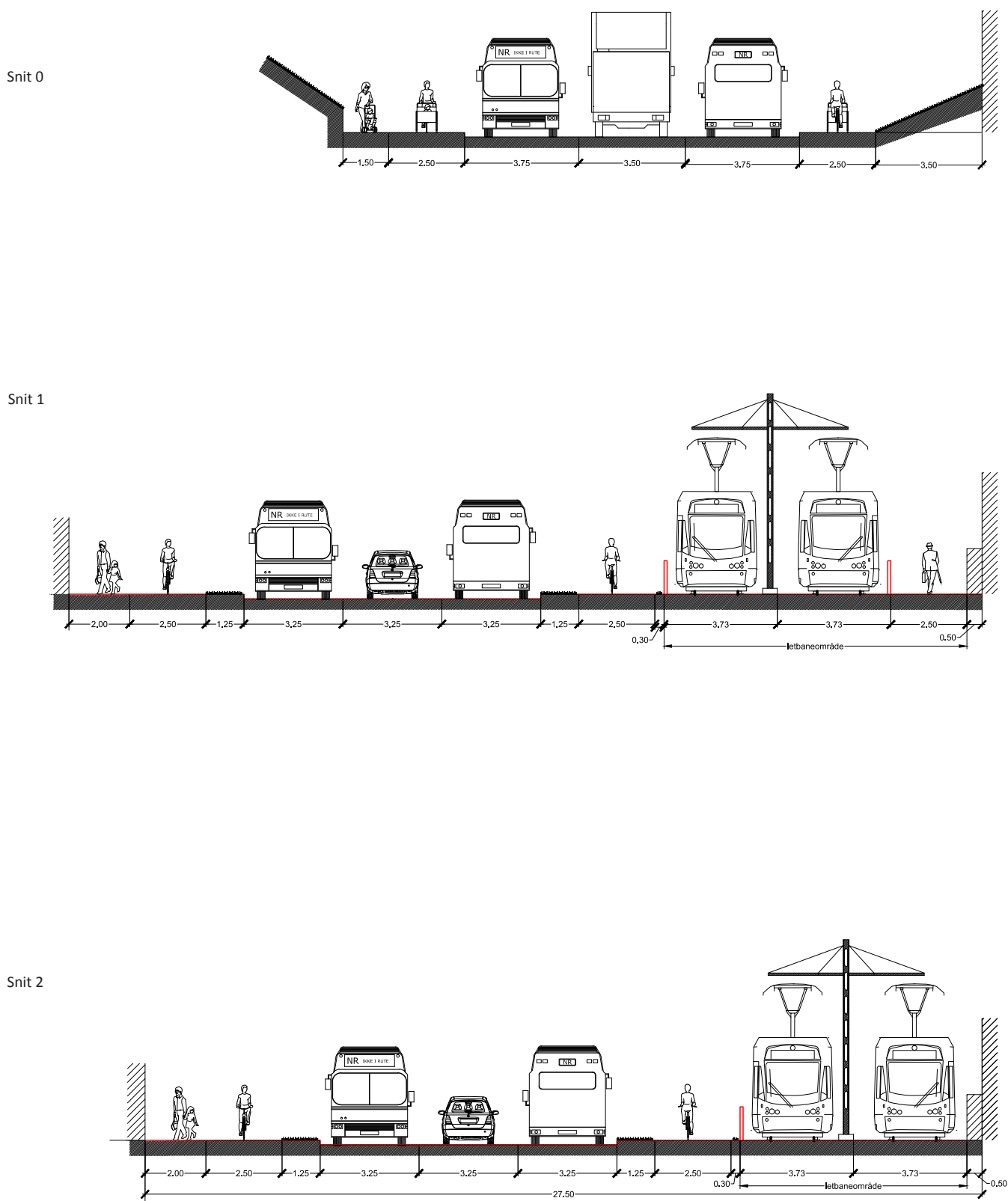
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 60 km/t.

Snit 1a: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med midtliggende perron. Antallet af kørespor på Buddingevej lokalt reduceret fra 2x2 til 2x1. Der etableres adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra vejens fortov. Der kan tillige etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til en ny gangbro mellem S-togssporene direkte til S-togsperronen. Vejshastighed lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde. Baneastighed 60 km/t forudsat indhegning. Løsningen fravalgt af kommunen pga den reducerede vejkapacitet.

Snit 1b: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med midtliggende perron. Del af stationsforhal inddrages til fortov (tv) og der etableres en ny fodgængertunnel øst for overføringen (th). Der etableres adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra vejens fortov. Der kan tillige etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til en ny gangbro mellem S-togssporene direkte til S-togsperronen. Vejshastighed lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde. Baneastighed 60 km/t forudsat indhegning.

Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside, del af stationsforhal inddrages til fortov og cykelsti. Letbanens perroner placeres nord eller evt alternativt syd for overføringen. Vejen lades bortset fra den vestlige cykelsti og fortov urørt. Vej- og baneastighed 60 km/t. Letbanens viste passage af overføringen overholder ikke de i generelle noter nævnte krav til "slingerzoner" og "evakueringszoner", men det skønnes at dispensation vil kunne opnås. Endelig afklaring kan først ske senere.

Figur 8.1: Lyngby-Taarbæk Kommune, Buddingevej mellem Engelsborgvej og Nordbanen



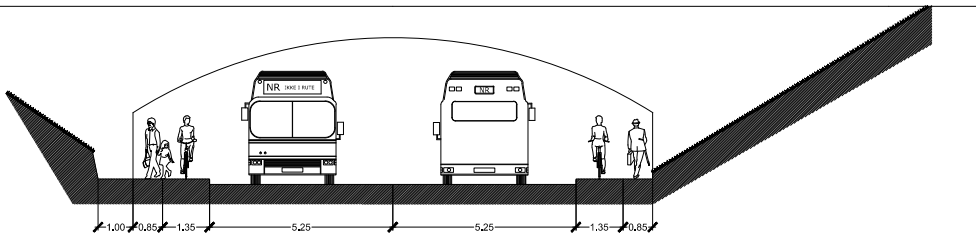
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 50 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens sydside. Der foretages et indgreb i private arealer på begge sider af vejen. I syd foretages udgravning helt ind til facaden af en etageejendom, der må undermures. Vejprofilen sideforskydes mod nord i princippet indeholdende de samme elementer som i eksisterende forhold. Syd for letbanen indpasses en fodgængeradgang til letbanens station under S-banen. Vejshastighed 50 km/t, banehastighed 30 km/t.

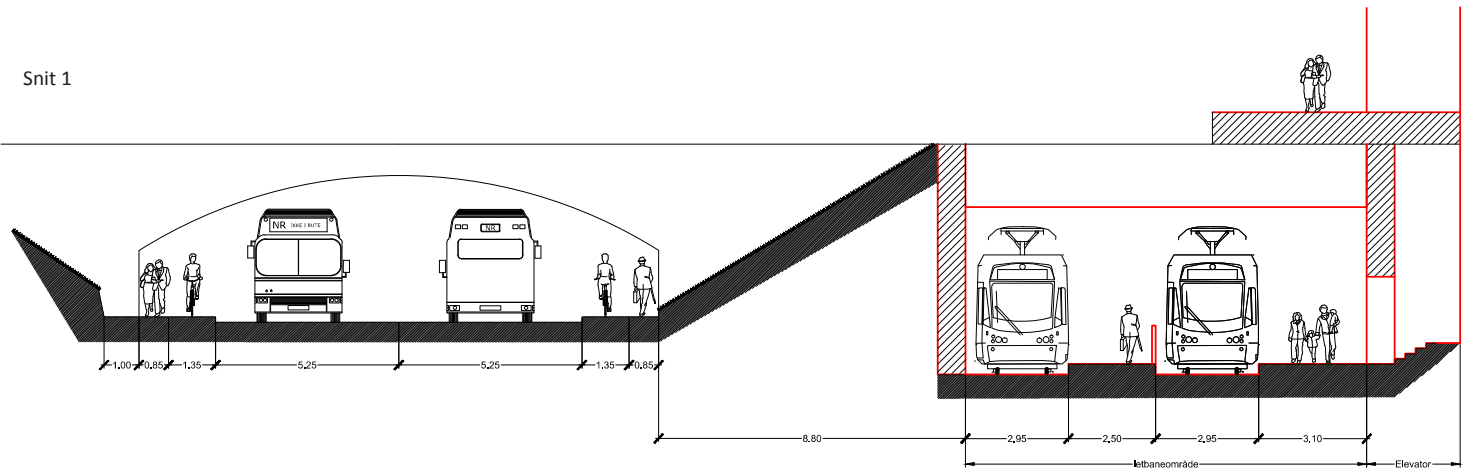
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens sydside. Der foretages et indgreb i private arealer på begge sider af vejen. I syd foretages udgravning helt ind til facaden af en etageejendom, der må undermures. Vejprofilen sideforskydes mod nord i princippet indeholdende de samme elementer som i eksisterende forhold. Vejshastighed 50 km/t, banehastighed 30 km/t.

Figur 8.2: Lyngby-Taarbæk Kommune, Buddingevej ved Nordbanen (Lyngby station i blå linjeføring)

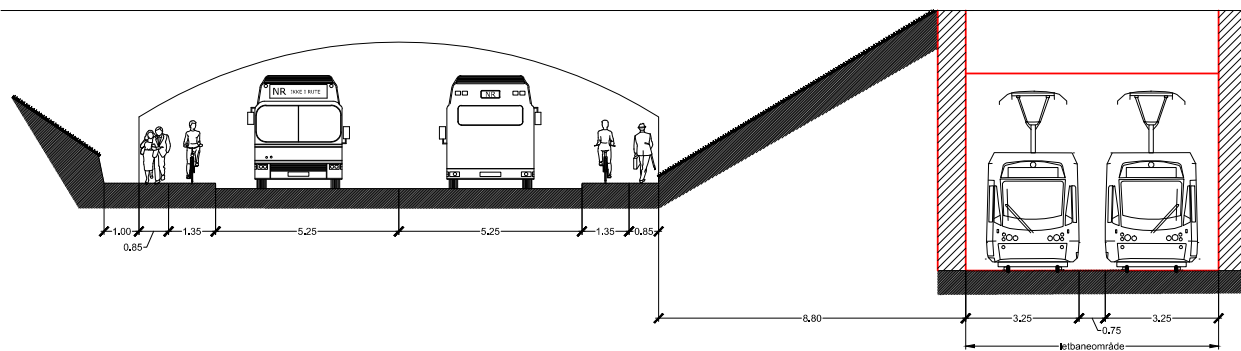
Snit 0



Snit 1



Snit 2

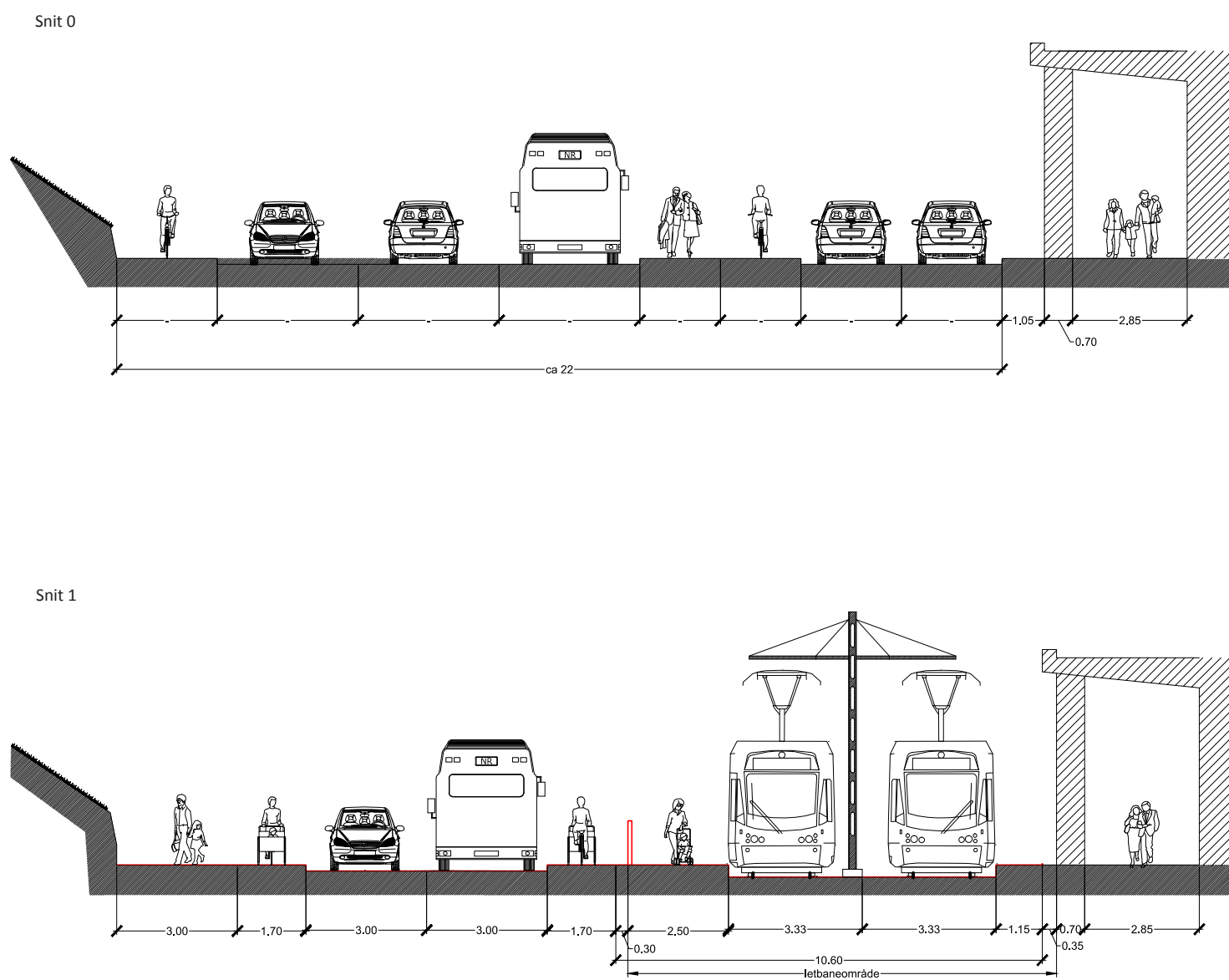


Snit 0: Eksisterende forhold. Vejrhastighed 50 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring med sideperroner i selvstændig ny tunnel under nordbanen syd for vejen. Sideperronerne er vendt med henblik på adgang fra sydsiden. Der etableres fodgængeradgang ad ny sti fra Engelsborgvej til Jernbaneplassen anlagt parallelt med letbanen umiddelbart syd for denne. Der kan etableres trappeadgang og elevatorforbindelse til S-banens to perroner forudsat at perronerne forlænges mod nord. Vejen lades urørt. Vejrhastighed 50 km/t, banehastighed 20 km/t.

Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i selvstændig ny tunnel under nordbanen syd for vejen. Vejen lades urørt. Vejrhastighed 50 km/t, banehastighed 20 km/t.

Figur 8.3: Lyngby-Taarbæk Kommune, Jernbanepladsen (Lyngby station i orange linjeføring)

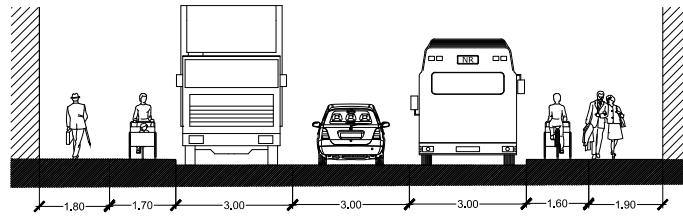


Snit 0: Eksisterende forhold. Vejrhastighed 50 km/t.

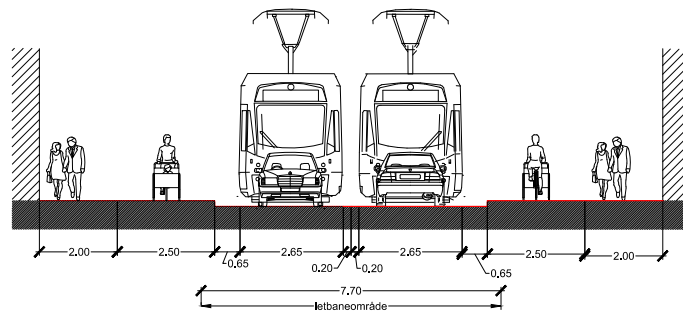
Snit 1: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside med sideperroner. Der er direkte adgang til S-banens østlige perron. Der kan i sammenhæng hermed etableres direkte adgang til S-banens vestlige perron ved anlæg af en kort perrontunnel mellem de to perroner. Vejrhastighed 50 km/t, banehastighed 20 km/t.

Figur 8.4: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby Torv "Nordre Torvevej" (blå linjeføring)

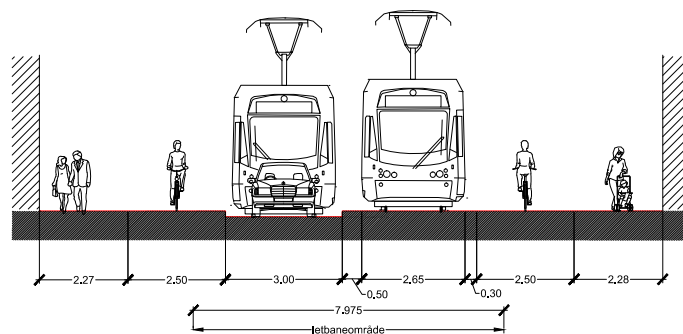
Snit 0



Snit 1 a



Snit 1 b



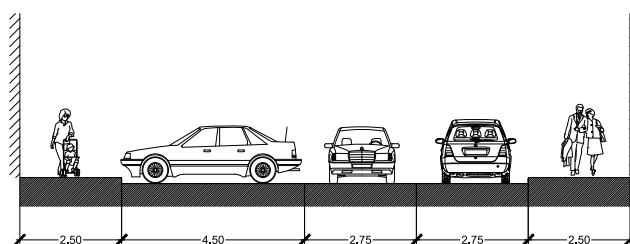
Snit 0: Eksisterende forhold, Rådhuset th. Østgående busstrafik kører i selvstændig busbane. Vejshastighed 50 km/t.

Snit 1a: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med opretholdelse vejtrafik. I basisløsningen kører kun vestgående letbanetog i blandet trafik. Konsekvensen er meget smalle fortove og cykelstier. I den viste løsning kører letbanetogene i begge retninger i blandet trafik for at give bedre plads til cykelsupersti og fortove. Køreledningsophæng forudsættes undtagelsesvist at ske i barduner ophængt i de tilstødende bygninger. Vejshastighed 50 km/t, letbane-hastighed 20 km/t.

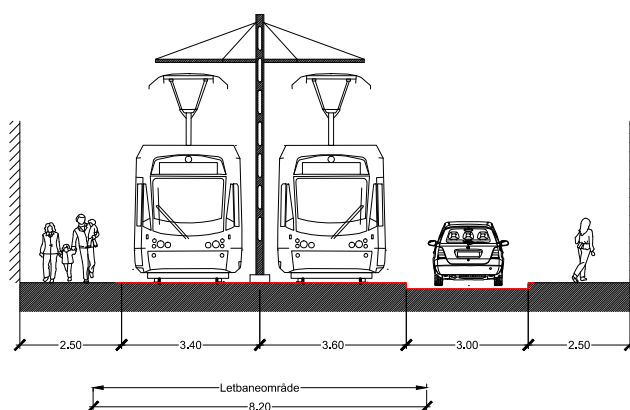
Snit 1b: Alternativ blå linjeføring. Midtlagt linjeføring uden opretholdelse af almindelig vejtrafik. Antallet af kørespor er reduceret til ét ensrettet kørespor til brug for leverandørkørsel til butikkerne og rådhuset. Der er uændret god plads til cykelsupersti og fortove. Køreledningsophæng forudsættes undtagelsesvist at ske i barduner ophængt i de tilstødende bygninger. I denne løsning kører kun de vestgående letbanetog i blandet trafik. Et egentligt kørespor kan evt undværes, idet den begrænsede leverandørkørsel evt kan ske som kørsel i gågade. Vej- og letbane-hastighed 20 km/t.

Figur 8.5: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby Torv "Søndre Torvevej" (orange linjeføring)

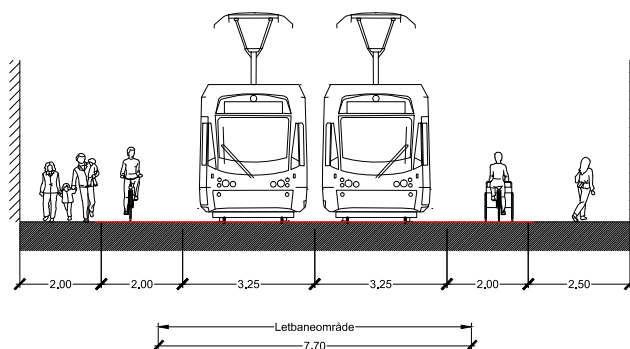
Snit 0



Snit 2 a



Snit 2 b

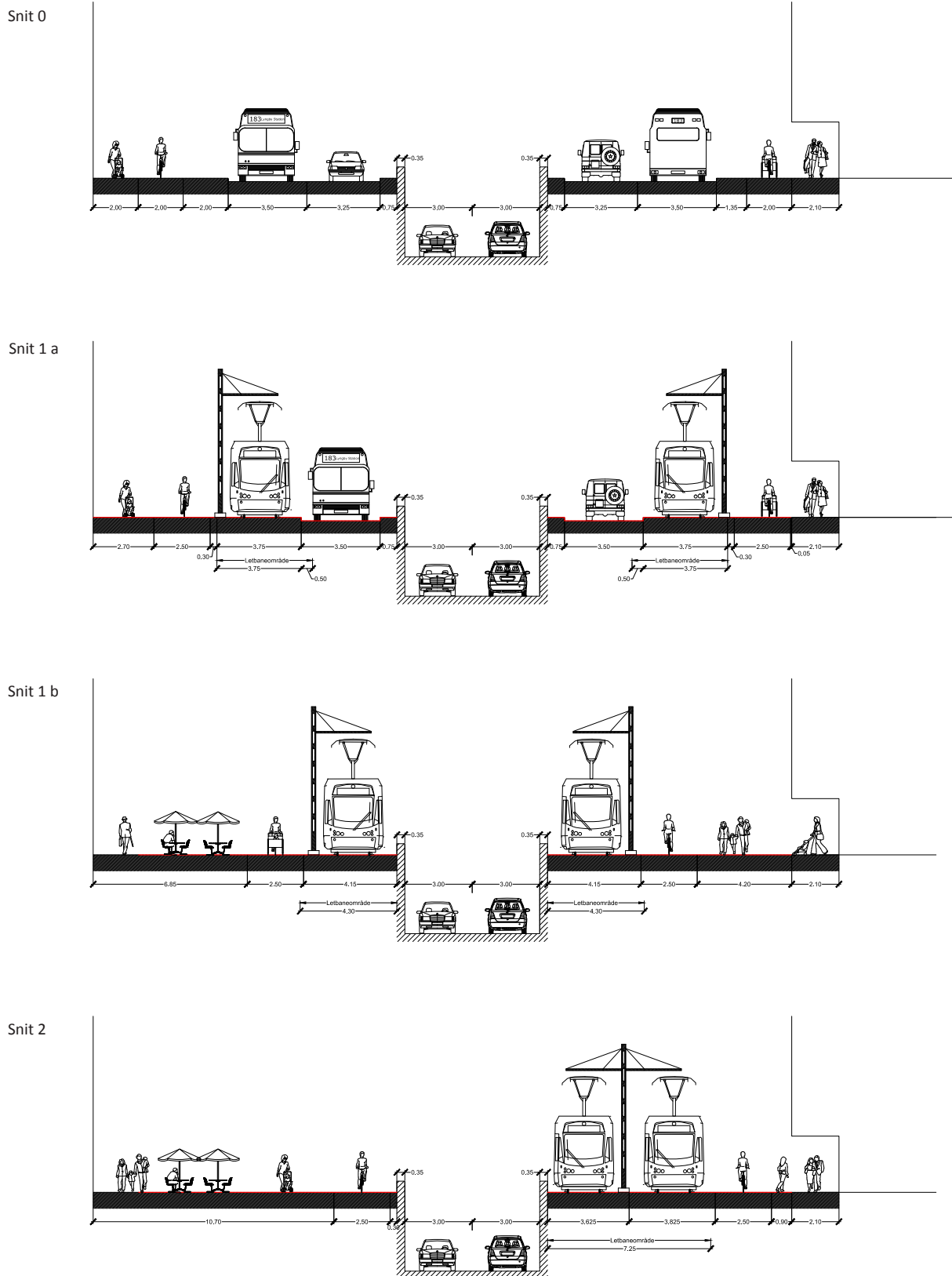


Snit 0: Eksisterende forhold, Rådhuset tv. Vejshastighed 40 km/t.

Snit 2a: Orange linjeføring, midtlagt linjeføring, antallet af kørespor er reduceret til ét ensrettet kørespor til brug for leverandørkørsel til butikkerne. Et egentligt kørespor kan evt undværes, idet den begrænsede leverandørkørsel evt kan ske som kørsel i gågade. Vej- og letbane hastighed 20 km/t.

Snit 2b: Alternativ orange linjeføring, midtlagt linjeføring, gaderummet er reserveret til letbane, cykelsupersti og fodgængere. Køreledningsophæng forudsættes undtagelsesvist at ske i barduner ophængt i de tilstødende bygninger. Det vil forudsat anvendelsen af en egnet kørebanelægning være muligt at lade busser medbenytte letbaneområdet lokalt. Som blandet trafik i øvrigt nødvendiggør det ekstra tillæg til letbanens planlagte køretid. Letbane- (og bus-) hastighed 20 km/t.

Figur 8.6: Lyngby-Taarbæk Kommune, Klampenborgvej mellem Lyngby Storcenter og Lyngby Kulturhus



Snit 0: Eksisterende forhold, i midten af Klampenborgvej adgangsrampe til P-kælder. Vejshastighed 50 km/t.

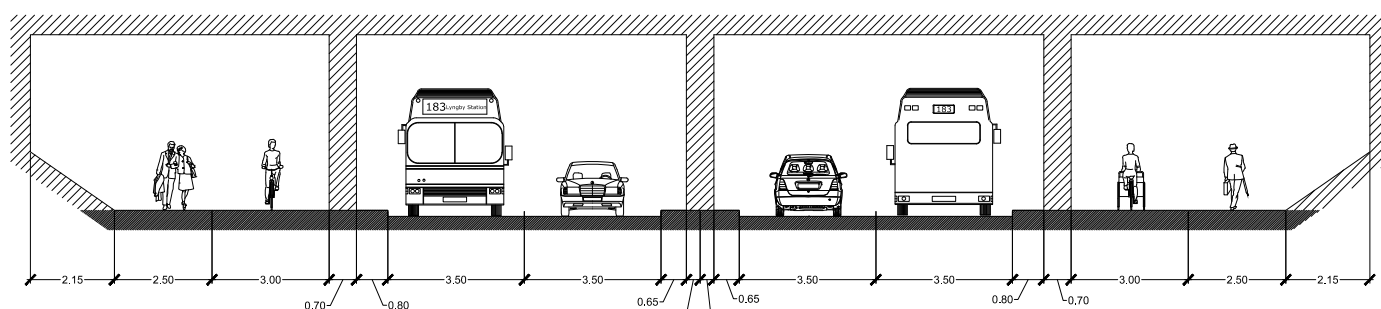
Snit 1a: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring med 1 spor i hver af vejs sider. Vej- og banehastighed 50 km/t.

Snit 1b: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring med 1 spor i hver af vejs sider. Klampenborgvej mellem Jernbaneplassen og Kanalvej er lukket for bilkørsel bortset fra brug af adgangsramperne til P-kælderen. Banehastighed 20 km/t.

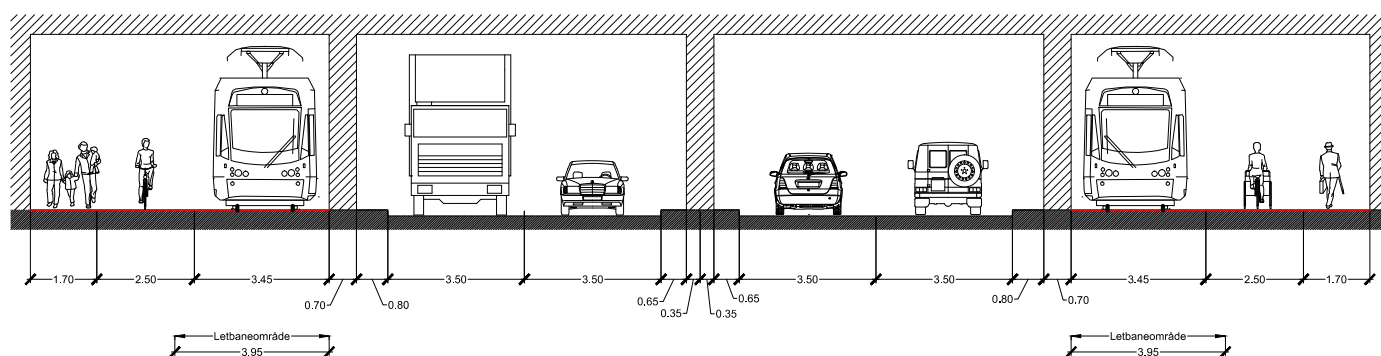
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt tracé i vejs sydside. Klampenborgvej mellem Jernbaneplassen og Kanalvej er lukket for bilkørsel bortset fra brug af adgangsramperne til P-kælderen. Banehastighed 20 km/t.

Figur 8.7: Lyngby-Taarbæk Kommune, Klampenborgvej ved Nærumbanen

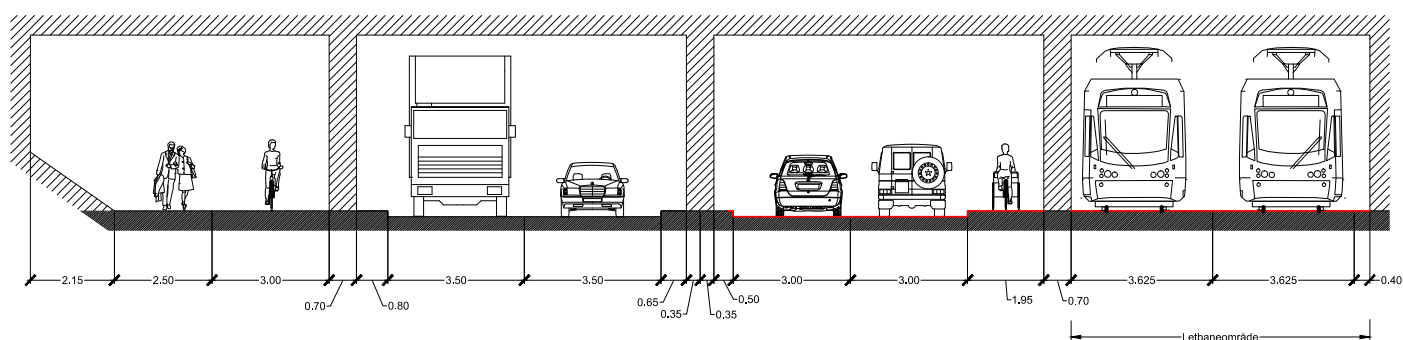
Snit 0



Snit 1



Snit 2



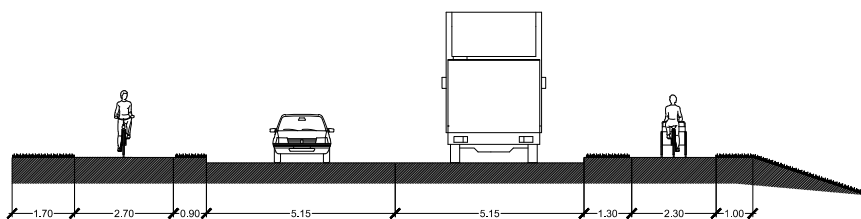
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 50 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring med 1 spor i hver af vejens sider. Vej- og bane­hastighed 50 km/t.

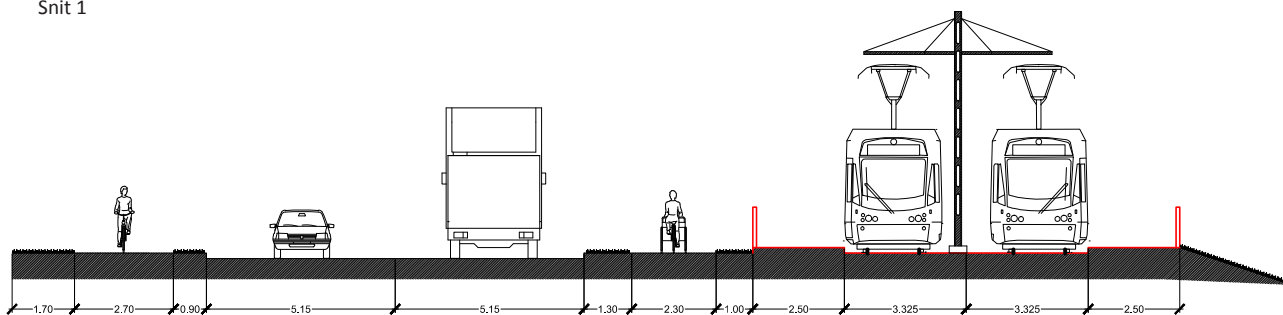
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens sydside. Vej- og bane­hastighed 50 km/t. Det må nærmere overvejes, hvorvidt det er nødvendigt at etablere en supplerende fodgængertunnel under Nærumbanen syd for letbanesporene. Overvejelserne må ses i sammenhæng med overvejelserne om etablering af en station ("v/Lyngby Storcenter") med omstigningsmulighed til en korresponderende ny station på Nærumbanen. Letbanestationen, som efter en foreløbig drøftelse mellem kommunen, Movia og Metroselskabet er under skitse­ring, placeres i givet fald mellem Nærumbanen og Kanalvej

Figur 8.8: Lyngby – Taarbæk Kommune, Lundtoftegårdsvej

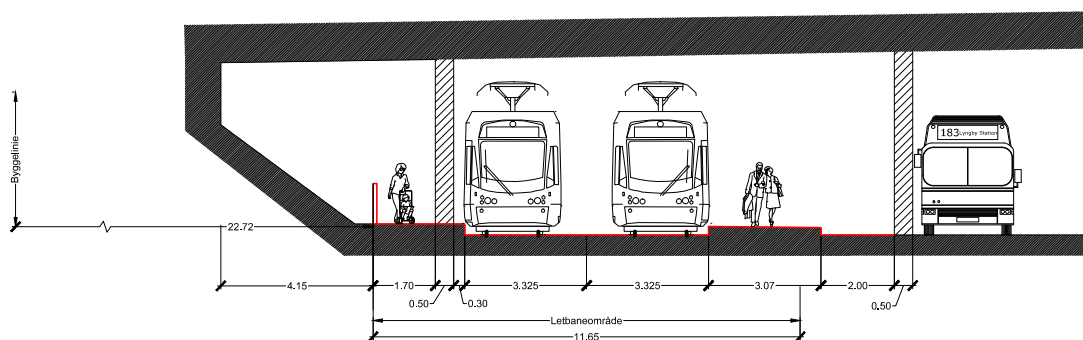
Snit 0



Snit 1



Snit 2



Snit 0: Eksisterende forhold, principsnit i Lundtoftegårdsvej. Vejshastighed 60 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, principsnit i stationerne v/DTU, v/Akademivej og v/Lyngbygårdsvej placeret langs østsiden af Lundtoftegårdsvej. Vejshastighed 60 km/t, letbanehastighed 70 km/t forudsat indhegning.

Snit 2: Orange linjeføring, snit i stationen v/DTU placeret ved vestsiden af Helsingørmotorvejen umiddelbart syd for overføringen for Rævehøjvej. Letbanen er placeret i overføringen vestligste brofag, der i sin tid blev etableret til den aldrig fuldførte Lundtoftebane. Letbanens østligste perron er tillige perron for busserne i den eksisterende buslomme på Helsingørmotorvejen. Vejshastighed 60 km/t, letbanehastighed 90 km/t forudsat indhegning og signalsystem.

Bilag C

København den 12. marts 2012

UDKAST

Status for møder med kommunerne og regionen

Der har i januar og februar været holdt møder med de enkelte kommuner og regionen på teknikerniveau. I den forbindelse er der fremkommet en række forhold/ønsker, som er summeret op for den enkelte kommune og regionen nedenfor. Sekretariatet undersøger disse forhold/ønsker med henblik på den planlagte proces i kommunerne og regionen i april og maj 2012. Forholdene/ønskerne vurderes i forhold til det letbaneprojekt, der lå til grund for Samarbejdsaftalen, i de følgende basisprojektet. Endvidere nævnes, hvor det er relevant, mulige optimeringer af projektet med henblik på at begrænse anlægsomkostningerne, øge passagertallet og begrænse de trafikale konsekvenser i anlægsperioden. Disse optimeringer vil blive undersøgt i den efterfølgende proces.

De fleste af forholdene/ønskerne har primært konsekvenser i den pågældende kommune/regionen og vil kunne løses enten gennem en justering af projektet uden ekstra omkostninger eller gennem tilkøb fra den pågældende kommune/regionen. Sekretariatet vil belyse ekstraomkostningerne ved de beskrevne forhold/ønsker, således at disse oplysninger kan indgå i kommunernes/regionens interne drøftelser og beslutninger i den planlagte kommunale proces i april og maj. (Kategori 1)

Nogle forhold/ønsker er af mere principiel karakter, idet de må forventes at påvirke projektets driftsøkonomi og den samlede projektøkonomi væsentligt. De vigtigste af disse forhold/ønsker er, anskaffelse af andet end standard togmateriel, integration af letbanen med den øvrige kollektive trafik og omfanget af kørsel i blandet trafik. Sekretariatet vil belyse de økonomiske konsekvenser af disse forhold/ønsker med henblik på en drøftelse og stillingtagen i Embedsmandsgruppen, Styregruppen og Borgmesterforum til i hvilken udstrækning, disse forhold/ønsker skal indgå i den kommunale proces, på anden måde inddrages i det videre arbejde eller lægges fast som en forudsætning herfor. (Kategori 2)

Nedenfor er opsummeret forhold/ønsker, som er rejst af teknikerne i den enkelte kommune og i regionen.

Region Hovedstaden		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Station og tilgængelighed ved Herlev Hospital (Kategori 1)	I basisprojektet er forudsat midterlagt tracé ud for Herlev Hospital. Region Hovedstaden arbejder i øjeblikket med et program for udbygning af Herlev Hospital. I den forbindelse undersøges muligheden for at flytte stationen tættere på Hospitalets Hovedindgang samt for at føre letbanen enten over eller under indkørslen.	Sidelagt tracé på hospitalssiden undersøges sammen med hævet tracé på hele og dele af strækningen fra Hospitalskrydset til Herlev Hovedgade (dæmning hvor afgraved jord fra Hospitalet indbygges).
Shunt med ud/indkørsel fra Ring 3 (Kategori 2)	Som en del af hospitalsprojektet arbejder Region Hovedstaden med en ny shunt/ambulancevej. Dette vil øge antallet af overkørsler og dermed øge køretiden for Letbanen, særligt hvis der samtidig arbejdes med sidelagt tracé.	Problematikken indgår i den videre koordinering mellem Region H, Sekretariatet og Herlev Kommune.
Stationsplacering ved Glostrup Hospital (Kategori 1)	Region Hovedstaden ønsker stationen ved Glostrup Hospital flyttet sydpå, til en stitunnel ud for hovedindgangen. Evt. sidelagt tracé har været præsenteret for Region Hovedstaden, som har set positivt på dette, da det vil bringe stationen tættere på hospitalets hovedindgang.	Forslaget er i overensstemmelse med Glostrup kommunes ønsker og vurderes ikke at have væsentlige konsekvenser.

Bilag C

Ishøj Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Ændret linjeføring - via Vejleådal/Ishøj Strandvej. (Kategori 1)	I basisprojektet er forudsat en linjeføring langs vestsiden af Store Vejleå op til Vejlebrovej, ad Vejlebroparken og Vejlebrovej frem til Ishøj st. Kommunen ønsker linjeføringen ændret til Vejleådal/Ishøj Strandvej.	Linjeføringen kan formentlig ændres uden væsentlige konsekvenser for anlægsomkostninger og køretid.
Ekstra station ved vandrerrhjemmet (Kategori 2)	Kommunen ønsker en ekstra station ved vandrerrhjemmet på Ishøj Strandvej.	De økonomiske konsekvenser undersøges.
Vallensbæk Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Flytning af station ved Vallensbæk Torvevej (Kategori 2)	Stationen er i basisprojektet placeret ved Torvevej. Kommunen ønsker stationen flyttet til stibroen midt mellem Torvevej og S-togsstationen for at understøtte udviklingen af bycentret. Kommunen ønsker at S-togslinje E standser ved Vallensbæk station. Metroselskabet vurderer at en placering af letbanestationen ved S-togsstationen vil styrke passagergrundlaget for letbanen, med den forudsætning at S-togene bringes til at standse i Vallensbæk.	Begge muligheder undersøges.
Brøndby Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Ændret linjeføring ad Søndre Ringvej frem for Østbrovej. (Kategori 1)	I basisprojektet er det forudsat, at tracéen syd for Glostrup st. føres gennem Stationsparken til Østbrovej og fra Park Alle tilbage til Søndre Ringvej.	En ændret linjeføring ad Søndre Ringvej frem for Østbrovej giver kortere køretid samtidig med, at nedrivning af 8 villaer på Stationsparken undgås. Ændringen forudsætter, at Brøndby betjenes med en pendullinje Glostrup – Brøndby (kan videreføres som del af etape 2). Rejsende fra Brøndby mod syd og til strækningen nord for Glostrup St. vil skulle skifte. Den ændrede løsning undersøges.
Endelig placering af stationer	I samarbejdsaftalen fremgår at Brøndby skal reducere en station. Brøndby Kommune er ikke endelig afklaret med stationens placering	Ved blå linjeføring ønskes stop ved Kirkebjerg torv eller Industrivej. Ved orange linjeføring ønskes stop ved Østbrovej/park Alle. Alle nævnte stationsplaceringer kan håndteres uden væsentlige konsekvenser.
Forlængelse af linjen til Rådhus (Kategori 1)	Kommunen ønsker, at den eventuelle pendullinje forlænges til Brøndby Rådhus	En forlængelse af pendullinjen undersøges.

Bilag C

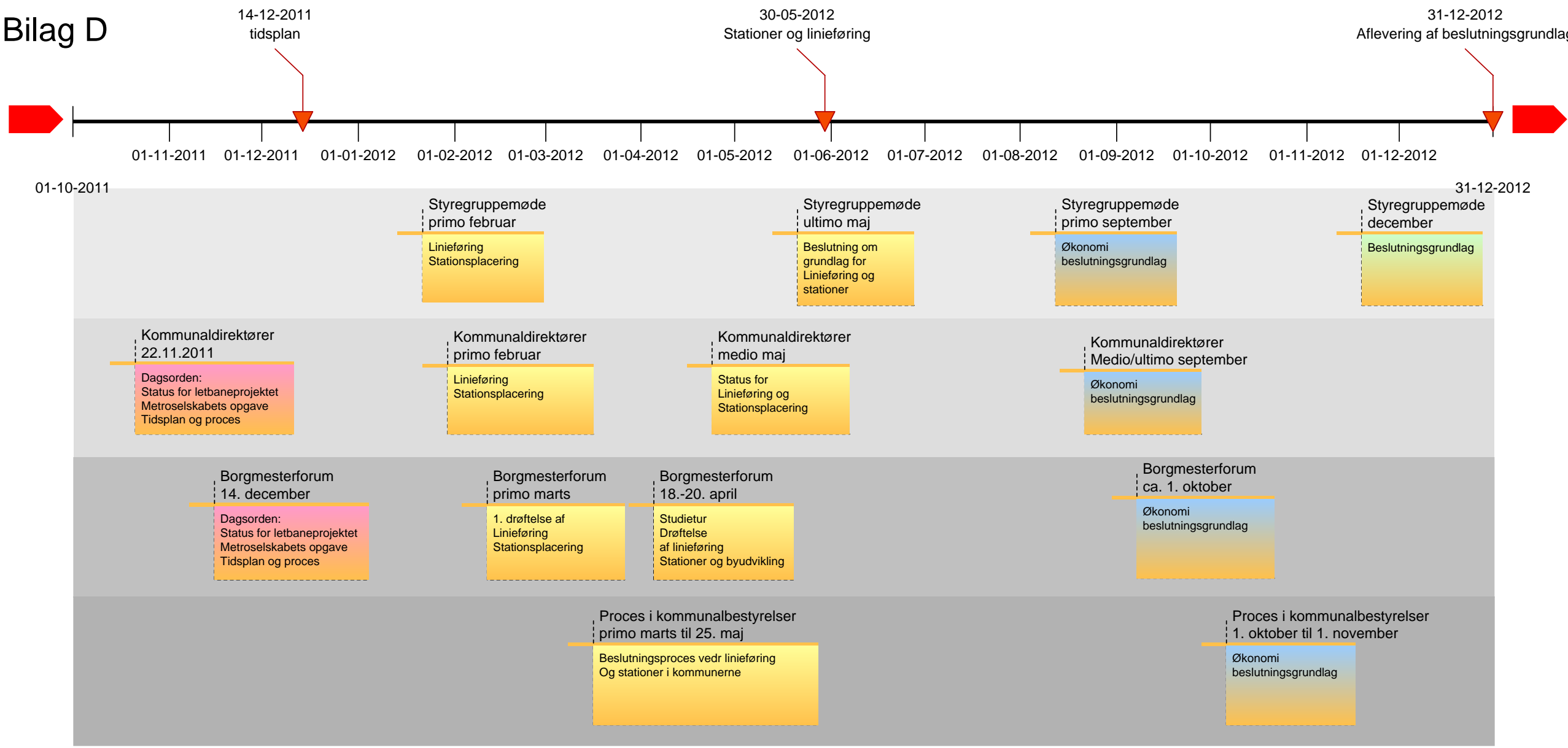
Albertslund Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Placering af station v/Fabriksparken (Kategori 1)	Kommunen ønsker stationen v/Fabriksparken rykket mod syd og placeret i forbindelse med et nyt bycenter ved Hersted Industripark. Glostrup Kommune er indforstået hermed.	En flytning af stationen sydpå vurderes uproblematisk.
Glostrup Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Placering af station i Ejby (Kategori 1)	Kommunen er i gang med arkitektkonkurrence for udviklingsområdet i Ejby. Kommunen ønsker derfor lidt fleksibilitet i forhold til endelig placering af station i forbindelse med evt. forventet bycentrum ved Ejbydalsvej.	En flytning af stationen et par hundrede meter sydpå vurderes ikke at have væsentlige konsekvenser.
Nedrivning af huse langs Stationsparken (Kategori 1)	I basisprojektet er forudsat, at letbanen syd for Glostrup st. føres gennem Stationsparken til Østbrovej, hvilket kræver nedrivning af otte villæer på Stationsparken. Kommunen ser gerne, at dette undgås.	Nedrivning kan undgås ved en ændret linjeføring ad Søndre Ringvej frem for Østbrovej. Denne linjeføring giver endvidere kortere køretid. Løsningen undersøges, jf. omtale under Brøndby Kommune
Rødovre Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Placering af station i Rødovre Kommune (Kategori 1) (kategori 2 ved østlig placering af station)	I basisprojektet er der ikke forudsat en station i Rødovre. Det fremgår af samarbejdsaftalen at der skal placeres en station i Rødovre Kommune. Kommunen forudsætter, en velplaceret station i forhold til byudviklingspotentialet i kommunen.	Kommunen har ønske om, at stationen placeres ved det kommende Kontrol- og Vedligeholdelsescenter, men i den østlige side af vejen. Denne løsning undersøges. Kommunen har drøftet placering af station ved Lyskær med Herlev Kommune. Denne placering undersøges, jf. omtale under Herlev Kommune.
Herlev Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Linjeføring fra Herlev Hospital til syd for Herlev Hovedgade (Kategori 1)	I basisprojektet er forudsat linjeføring i niveau i midterlagt tracé. I forbindelse med drøftelse af muligheden for at tracé i den vestlige side af vejen har Kommunen ønsket en undersøgelse af en række løsningsmuligheder med niveaufri skæringer ved indkørsel til hospitalet, ved ny shunt til hospitalet, ved Hjortespringvej / Tornerosevej samt ved Herlev Hovedgade.	Der undersøges: Hævet tracé på hele strækningen fra Hospitalskrydset til Herlev Hovedgade (dæmning hvor afgravet jord fra Hospitalet indbygges). Overføring ved Hjortespringkrydset. Evt. overføring ved Hospitalskrydset og Hjortespring. Jf. omtalen under Region
Flytning af station ved Mileparken til Lyskær (Kategori 1)	I basisløsningen er der placeret en station ved Mileparken	Kommunen ønsker en placering af stationen ved Lyskær. Konsekvenserne af en flytning af stationen undersøges. Jf. omtalen under Rødovre Kommune

Bilag C

Gladsaxe Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Letbanens indpasning på Gladsaxe Ringvej (Kategori 1)	Kommunen planlægger en ombygning af Gladsaxe Ringvej til en boulevard ifm. udvikling af Gladsaxe Ringby.	Det vurderes, at letbanen uden væsentlige konsekvenser kan indpasses i ombygningen af Gladsaxe Ringvej til en boulevard. Både i midterlagt og i sidelagt tracé.
Lyngby-Taarbæk Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Linjeføring omkring Lyngby St. (Kategori 2)	Basisprojektets linjeføring ad Ndr. Torvevej nord om Rådhuset har vist sig teknisk kompliceret og forudsætter desuden, at Letbanens station forbindes med S-togsperronerne i tunnelen under Lyngby Omfartsvej/S-banen. Dette giver vanskelige adgangsforhold for lokale passagerer. Desuden medfører det omkostninger ud over det, der er forudsat i anlægsbudgettet, idet ombygningen af S-togsstationen og etableringen af trapper og elevatorer herfra til letbanens tunnelstation ikke er medtaget i basisprojektets anlægsbudget.	<p>P.g.a. undervurderet projektøkonomi, undersøges en alternativ linjeføring ved at føre letbanen ad Lyngby Torv syd om Rådhuset. Herved gøres krydsningen af Jernbanepladsen teknisk simple, og der etableres direkte forbindelse til S-togsstationen og busholdepladserne uden at forringe adgangsforholdene for de lokale passagerer. Desuden reduceres omkostningerne til ombygning af S-togsstationen markant.</p> <p>Kommunen foretrækker basisprojektet, men har ikke indvendinger imod, at den alternative linjeføring undersøges, inklusive retablering af Torvet.</p> <p>Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker desuden undersøgt om letbanestationen der betjener Lyngby Station med fordel kan placeres på torvet.</p>
Placering af station ved Lyngbygårdsvej (kategori 1)	Lyngby Taarbæk Kommune ønsker undersøgt om stationen med fordel kan flyttes lidt mod vest til Klampenborgvej overfor Lyngbycenteret	Begge stationsplaceringer undersøges.
Linjeføring langs Lundtofttegårdsvej (kategori 1)	Basisprojektets linjeføring ligger langs Lundtofttegårdsvej. I forbindelse med drøftelser af orange linjeføring, har Lyngby Taarbæk kommune ønsket at arealudviklingsmulighederne langs Lundtofttegårdsvej opretholdes.	<p>Ved evt. orange linjeføring, har Vejdirektoratet givet tilsagn om, at letbane kan anlægges udenfor byggegrænserne 40-50 meter fra centerlinjen på Helsingørsmotorvejen.</p> <p>Letbanen vil derved ikke reducere arealudviklingsmulighederne.</p>

Bilag D

Møder og beslutningsprocesser for udarbejdelse af beslutningsgrundlag for letbane i Ring 3

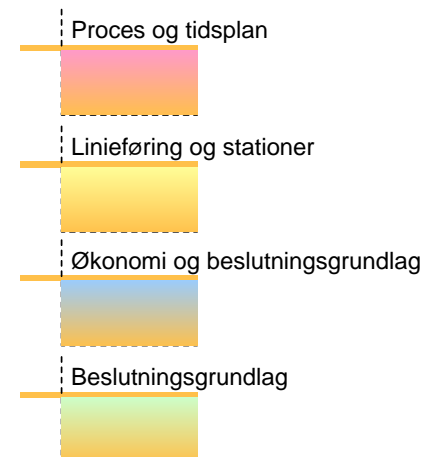


Øvrige møder

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.



Borgmester Søren P. Rasmussen
Lyngby Rådhus,
Lyngby Torv
2800 Kgs. Lyngby

16. april 2012
AOB/jfh

Kære Søren

Som du ved, har DTU store forventninger til en kommende letbane, som endelig kan skabe forbedrede transportforhold til universitetet. Vi er meget positive for den store opbakning, der er til projektet fra de involverede kommuner, herunder særligt LTK.

Vi er dog noget forbløffede over, at der nu er fremlagt planer om en linjeføring, som alene vil tilgodese en kommende erhvervsudvikling langs motorvejen og på Dyrehavegårds jorde, og som ikke tager behørigt hensyn til DTU's medarbejdere og studerende. Behovet for forbedrede transportforhold til DTU bliver ikke mindre aktuelt i takt med at universitetet påbegynder en markant udvidelse ved samlokalisering af en række af universitets aktiviteter som pt. ligger uden for DTU Lyngby Campus.

Det vil ikke blot være særdeles uhensigtsmæssigt, men også uacceptabelt, at en linjeføring ikke tager hensyn til den nuværende bebyggelse og arbejdspladser i området. Transportstudier viser tydeligt, at anvendelsen af tog/letbaner falder dramatisk, hvis brugeren har mere end 500 m. til en station. Brugeren vil således benytte alternative transportmidler for at komme til og fra arbejde/studie. Det har således stor betydning om en station flyttes bare 100 meter i forhold til sit opland. Med det eksisterende forslag vil hovedparten af DTU's arbejds- og studiepladser som findes i 2. og 3. kvadrant ligge uden for de stationsnære områder.

DTU ser helst at en linjeføring sker ned igennem DTU's akse (syd/nord), som bedst vil tilgodese vores medarbejdere og studerende samt de nærliggende beboere. Vi har dog både forståelse for og interesse i, at der skabes grundlag for en erhvervsudvikling tæt ved universitetet, hvorfor en løsning hvor letbanen knækker ud af Anker Engelundsvej og fortsætter nordpå langs Lundtoftegårdsvej skaber et kompromis mellem begge behov.

./ Vi har, med inddragelse af vores transportforskere, udarbejdet et notat, der beskriver udfordringerne og de løsninger, som vi anser bedst tjener såvel universitetets behov som udviklingspotentialet langs motorvejen.

Jeg skal således kraftigt opfordre til at der fastlægges en linjeføring af letbanen, som tilgodeser de mange tusinde ansatte og studerende, der har sin daglige gang på DTU.

Vi står naturligvis til rådighed for en uddybning af ovenstående og det vedlagte notat.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Anders O. Bjarklev".

Anders O. Bjarklev
Rektor

NOTAT

Til Rektor Anders Bjarklev og universitetsdirektør Claus Nielsen

Vedr. Letbane

Fra Campusdirektør Jacob Steen Møller

16. april 2012

Letbanens linjeføring ved DTU

Resume

Metroselskabets forslag til detaljeret linjeføring er i høring hos kommunerne med høringsfrist den 25. maj 2012.

Ifølge Metroselskabet vil alene justeringer af linjeføringen, som ønskes af aftaleparterne (i DTU's tilfælde Lyngby Tårnbæk Kommune), og som finansieres som tilkøb, blive realitetsvurderet.

DTU ønsker en justering af linjeføringen, så den føres gennem DTU Lyngby Campus. DTU beder derfor Lyngby Tårnbæk Kommune om at foranledige, at Metroselskabet undersøger en justering af linjeføringen gennem DTU Lyngby Campus.

Hvis Metroselskabet iværksætter den ønskede undersøgelse, vil DTU bidrage økonomisk og med egne faglige resurser hertil samt undersøge mulighederne for at medfinansiere eventuelt tilkøb.

Dette notat beskriver og begrundet DTU's ønske om en linjeføring, som går gennem DTU Lyngby Campus.

Baggrund

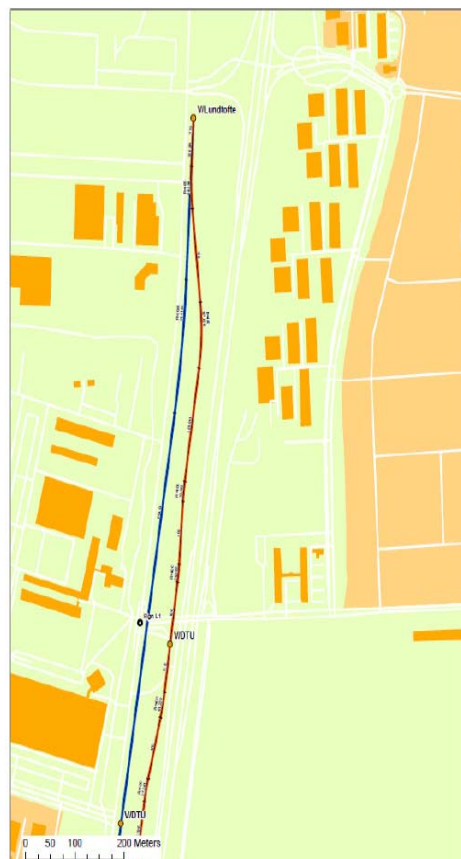
Letbanens linjeføring er foreløbigt fastlagt i en rapport udarbejdet af COWI. I COWI's rapport føres letbanen fra Lyngby Station ad Klampenborgvej via Lundtoftegårdsvej til endestationen i Lundtofte, se figur 1.

Letbanens endelige linjeføring analyseres pt. af Metroselskabet, som de involverede kommuner har valgt som rådgiver. Metroselskabet refererer til en styregruppe bestående af kommunaldirektørerne. Til projektet er tilknyttet et fagligt review board, hvor DTU professor Otto Anker Nielsen og KU professor Christian Wichmann Matthiessen er medlem.

Metroselskabets forslag til detaljeret linjeføring er nu i høring hos kommunerne. Høringsfristen er den 25. maj 2012.



Fig.1: Linjeføring som foreslået af COWI

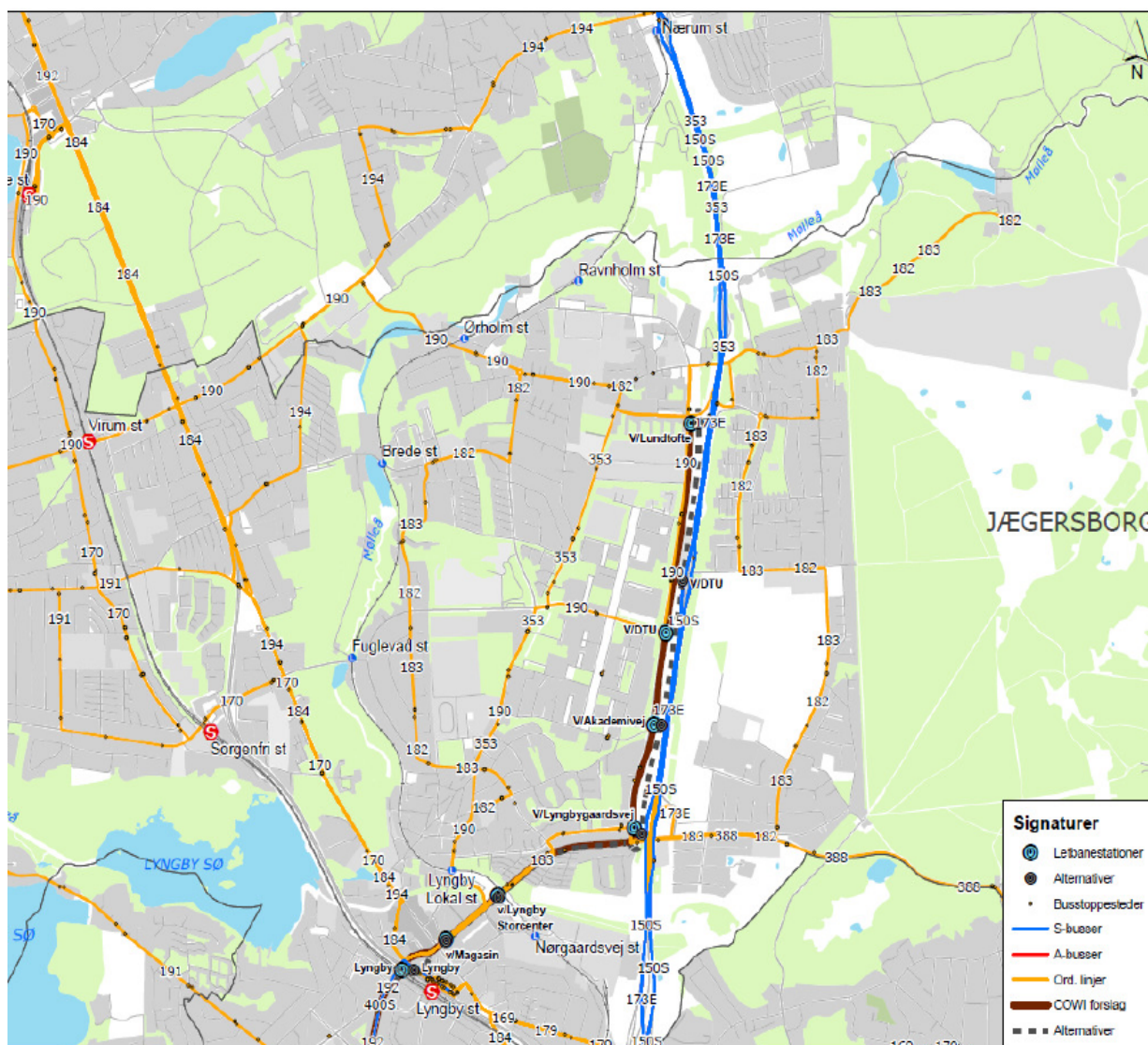


Figur 2: Metroselskabets alternativ: COWI linjeføring er på Lundtoftegårdsvej mens Metroselskabets forslag er langs Helsingørmotorvejen.

Metroselskabets forslag til linjeføring og busbetjening

Stationerne er placeret ved Lyngbygårdsvej, Akademivej, Rævehøjvej og Lundtofte. Alle stationer ligger ved viadukter eller broer på tværs af Helsingørsmotorvejen. Linjeføringen ligger på østsiden af Lundtoftegårdsvej hvilket sparer vejkryds ved Akademivej og Anker Engelundsvej. Buen ved Klampenborgvej udnytter den eksisterende bro.

Busbetjeningen foreslås omlagt. Otto Anker Nielsen skriver: "Når man etablerer letbanen vil man – naturligt nok – tilpasse busnettet, f.eks. nedlægge S-busserne m.v. til Lyngby. Konkret betyder det – ifølge det nuværende arbejdsforslag - at der i stedet for de nuværende 10 busruter (med op til 28 afgangene i timen), der betjener Campus, kun vil blive betjening med 190'eren ad Anker Engelundsvej (mit gæt er halvtimesdrift) og 353 ad Lundtoftevej (mit gæt er halvtimesdrift). Begge busser er lokale bumlebusser modsat de nuværende S- og P-busser".



Figur 3: Foreslået busbetjening.

Kommunale hensyn til endelig linjeføring

Økonomi: Byplanarkitekt Jørgen Olsen, Lyngby Tårnbæk Kommune, og Nina Kampmann trafikpolitisk chef, Metroselskabet, har oplyst, at kommunerne har aftalt, at ekstraomkostninger til flytning af linjeføringen samt ekstra stationer i forhold til COWI's linjeføring skal dækkes af den pågældende kommune som tilkøb.

Køretid: Det er samtidig oplyst, at Metroselskabets foreløbige analyser peger på, at køretiden er undervurderet i COWI rapporten, derfor søger Metroselskabet at optimere linjeføringen for at opnå kortere rejsetid.

Planlægningspolitik: Det er et vigtigt politisk ønske at åbne for udbygning af Dyrehavegårds jorde. Ud fra dette ønske har kommunens teknikere hidtil arbejdet på at placere stationerne ved DTU så langt mod øst som muligt. Kommunen foreslår at stationen ved Rævehøjvej flyttes til Anker Engelundsvej, samt på sigt, at der etableres en ny bro over motorvejen ved stationen.

DTU hensyn til endelig linjeføring

Den foreslåede linjeføring er ikke attraktiv for DTU, fordi anvendelsen af letbanen falder dramatisk, når afstanden til stationen bliver større end ca. 500 m (en analyse fra DTU Transport viser, at anvendelsen af kollektiv trafik falder til det halve hvis afstanden til stationen øges fra 500 til 1000 m). En linjeføring langs motorvejen må derfor forventes at få mindre end det halve antal passagerer fra det vestlige DTU, som er den del af DTU som er tættest befolket, end en linjeføring gennem DTU. Dertil skal lægges, at de studerende udgør en stor andel af trafikpotentialet ved DTU, og at for studerende udgør offentlig transport en meget større andel end den gør for almindelige bolig arbejdssted trafikanter. Det har således stor betydning om en station flyttes bare 100 meter i forhold til sit opland. Der er ca. 75 m fra vestsiden af Lundtoftegårdsvej til østsiden af motorvejen.

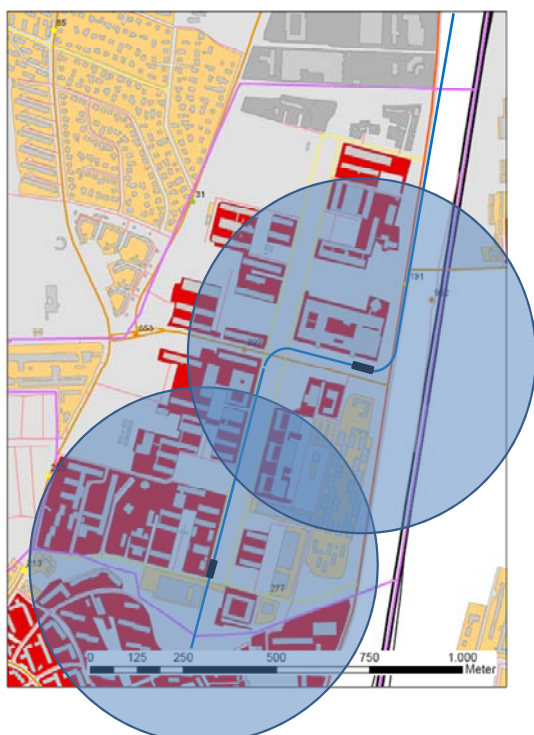


Figur 4: Stationsnære områder ved Metroselskabets forslag.

Otto Anker Nielsen skriver: ”Selvom en letbane er attraktiv, så vil der være længere til standsningsstederne, end det man normalt betragter som stationsnært, til hele 2. og 3. kvadrant på DTU; herunder de fortættede og studietunge dele omkring Matematiktorvet, Richard Petersens Plads, og Ørsteds plads. Det er således alene DTU’s undervisningsaktiviteter omkring bygningstorvet (samt HTX ved Akademivej), der ligger stationsnært. Et hurtigt skøn vil være at 80% af DTU’s undervisningsaktiviteter således vil ligge stationsfjernt. De vestligste dele af 3. kvadrant har 1,1 km. til letbanens standsningssted, og faktisk ligger Fuglevad lokalstation tættere herpå. I dag er der ifølge Landsmodellen/Transportvaneundersøgelsen slet ingen fra DTU, der bruger Nærumbanen, hvilket siger noget om, at en så lang afstand til en letbane ikke er attraktiv. Alle disse dele af DTU vil således gå fra at være betjent af højfrekvente højklassede busser, til stationsfjern letbanebetjening og få afgang med lokalbusser.

Jeg vil derfor foreslå, at man arbejder på at letbanen i stedet lægges gennem Campus, hvorved man vil kunne få en stationsnær betjening af hele DTU. Derudover vil de nordlige dele af Fortunbyen, Bøgeparken og Lyngby uddannelsescenter også få stationsnær betjening.

I øvrigt svarer det også til trenden omkring letbanebetjening af universiteter i andre lande, hvor letbanen i f.eks. Lausanne betjener Campus på EPFL og man i Delft har et projekt om at forlænge letbanen Haag-Delft Central til TUDelft med standsningssteder i midten af Campus (der i øvrigt sidste år blev omdannet fra parkeringsplads til fodgængerområde)”



Figur 5: Alternativ linjeføring og tilhørende stationsnærhedsområder.

Det bemærkes, at professor i geografi ved KU Christian Wichmann Matthiessen støtter forslaget om at føre linjeføringen gennem DTU Lyngby Campus.

For og imod en linjeføring gennem DTU Lyngby Campus

Den alternative linjeføring kan optimeres i en næste fase. I den følgende tages udgangspunkt i forslaget i figur 5.

Økonomi: Økonomien er domineret af anlæg af spor og kørestrøm. Dernæst betyder antallet af vejkrydsninger og stationer noget, idet der skal etableres signaler og omlægges underjordiske ledninger. Til gengæld vil det alternative forslag øge billetindtægterne øjeblikkeligt, idet der allerede er et stort passagergrundlag i boligområdet syd for DTU Lyngby Campus samt på Lyngby Campus. Dertil kommer, at DTU gennemfører en række nybyggerier med henblik på vækst og samlokalisering, som allerede inden letbanen står færdig vil øge antallet af potentielle passagerer fra campus væsentligt. Alene den planlagte samlokalisering af DTU Aqua, DTU Vet og DTU Food vil øge antallet arbejdspladser med omkring 1000 personer i 2. kvadrant (som ligger stationsnært i DTU's forslag men uden for stationsnærhedszonen i Metroselskabets forslag). Den samlede værdi for letbanen af vækset på DTU er ikke beregnet.

Det alternative forslag omfatter ekstra krydsninger på Campus ved Akademivej, Anker Engelundsvej og Lundtoftegårdsvej. Hver krydsning eller station koster i størrelsesordenen 4 mio.kr (overslag skal kvalificeres senere).

Hvis alternativet accepteres til nærmere analyse, vil DTU undersøge, om DTU kan medfinansiere dele af disse ekstraomkostninger, f.eks. som led i en større fondsfinansieret indsats til bæredygtig trafikløsning og forskønnelse på Campus.

Køretid

Da DTU næsten ligger som endestation er ekstra køretid mellem Campus og Lyngby ikke af væsentlig betydning for passagererne. Yderst på strækningen er regularitet og frekvens meget vigtigere for anvendelsen. DTU vurderes, at evt. øgning af køretiden langt vil modregnes af det større potentielle passagertal ved den alternative linjeføring.

En fordel ved det alternative forslag er, at det er ca. 300 meter kortere fra Campus til Lyngby station, og undgår at krydse Lundtoftegårdsvej før nord for DTU. Begge faktorer sparer køretid mellem DTU og Lyngby.

Planlægning:

Alternativet lægger en station ved Anker Engeluldsvej og tilgodeser derved kommunens ønske om en sydligere placering af den stationen som Metroselskabets forslag lægger ved Rævehøjvej.

For DTU vil en placering af stationen ved Rævehøjvej også være attraktiv idet linjeføringen i så tilfælde kan lægges nord om DTUs bygning 101 hvorved drejekurven bliver mindre og hastigheden større. En station ved Rævehøjvej vil yderligere forbinde direkte til motorvejsbusserne.

Alternativet betjener udviklingsbåndet mellem motorvejen og DTU, men ikke den sydlige del af Dyrehavegård og den ubebyggede grund vest for Trongårdsparken. Det sidste område er imidlertid godt forbundet til motorvejsbusser og busser på Klampeborgvej.

Alternativet betjener boligområdet syd for DTU, og det kan overvejes at kombinere den nye linjeføring med en "supercykelsti" mellem DTU og Lyngby Station, hvilket vil styrke bæredygtighedsprofilen.

I Vidensbysamarbejdets arbejdsgruppe om byplanudvikling udtrykte udviklingsdirektør Torben Dahl fra MTHøjgaard som et klart developersynspunkt, at driverne for erhvervsudvikling omkring DTU, er den umiddelbare nærhed til DTU. Han vurderer derfor, at der ikke vil være grundlag for at erhvervsudvikle Dyrehavegård, før byggemulighederne tæt ved DTU er udnyttet. I særlig grad vil grunde på Campus og grunde mellem Campus og motorvejen være attraktive pga. tæthed til DTU, letbane og ekspanseringen ud mod motorvejen. DTU Campus Service er enig i denne vurdering. Fortætningsstrategien er i øvrigt den samme, som ligger til grund for Loop City visionen, ligesom fortætning er et nøglebegreb i bæredygtig byudvikling.

Gener fra letbanen

DTU vil umiddelbart blive påvirket af akustisk støj, elektronisk støj og krybe strømme samt vibrationer i jorden. Både elektrisk og mekanisk forstyrrelse er reguleret af tekniske normer. For elektrisk støj fastlægges f.eks. regler for maksimal støj 10 m. fra linjen. Både for elektrisk og mekanisk støj findes tekniske afværge metoder.

DTU Campus Service har indhentet paratvidensinput om disse forhold fra bl.a. Atkins (rådgivende ingeniører med speciale i baneteknologi). Atkins har oplyst, at teknologien til letbaner er udviklet til et stade, således at bl.a. Odense, Aalborg og Århus planlægger letbaner ind i bestående og nye universitets- og hospitalsområder. Tilsvarende er allerede gennemført i Gøteborg og planlægges i Oslo. Kun i særlige tilfælde f.eks. placering af MHR scannere, vurderes det at være nødvendigt med tekniske afværgeforanstaltninger eller at øge afstanden til letbanen med nogle gange 10 m.

I et hørings svar fra letbaner.dk (en sammenslutning af teknikere på området) vedr. Århus letbane angives, at elektrisk støj kan være et større problem end vibrationer gennem jord, men teksten udtrykker at begge forhold kan håndteres.

Umiddelbart vurderes det derfor som muligt at føre letbanen gennem DTU Lyngby Campus uden væsentlige gener for forskningsudstyret på DTU, men det anbefales, at DTU analyserer forholdet nærmere, hvis Metroselskabet accepterer at inddrage den alternative linjeføring i det videre arbejde.

Referencer

Dette notat er baseret på samtaler og korrespondance med byplanarkitekt Jørgen Olsen, LTK og DTU professor Otto Anker Nielsen.

Letbanesamarbejdet Ring 3: Vurdering af letbane langs Ring 3, COWI Rapport, september 2008.

Metroselskabet: Shuttle bus i Lyngby-Taarbæk kommune, juli 2011.

ATKINS: Foranalyse af letbanen i Aalborg. Udgave 2.0, 20 juni 2010.

Letbaner.dk: Hørings svar om Aarhus letbane, april 2010.

Undersøgelser vedr. alternative/ supplerende ruteføringer omkring Lyngby station

I det materiale der er fremsendt til Lyngby Tårnbæk kommune den 26. marts 2012, er belyst to linjeføringer

1. Blå linjeføring (basislinjeføringen)

Blå linjeføring forudsætter en større ombygning af s-togsstationen for at sikre god tilgængelighed for omstigere mellem s-tog og letbane. Stationen er i basisforslaget placeret under terræn, hvilket forringer tilgængelighed for passagerer til og fra Lyngby. Løsningen er desuden omkostningstung, da den skal anlægges under terræn.

2. Orange linjeføring (alternativ mhp. at optimere rejsetider, sammenhæng til øvrig kollektiv trafik, øge passagertal)

Orange linjeføring giver en baneteknisk god løsning med gode adgangsforhold for både omstigere fra bus og s-tog samt passagerer til og fra Lyngby. Den orange linjeføring forventes at vinde ca. 10 % ekstra passagerer til letbanen.

På baggrund af drøftelser vedr. fastlæggelse af linjeføring omkring Lyngby station, har Lyngby-Taarbæk Kommune desuden bedt sekretariatet for udredning af letbane i Ring 3 om, at vurdere nedenstående løsningsmuligheder omkring standsning ved Lyngby station:

3. Placering af letbanestop på Lyngby Torv, (alternativ til blå linjeføring - kommunens forslag)

Med denne løsning mistes op til 40 % af de omstigende passagerer fra Lyngby station, da afstanden til hhv. busstop og s-togstation bliver for stor. En letbanestation vil optage størstedelen af Lyngby Torv. Forslaget er illustreret i forbindelse med mulig indretning af Lyngby Torv og er vedhæftet som bilag.

4. Rebroussement-løsning (alternativ til blå linjeføring – kommunens forslag)

Løsningen forøger køretiden med ca. 3 minutter i forhold til både blå og orange linjeføring og belaster krydset mellem Klampenborgvej og Jernbanegade væsentligt, da der skal findes plads til spor, samt foregå svingning ved indkørsel og udkørsel fra stationspladsen for letbanetog i begge retninger. En skitse, der illustrerer løsningen, findes under afsnittet, der beskriver rebroussementløsningen.

5. Vendesløjfe-løsning (alternativ til blå linjeføring – kommunens forslag)

Løsningen forøger køretiden med ca. 3 minutter for såvel blå som orange linjeføring og belaster krydset mellem Klampenborgvej og Jernbanegade væsentligt, da der skal findes plads til spor, samt foregå svingning ved indkørsel og udkørsel fra stationspladsen for letbanetog i begge retninger. Vendesløjfen kommer til at strække sig over hele Jernbaneplassen, og derved vanskeliggøres indretning af pladsen og afvikling af den øvrige trafik. Biltrafikken på Jernbaneplassen vil desuden blive yderligere forsinket pga. ekstra trafiksignal ved vendesløjfen, idet letbanens venderadius ikke giver mulighed for at vende mellem køresporene, og togene kommer derfor til at køre på tværs af køresporene. En skitse, der illustrerer løsningen, findes under afsnittet, der beskriver vendesløjfeløsningen.

På de følgende sider, er alternativerne vedr. rebroussement og vendesløjfe foran Lyngby station desuden bekræftet med umiddelbare fordele og ulemper samt overslag over rejsetider og anslåede mængder af ekstrapmateriel.

Der er ikke udregnet anlægsudgifter på disse to løsninger, da de begge øger køretiden, med passagertab til følge. En generel forøgelse af køretiden på ca. 10 % betyder et tab på ca. 10 % af passagererne, og en forøgelse af køretiden med ca. 3 minutter gennem Lyngby forventes at give et betydeligt fald i passagertallet. Såfremt Lyngby-Taarbæk ønsker at gå videre med en af disse løsninger, vil udregning af anlægsudgifter indgå i den efterfølgende fase.

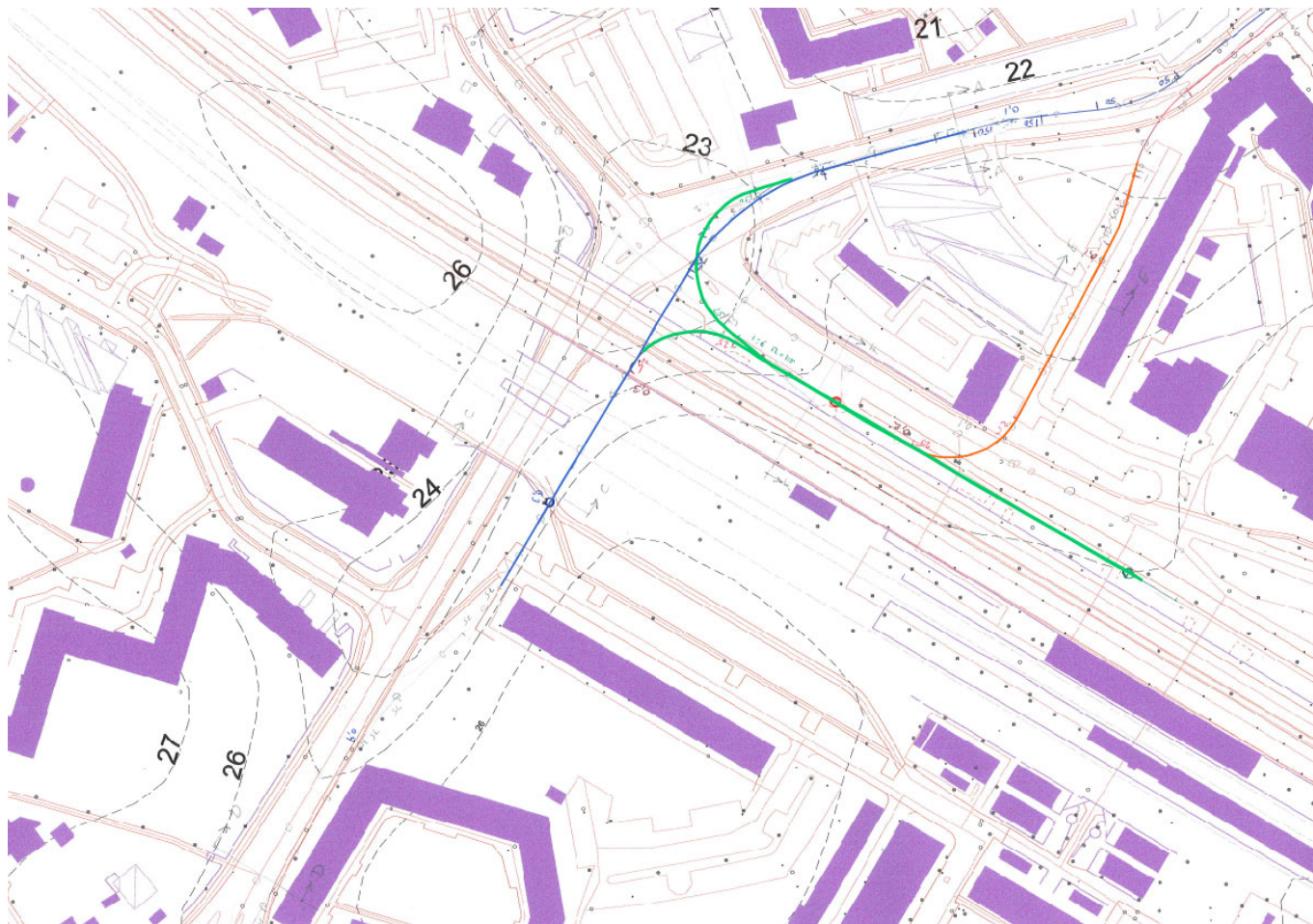
Vurdering

På baggrund af ovennævnte alternativer, giver orange linjeføring fortsat den korteste køretid og de fleste passagerer samt forbedrer tilgængeligheden til stationen for såvel omstigere fra bus og s-tog og for passagerer til og fra Lyngby med flest muligt passagerer i letbanen til følge. Derudover er løsningen teknisk og trafikalt enklere og billigere at udføre.

Lyngby Torv

I forbindelse med undersøgelser af orange linjeføring, er der udarbejdet en analyse af mulighederne for indretning af Lyngby Torv som et rekreativt byrum. Analysen viser, at der vil kunne indrettes et velfungerende rekreativt byrum med letbanens linjeføring i såvel Nordre Torvevej som i Søndre Torvevej. Bilag "Letbane Lyngby Torv – mulige modeller" er vedlagt.

Ad. 4. Linjeføring Lyngby station – rebroussement



Skitsen viser en rebroussementløsning foran Lyngby station. Løsningen er et alternativ til basisforslaget (blå linjeføring). I.f.t. orange linjeføring er alternativet overflødigt.

En rebroussementløsning foran Lyngby station vil betyde, at letbanen kører ind og ud af Jernbaneplassen i samme spor og togføreren går ned i modsatte ende af toget, når det holder stille. En skitse af traceet er vedlagt som bilag.

Fordele:

Gode omstigningsforhold mellem bus og letbane.

Ombygning af Banedanmarks anlæg minimeres i.f.t blå linjeføring.

Ulemper:

Flere butikker under omfartsvejen generes.

Trafikken i krydset mellem Jernbanegade og Klampenborgvej bliver belastet, da der skal afvikles svingende letbaner samtidig med den øvrige trafik.

Strækningen mellem standsningsperron og letbanens forgrening i krydset vil blive benyttet dobbelt – det vil sige at der vil køre letbaner hvert 2 ½ minut i stedet for hvert 5. minut.

Togvedingen betyder at togene i de to retninger vil skulle krydse hinandens spor, og dermed kan togene i de to retninger ikke køre helt uafhængigt af hinanden som i blå og orange linjeføring. Dette kan forsinkelser i driften.

Længere rejsetid – ca. 3 min.

Anslåede tilkøb:

0,227 km letbane

0,6 letbanetog

Mererstatninger til erhvervslejemål under omfartsvejen er ikke opgjort

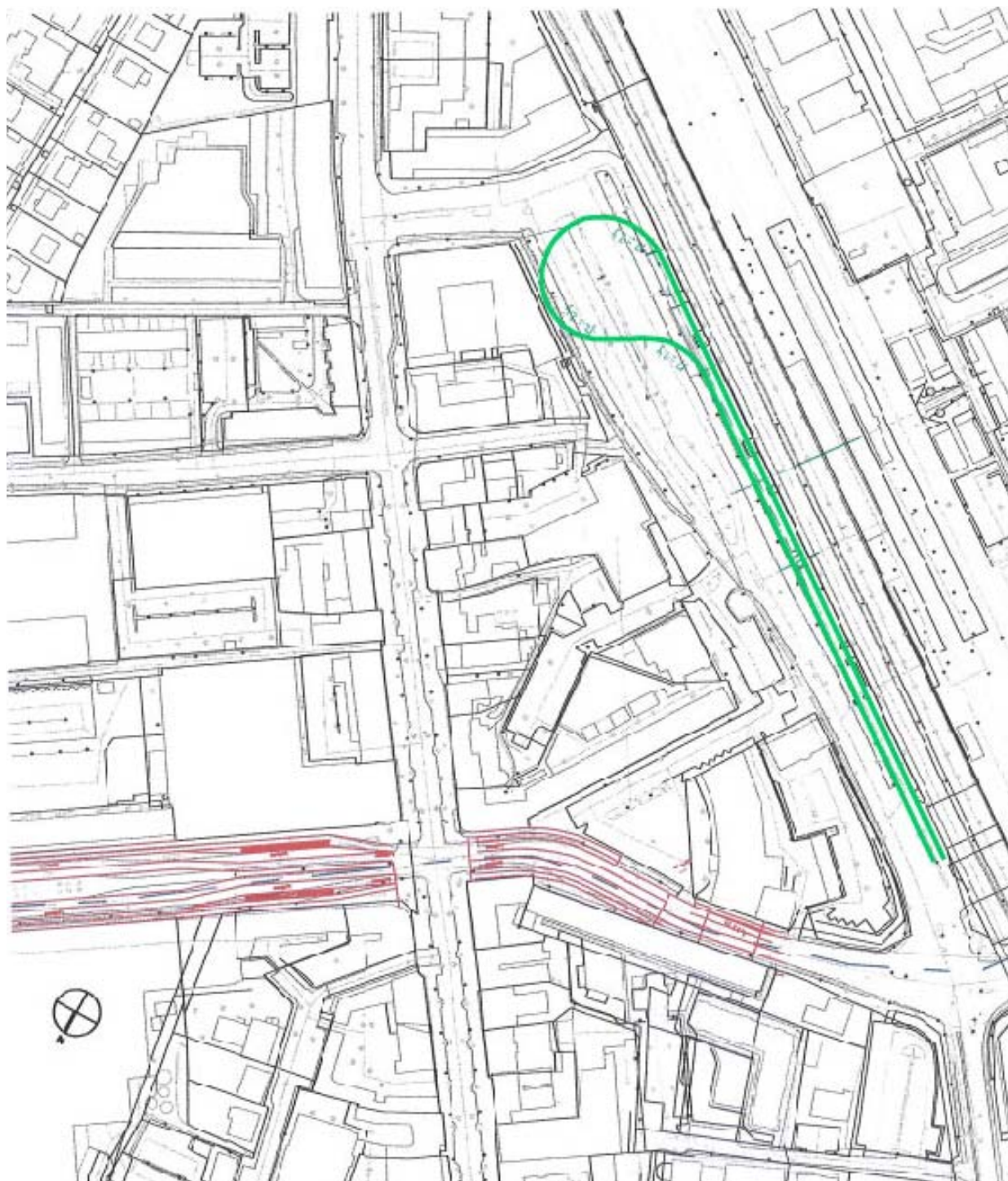
Rejsetider omkring Lyngby (min)

	Blå	Orange	Rebroussement
v/Magasin-Lyngby	2,2	1,1	2,6
Lyngby-Buddinge	6,2	5,6	6
v/Magasin-Buddinge	8,6	6,9	9,6
Forlænget omløbstid (min)	0	-3	2,6
Mermaterielbehov inkl 15 % driftreserve		-0,7	0,6

Strækningsslængder omkring Lyngby (km)

	Blå	Orange	Rebroussement
v/Magasin-Buddinge	2,826	2,874	3,053
Forlænget baneanlæg (km)	0	0,048	0,227

Ad. 5. Linjeføring Lyngby station – vendesløjfe



Skitsen viser en vendesløjfeløsning foran Lyngby station og er i princippet en forlængelse af rebroussementløsningen. Løsningen er et alternativ til basisforslaget (blå linjeføring). I.f.t. orange linjeføring er alternativet overflødigt.

I en løsning med en vendesløjfe på Jernbaneplassen, kører letbanen ind og ud i samme spor, men vender i en sløjfe.

Fordele:

Gode omstigningsforhold mellem bus og letbane.
Ombygning af Banedanmarks anlæg minimeres.

Ulemper:

Vendesløjfen kommer til at strække sig over hele Jernbaneplassens bredde.

Kørsel gennem vendesløjfen med intervaller på 2 ½ minut i dagtimerne vil være til gene for al øvrig trafik – såvel busser, biler, cyklister og fodgængere.

Flere butikker under omfartsvejen generes.

Trafikken i krydset mellem Jernbanegade og Klampenborgvej bliver belastet, da der skal afvikles svingende letbaner samtidig med den øvrige trafik.

Strækningen mellem standsningsperron og letbanens forgrening i krydset vil blive benyttet dobbelt – det vil sige at der vil køre letbaner hvert 2 ½ minut i stedet for hvert 5. minut.

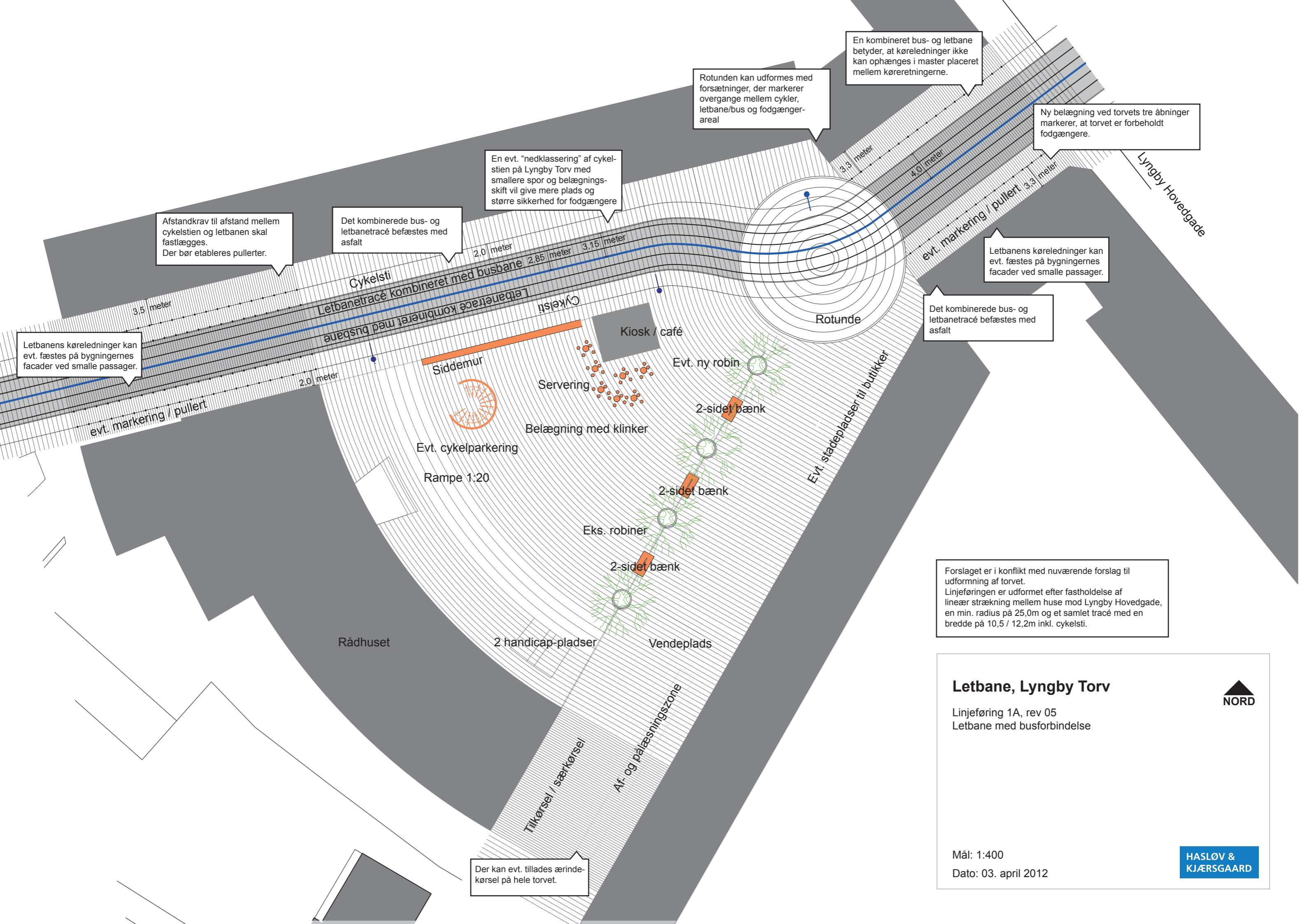
Togvendingen betyder at togene i de to retninger vil skulle krydse hinandens spor, og dermed kan togene i de to retninger ikke køre helt uafhængigt af hinanden som i blå og orange linjeføring. Dette kan betyde forsinkelser i driften.

Længere rejsetid – ca. 3 min.

Kræver mere materiel.

Anslåede tilkøb, er ikke beregnet, desuden er mererstatninger til erhvervslejemål under omfartsvejen er ikke opgjort.

Derudover er der ikke lavet beregninger, der viser, hvor mange passagerer der mistes ved den forlængede køretid gennem Lyngby.



Afstandskrav til afstand mellem cykelstien og letbanen skal fastlægges. Der bør etableres pullerter.

Det kombinerede bus- og letbanetracé befæstes med asfalt

En evt. "nedklassering" af cykelstien på Lyngby Torv med smallere spor og belægnings-skift vil give mere plads og større sikkerhed for fodgængere

Rotunden kan udformes med forsætninger, der markerer overgange mellem cykler, letbane/bus og fodgænger-areal

En kombineret bus- og letbane betyder, at køreledninger ikke kan ophænges i master placeret mellem køreretningerne.

Ny belægning ved torvets tre åbninger markerer, at torvet er forbeholdt fodgængere.

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader ved smalle passager.

Det kombinerede bus- og letbanetracé befæstes med asfalt

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader ved smalle passager.

Forslaget er i konflikt med nuværende forslag til udformning af torvet.
 Linjeføringen er udformet efter fastholdelse af lineær strækning mellem huse mod Lyngby Hovedgade, en min. radius på 25,0m og et samlet tracé med en bredde på 10,5 / 12,2m inkl. cykelsti.

Letbane, Lyngby Torv

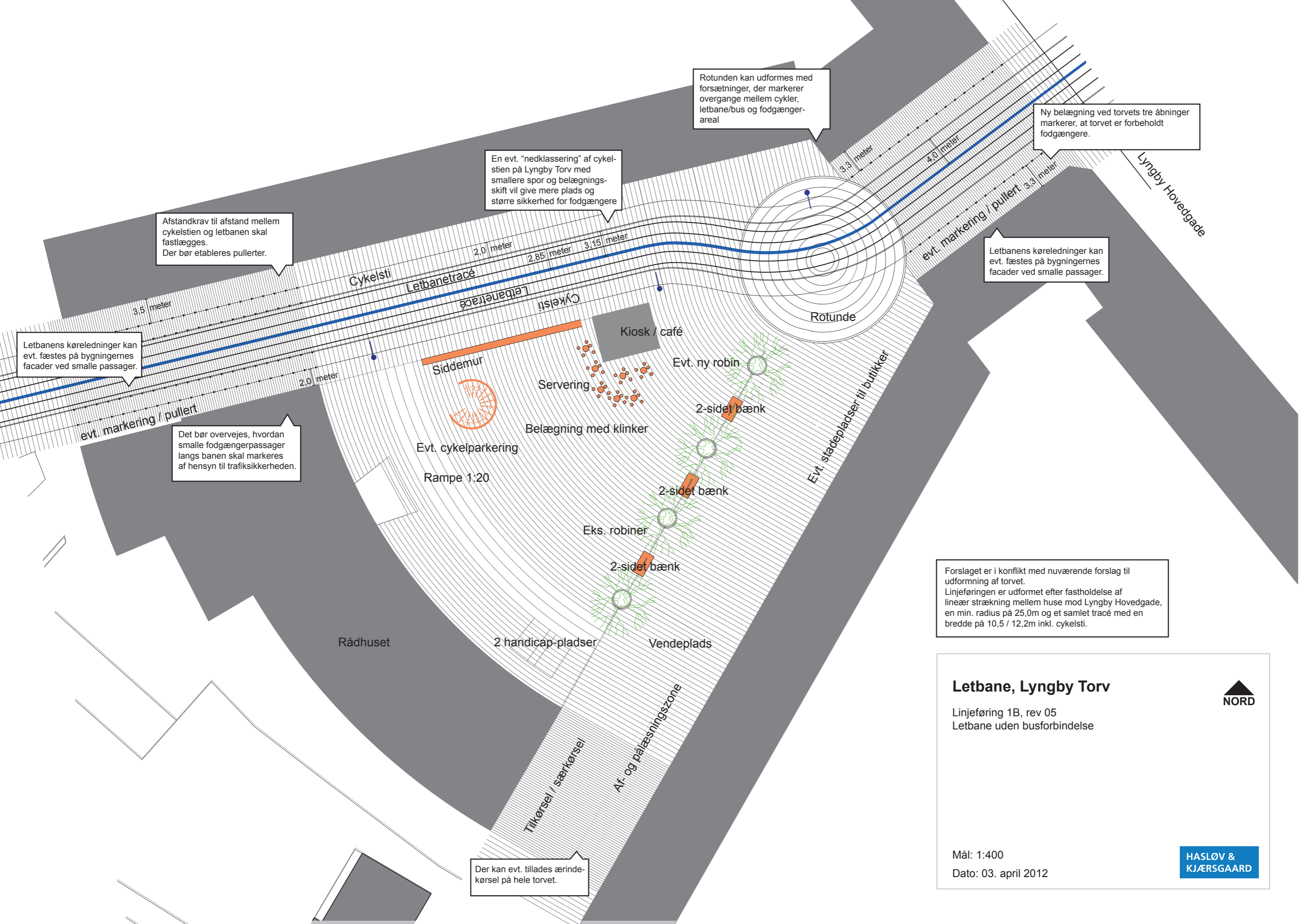
Linjeføring 1A, rev 05
 Letbane med busforbindelse



Mål: 1:400
 Dato: 03. april 2012



Der kan evt. tillades ærindekørsel på hele torvet.



Afstandkrav til afstand mellem cykelstien og letbanen skal fastlægges. Der bør etableres pullerter.

En evt. "nedklassering" af cykelstien på Lyngby Torv med smallere spor og belægnings-skift vil give mere plads og større sikkerhed for fodgængere

Rotunden kan udformes med forsætninger, der markerer overgange mellem cykler, letbane/bus og fodgænger-areal

Ny belægning ved torvets tre åbninger markerer, at torvet er forbeholdt fodgængere.

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader ved smalle passager.

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader ved smalle passager.

Det bør overvejes, hvordan smalle fodgængerpassager langs banen skal markeres af hensyn til trafikikkerheden.

Forslaget er i konflikt med nuværende forslag til udformning af torvet. Linjeføringen er udformet efter fastholdelse af lineær strækning mellem huse mod Lyngby Hovedgade, en min. radius på 25,0m og et samlet tracé med en bredde på 10,5 / 12,2m inkl. cykelsti.

Letbane, Lyngby Torv

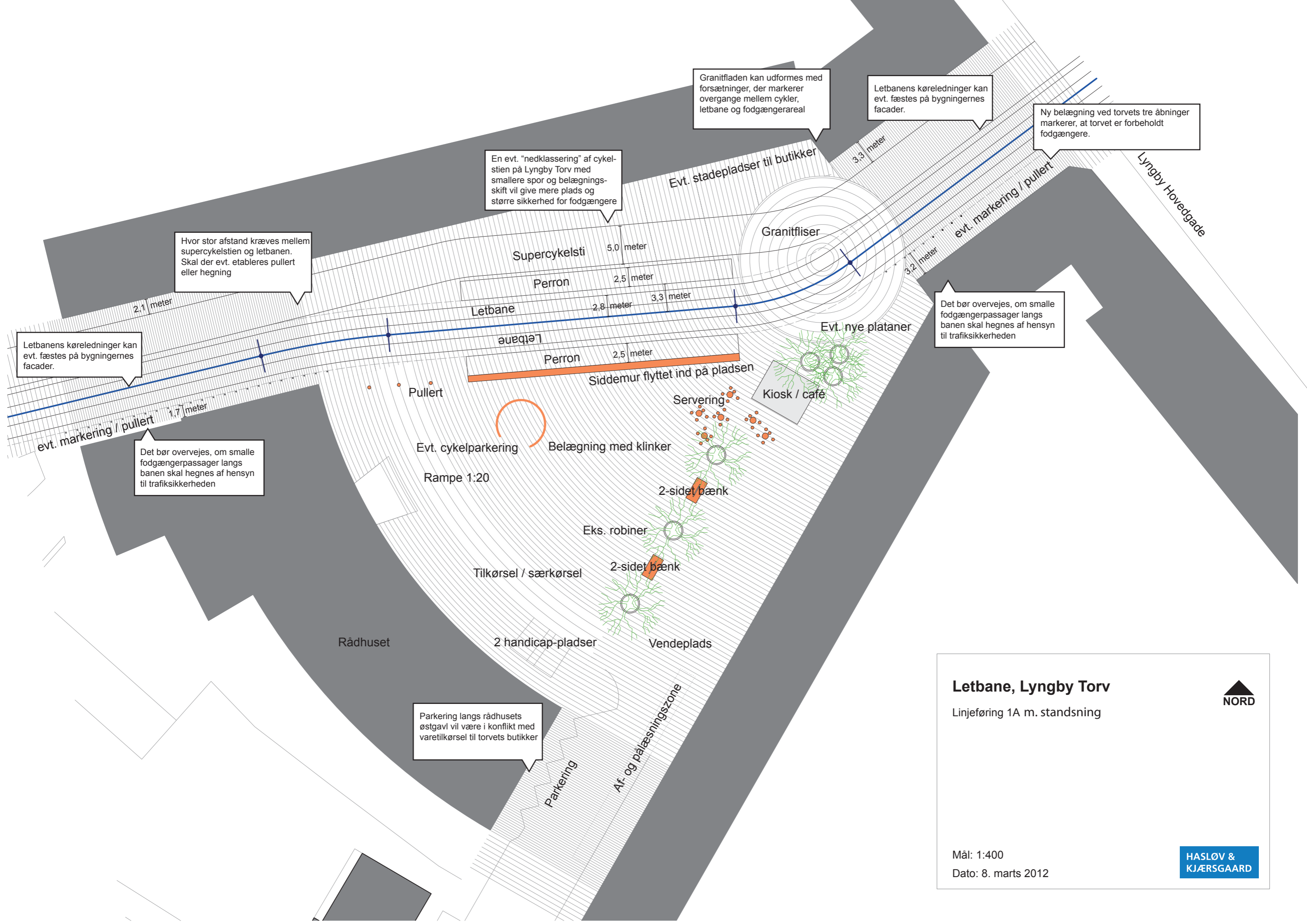
Linjeføring 1B, rev 05
Letbane uden busforbindelse



Mål: 1:400
Dato: 03. april 2012



Der kan evt. tillades ærindekørsel på hele torvet.



Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader.

Hvor stor afstand kræves mellem supercykelstien og letbanen. Skal der evt. etableres pullert eller hegning

En evt. "nedklassering" af cykelstien på Lyngby Torv med smallere spor og belægnings-skift vil give mere plads og større sikkerhed for fodgængere

Granitfladen kan udformes med forsætninger, der markerer overgange mellem cykler, letbane og fodgængerareal

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader.

Ny belægning ved torvets tre åbninger markerer, at torvet er forbeholdt fodgængere.

Det bør overvejes, om smalle fodgængerpassager langs banen skal hegnes af hensyn til trafiksikkerheden

Det bør overvejes, om smalle fodgængerpassager langs banen skal hegnes af hensyn til trafiksikkerheden

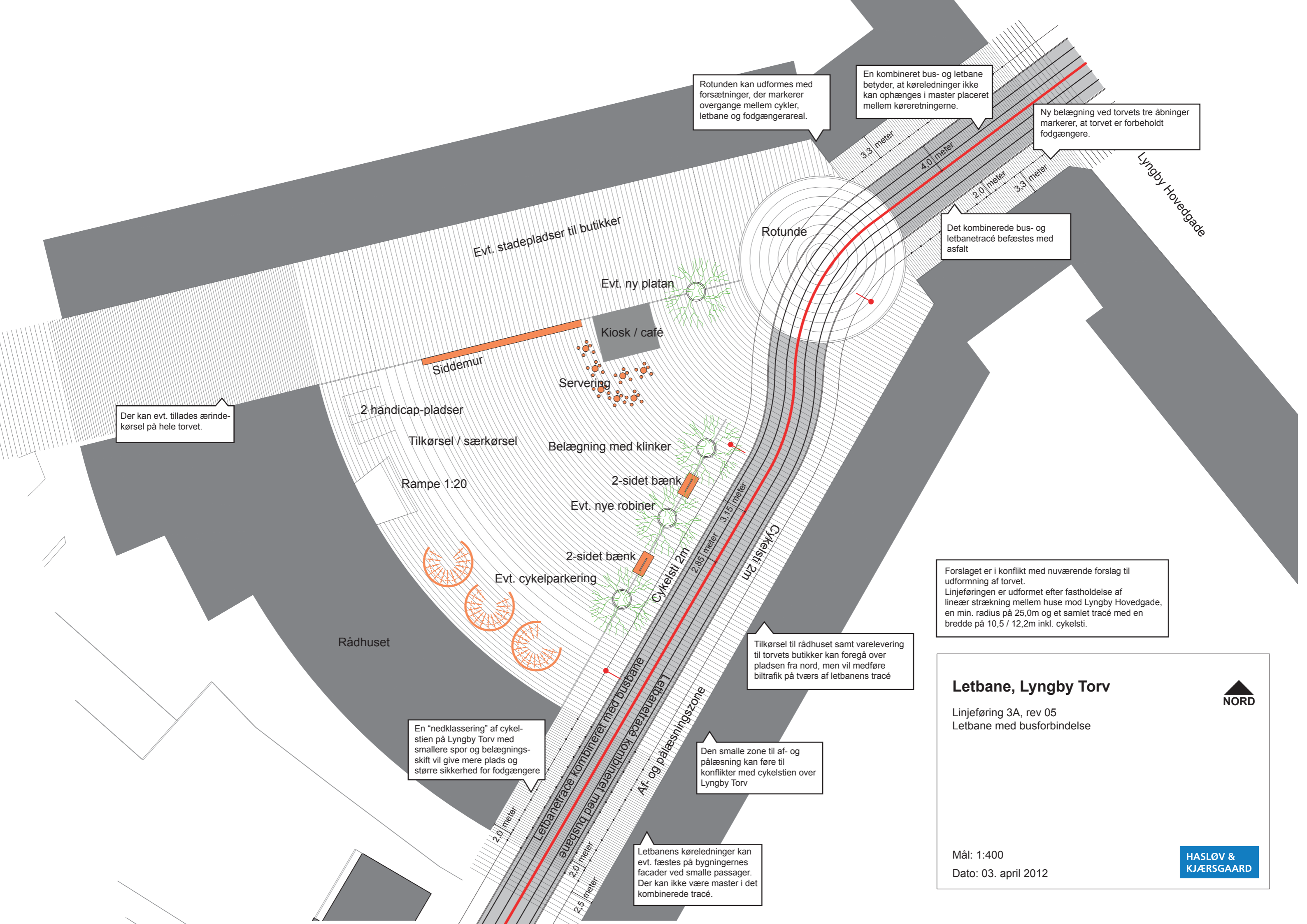
Parkering langs rådhusets østgavl vil være i konflikt med varetilkørsel til torvets butikker

Letbane, Lyngby Torv
 Linjeføring 1A m. standsning

Mål: 1:400
 Dato: 8. marts 2012

HASLØV & KJÆRSGAARD

NORD



Rotunden kan udformes med forsætninger, der markerer overgange mellem cykler, letbane og fodgængerareal.

En kombineret bus- og letbane betyder, at køreledninger ikke kan ophænges i master placeret mellem køreretningerne.

Ny belægning ved torvets tre åbninger markerer, at torvet er forbeholdt fodgængere.

Det kombinerede bus- og letbanetracé befæstes med asfalt

Der kan evt. tillades ærindekørsel på hele torvet.

Forslaget er i konflikt med nuværende forslag til udformning af torvet. Linjeføringen er udformet efter fastholdelse af lineær strækning mellem huse mod Lyngby Hovedgade, en min. radius på 25,0m og et samlet tracé med en bredde på 10,5 / 12,2m inkl. cykelsti.

Tilkørsel til rådhuset samt varelevering til torvets butikker kan foregå over pladsen fra nord, men vil medføre biltrafik på tværs af letbanens tracé

Letbane, Lyngby Torv

Linjeføring 3A, rev 05
Letbane med busforbindelse

Mål: 1:400
Dato: 03. april 2012

HASLØV & KJÆRSGAARD

NORD

En "nedklassering" af cykelstien på Lyngby Torv med smallere spor og belægnings-skift vil give mere plads og større sikkerhed for fodgængere

Den smalle zone til af- og pålæsning kan føre til konflikter med cykelstien over Lyngby Torv

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader ved smalle passager. Der kan ikke være master i det kombinerede tracé.

Evt. studepladser til butikker

Evt. ny platan

Kiosk / café

Servering

Siddemur

2 handicap-pladser

Tilkørsel / særkørsel

Belægning med klinker

Rampe 1:20

2-sidet bænk

Evt. nye robiner

2-sidet bænk

Evt. cykelparkering

Rådhuset

Rotunde

Lyngby Hovedgade

Af- og pålæsningszone

Cykelsti 2m

Cykelsti 2m

Letbanetracé kombineret med busbane

2,0 meter

2,0 meter

2,5 meter

3,3 meter

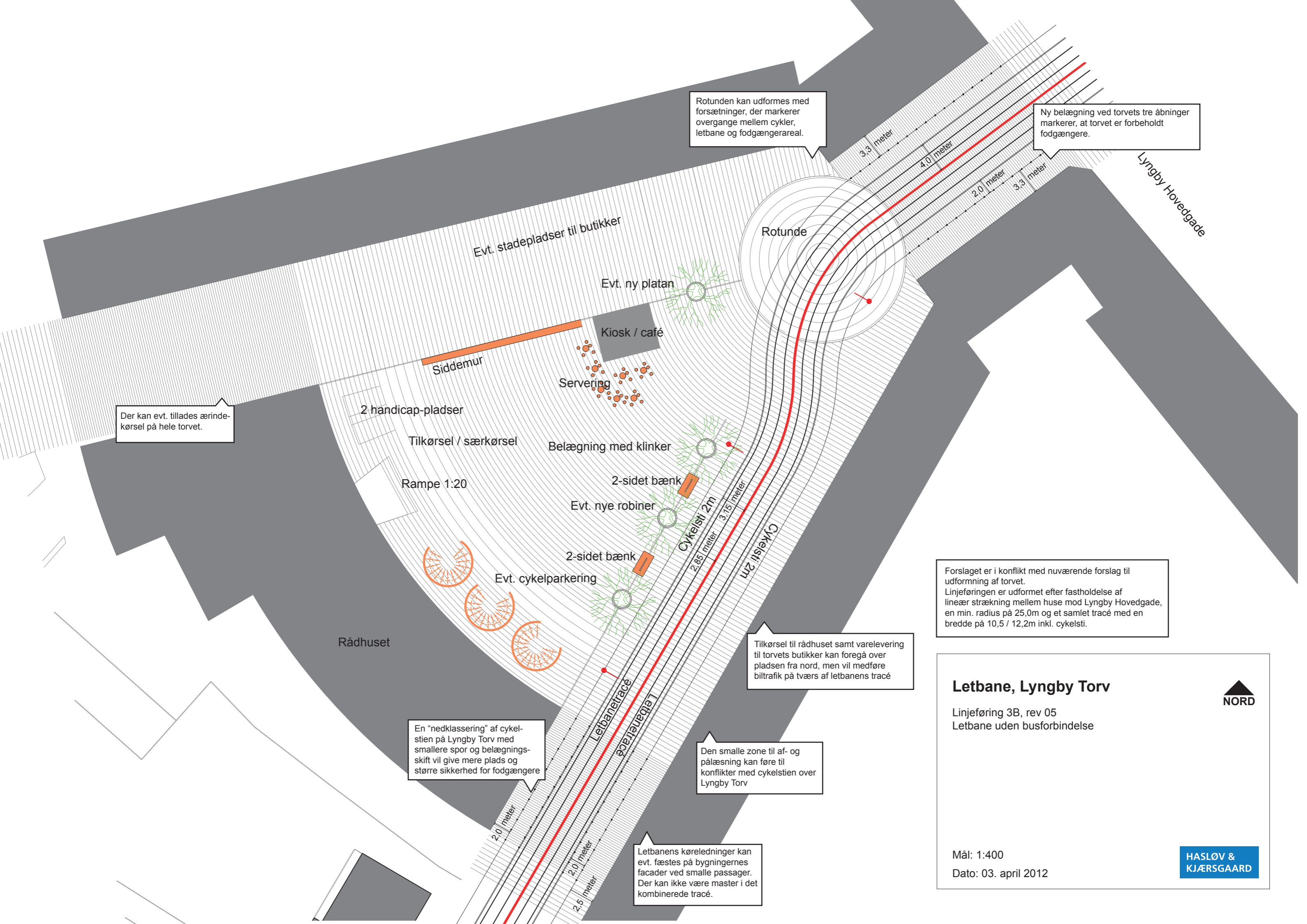
4,0 meter

2,0 meter

3,3 meter

3,15 meter

2,85 meter



Rotunden kan udformes med forsætninger, der markerer overgange mellem cykler, letbane og fodgængerareal.

Ny belægning ved torvets tre åbninger markerer, at torvet er forbeholdt fodgængere.

Der kan evt. tillades ærindekørsel på hele torvet.

Forslaget er i konflikt med nuværende forslag til udformning af torvet. Linjeføringen er udformet efter fastholdelse af lineær strækning mellem huse mod Lyngby Hovedgade, en min. radius på 25,0m og et samlet tracé med en bredde på 10,5 / 12,2m inkl. cykelsti.

Tilkørsel til rådhuset samt varelevering til torvets butikker kan foregå over pladsen fra nord, men vil medføre biltrafik på tværs af letbanens tracé

Den smalle zone til af- og pålæsning kan føre til konflikter med cykelstien over Lyngby Torv

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader ved smalle passager. Der kan ikke være master i det kombinerede tracé.

En "nedklassering" af cykelstien på Lyngby Torv med smallere spor og belægnings-skift vil give mere plads og større sikkerhed for fodgængere

Letbane, Lyngby Torv

Linjeføring 3B, rev 05
Letbane uden busforbindelse

Mål: 1:400
Dato: 03. april 2012

HASLØV & KJÆRSGAARD

NORD

Evt. studepladser til butikker

Evt. ny platan

Kiosk / café

Servering

2 handicap-pladser

Tilkørsel / særkørsel

Belægning med klinker

Rampe 1:20

2-sidet bænk

Evt. nye robiner

2-sidet bænk

Evt. cykelparkering

Rådhuset

Rotunde

Lyngby Hovedgade

Cykelsti 2m

Cykelsti 2m

Letbanetracé

Letbanetracé

3,3 meter

4,0 meter

2,0 meter

3,3 meter

2,85 meter

3,15 meter

2,0 meter

2,0 meter

2,5 meter

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Økonomisk Forvaltning
Borgmestersekretariatet

Sagsnr. : 20111211060
Dato : 19-04-2012
Skrevet af : LOA

N O T A T
om

Bilag 1. Revision af måltal for Flyt Borgere-strategien

Forslag til reviderede måltal findes i sidste kolonne.
Bemærk, at med undtagelse af kolonne fire er tale om fastsatte mål, ikke faktisk registrerede henvendelser.

Henvendelsestype	KL's bud på kanalfordeling			Lyngby-Taarbæk		
	Henvendelser i alt			Resultater tælleuge 43, 2011, jf. KL. Er under revision	Vedtagne måltal for Flyt Borgere-strategien	Reviderede måltal til vedtagelse
	2010	2012	2015	2011	2015-mål	2015-mål
Digitale henvendelser i alt	2%	29%	51%	14,0%	25,0%	31,0%
Selvbetjening med integration til fagsystem	1%	4%	12%	0,5%	5,0%	5,0%
Selvbetjening uden integration til fagsystem	1%	4%	7%	13,5%	20,0%	11,0%
Hjemmeside (information)	0%	11%	22%	n.a.	n.a.	10,0%
Skriftlige via Digital Post (Dokumentboksen)	0%	10%	10%	n.a.	n.a.	5,0%
Analoge henvendelser i alt	99%	71%	50%	86,0%	75,0%	69,0%
Telefon / chat	37%	43%	41%	31,3%	31,0%	37,0%
E-mail (ikke digital målsætning)	37%	13%	4%	7,8%	7,0%	5,0%
Alm. brev	15%	11%	5%	26,3%	22,0%	15,0%
Personligt fremmøde	10%	4%	0%	20,6%	15,0%	12,0%
Total (x)	101%	100%	101%	100,0%	100,0%	100,0%

Note: At summen ikke altid er 100 % skyldes afrundingsfejl.

Forventet 'gevinst' ved ændring fra Tælleuge 2011 til Lyngby-Taarbæk Kommune's 2015-mål (i 1.000 kr.)

559

1.226

Præcisere forudsætninger m.v. findes andre steder.

Louise Angelo



Udviklings- og Strategiudvalget – status og fremadrettet strategiarbejde

Status på USU's arbejde

USU's opgaver og rolle fremgår af nedenstående uddrag af styrelsesvedtægten.

Styrelsesvedtægten §18:

Udviklings- og Strategiudvalget består af 7 medlemmer.

Stk. 2: Udvalget har ansvaret for udarbejdelsen af strategi for kommuneplanlægningen samt langsigtede udviklingsstrategier på tværs af forvaltningsområderne i henhold til kommunalbestyrelsens beslutning.

Udvalget tilvejebringer i samarbejde med Økonomiudvalget, jf. § 12, og respektive stående udvalg det nødvendige grundlag for udvalgets strategi og udviklingsopgaver.

Udviklings- og Strategiudvalget har arbejdet siden januar 2010 og har frem til nu arbejdet med nedenstående tværgående og langsigtede strategier:

- Kommuneplanstrategi
- Vidensby-strategi
- Kulturarv
- Strategi for borger- og brugerinddragelse
- Sundhedsstrategi
- Klimastrategi
- Service og kanalstrategi (Flyt-borgere).

I forhold til disse strategier er status følgende:

- Kulturarv (strategi for bevaringsværdige bygninger, kulturmiljø og bebyggelsesregulerende bestemmelser) og klimastrategi indgår i GRØNT LYS, der forventes vedtaget april/maj 2012.
- Sundhedsstrategien er vedtaget og skal evalueres inden udgangen af valgperioden. Pt. foregår der en behandling af handleplanen til udmøntning af strategien.
- Vidensby 2020 er vedtaget. Strategiarbejdet foregår i flere fora, herunder Vidensby-foreningen, Vidensby-netværkene mv.
- Borgerinddragelse indarbejdes i frivillighedsstrategien (§17, stk. 4-udvalg)
- Service og kanalstrategi (Flyt-borgere) er vedtaget og der forestår en administrativ udmøntning af denne.

Følgende strategier forventes afsluttet inden udgangen af 2012:

- Vedtagelse af kommuneplanstrategien GRØNT LYS
- Vedtagelse af en strategi for detailhandlen
- Eventuel behandling af frivillighedsstrategien – herunder borgerinddragelse (borger/brugerdialog).



Fremadrettet strategiarbejde i USU

I forhold til beskrivelsen af USU's fremadrettede strategiarbejde kan der lægges to perspektiver herpå:

- USU som strategi*lægger*
- USU som strategi*holder* (fastholdelse af strategiske udvikling)

Som det fremgår af statusdelen er der strategier, som fortsat kræver USU's opmærksomhed i 2012. Som udvalgs møderne er tilrettelagt nu, skal USU drøfte og behandle følgende strategier frem til udgangen af 2012:

2012	Maj	Juni	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.
Kommuneplanstrategi	Borgermøde, høring, efterbehandling af hørings svar. <i>(Tidspunktet for overlevering af strategi til ØK afhænger af høringsproces og behov for tilretninger)</i>						
Detailhandelsstrategi				Oplæg, høring og efterbehandling <i>(Det er sandsynligt, at strategiarbejdet rækker ind i januar 2013)</i>			
Frivillighedsstrategi		Evt. udvalgs-sag		Evt. høring af strategi			

I forhold til kommuneplanstrategien overgår sagen, når strategien er endeligt besluttet, til ØK mhp at skabe det nødvendige plangrundlag.

I forhold til detailhandelsstrategien skal den favne den samlede detailhandel i kommunen.

I forhold til frivillighedsstrategien er temaet omkring inddragelse af og dialog med borger og bruger en del af denne strategi. Dette tema har tidligere været drøftet i USU og det vil være relevant, at USU har særlig fokus herpå når frivillighedsstrategien foreligger og skal drøftes forud for endelig vedtagelse i KMB.

Fremadrettet kan der peges på følgende mulige opgaver for USU som strategi*lægger* og *-holder*.

Erhvervsområdet, herunder det regionale samarbejde:

Området indgår som indsatsområde i vidensbystrategien og der vil med organisationsændringen ske en administrativ oprustning på dette område. Konkret er der følgende indfaldsvinkler til erhvervsområdet, hvor der er brug for politisk stillingtagen:

- Fastholdelse og tiltrækning af virksomheder: kommunen oplever vigende indtægter fra erhvervsbeskatningen og samtidig er der erhvervslokaler, som står uudnyttede hen. Vi er sammen med andre kommuner involveret i samarbejdsprojektet Proaktiv Investeringsfremme (SPI). Sammen med det feasibility studie, som blev udarbejdet som led i vidensbystrategiarbejdet, giver det viden om erhvervsstruktur, specialisering og mulig klyngedannelse, som vi kan bruge proaktivt. En



forudsætning herfor er, at vi har en formuleret politisk ambition og kompetencer til at træffe de rette valg og skabe relevante alliancer både internt i Lyngby-Taarbæk og eksternt.

- Erhvervsservice og vækstfremme: kommunen har i dag forskellige og ikke koordinerede tilbud om service til iværksættere og virksomheder. Området står i et vadede, hvor der på den ene side er efterspørgsel efter mere kvalificerede og enstrengede tilbud og på den anden side er usikkerhed om, hvordan dette bedst kan leveres både i relation til organisering og viden. Der er centrale politiske spørgsmål og valg også på dette område. Hvad ser vi som vores rolle og opgave? Hvad kan og vil vi levere til iværksættere og virksomheder? Hvordan bliver vi i stand til det?
- Serviceorienteret betjening af virksomhederne: et af indsatsområderne i vidensbystrategien handler om kommunens egen service til virksomhederne. I strategien er der formuleret ambitioner om en service i top, bl.a. gennem åbenhed og gennemsigtighed. Her skal kommunen være udfarende for at dette lykkes. De seneste målinger af erhvervslivets vurdering af kommunens service har heldigvis vist positive tendenser, men her er der brug for et vedholdende fokus både politisk og administrativt.

Udover sammenhængen til vidensbystrategien spiller erhvervsområdet sammen med kommunens regionale samarbejde og interessevaretagelse og derfor skal der politisk ske en kobling hertil. USU vil derfor skulle have tæt samspil med ØK, vidensbyforeningen og regionale interessenter.

Areal- og ejendomsområdet:

Med organisationsændringen samles areal- og ejendomsområdet i et nyt center. Centret skal varetage opgaver omkring pleje, vedligeholdelse mv. af kommunens arealer og ejendomme på tværs af de kommunale sektorområder. Det er vigtigt, at centret har en skriftlig forretningsstrategi, så der er tydelighed og gennemsigtighed i centrets ydelser. Der er tale om en tværgående forretningsstrategi, hvorfor det er relevant at placere ansvaret herfor i USU.

Nye politiske samarbejdsformer:

Det politiske arbejde suppleres i disse år med mange og nye samarbejdsformer, fx netværk, foreninger, tværkommunale samarbejder mv. Vidensbysamarbejdet er et eksempel på dette. Der er forskellige samarbejdsformer, men fælles for disse er, at der gælder andre normer og regler her end det, som gælder i det kommunalpolitiske arbejde. For at de nye samarbejdsformer opfattes og opleves som relevante og nyttige er det vigtigt, at der skabes rammer for og løbende drages erfaringer og læring ud af dette. Som udviklings- og strategiudvalg er det særligt relevant at arbejde med og i disse nye samarbejdsformer. USU kan medvirke til at sætte det på den politiske dagsorden generelt.

Sundhedsstrategien:

Den formulerede sundhedsstrategi og tilhørende handlingsplan skal evalueres inden udgangen af valgperioden. Her er USU ansvarlig for, at denne evaluering sker med inddragelse af bl.a. de øvrige stående udvalg. Det vil være relevant at igangsætte dette arbejde medio 2013, således at der foreligger en evaluering oktober/november 2013.



I forhold til en arbejdsplan for 2.halvår 2012 og 1.halvår 2013 kunne den se således ud:

2012/13	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.	Jan.	Febr.	Maj	Juni
Erhvervs- politik									
Areal- og ejendomme									
Nye politiske arbejdsformer									
Evaluering af sundheds- strategien									Rækker ind i 2. halvår