

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Økonomiudvalget

Protokol

Tirsdag den 15. maj 2012 kl. 16:00
afholdt Økonomiudvalget møde i Udvalgsværelse 1/Rådhus.

Medlemmerne var til stede, undtagen:
Henrik Brade Johansen (B)

Endvidere deltog:

Tim Andersen og Birger Kjer Hansen

Dorthe Randeris deltog i behandlingen af sagerne 1-3

Sidsel Poulsen deltog i behandlingen af sagerne 4 og 18

Zita Korsholm deltog i behandlingen af sag 6

Ulla Agerskov deltog i behandlingen af sagerne 6-9

Regin A. Nordentoft deltog i behandlingen af sag 10.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	1. anslået regnskab 2012 - Økonomiudvalgets aktivitetsområde .	5
02	1. anslået regnskab 2012 - opsamling efter fagudvalgenes behandling .	8
03	Budgetforslag 2013-16 - opfølgning .	15
04	Kanalvejsområdet - planlægning for ny bebyggelse og rekreativt område .	19
05	Kommuneplantillæg 8/2009 for Furesøkysten .	22
06	Organisationsprojektet - PPR's placering i den nye administrative organisation .	24
07	Placering af ny idrætsdaginstitution i Lyngby Idrætsby .	28
08	Vision for LTU og placering af LTU i Lyngby Idrætsby .	30
09	Alternative modeller for realisering af Lyngby Idrætsby .	33
10	Til- og ombygning af rådhuset. Arkitektkonkurrence .	40
11	Oplæg til proces til styrkelse af det politiske og det politisk-administrative samspil .	43

12	Oplæg til styrkelse af kommunens kommunikation	45
	.	
13	Regional udviklingsplan	47
	.	
14	Dagsordensproduktion	49
	.	
15	Lyngby Svømmehal – igangsættelse af projekt	51
	.	
16	Kommunale vandhandleplaner	54
	.	
17	Fastlæggelse af linjeføring og stationer for en letbane i Ring 3	57
	.	
18	Helhedsplan for de stationsnære områder omkring Sorgenfri S-station	62
	.	
19	Kommunale repræsentanter i bestyrelsen for Foreningen Lyngby-Taarbæk Vidensby	65
	.	
20	Omegnskommunernes Samarbejde - orientering om igangsatte projekter	67
	.	
21	Fælles overblik over erhvervsservicen i de nordsjællandske kommuner	69
	.	
22	Status Beskæftigelsesplan 2012 1. kvartal	71
	.	
23	VVM-høring om Banedanmarks signalanlæg på strækningen Lyngby-Hillerød	74
	.	
24	Pulje til bygningsvedligeholdelse 2012	76
	.	
25	Godkendelse af udviklingsstrategi - Rammeaftale 13	77
	.	
26	Status kontrolgruppens arbejde 2011	79

.		
27	Model for frokostordning i LTKs daginstitutioner 2012	83
.		
28	Godkendelse af anlægsregnskab for omklassificering og harmonisering af kommuneveje	87
.		
29	Projekt Flyt Borgere - ændring af måltal	89
.		
30	Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om besvarelse af henvendelser til kommunalbestyrelse og borgmester	91
.		
31	Samling af busfunktioner på biblioteks- og sundhedsområderne	92
.		

1. anslået regnskab 2012 - Økonomiudvalgets aktivitetsområde

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget behandlede en samlet oversigt vedr. 1. anslået regnskab 2012 den 17. april 2012 og besluttede at tage redegørelsen til efterretning og oversende redegørelsen til de enkelte fagudvalg til videre behandling.

Resultatet af fagudvalgenes behandling oversendes til Økonomiudvalgets møde den 15. maj 2012 for at bringe bevillingerne på plads på kommunalbestyrelsens møde den 21. maj 2012.

Der er i 1. anslået Regnskab 2012 nærmere redegjort for de enkelte afvigelser i forhold til korrigeret Budget 2012, jf. det sagen vedlagte og tidligere udsendte materiale.

I. Driftsvirksomheden - Økonomiudvalgets område:

Resultatet af budgetopfølgningen fremgår af følgende oversigt:

Mio. kr. netto	Budget 2012	Korrigeret budget 2012 *	Anslået regnskab 2012	Afvigelse i forhold til korr. budget	Afvigelse i forhold til opr. budget
Beredskab	13.759	14.266	14.266	0	507
Administration	344.274	358.388	355.888	-2.500	11.614
Puljebeløb til særlige formål	21.968	33.378	24.604	-8.774	2.636
Kommunale ejendomme m.m.	11.593	13.467	15.267	1.800	3.674
Beskæftigelse	250.991	250.010	266.460	16.450	15.469
Økonomiudvalget i alt	642.584	669.509	676.485	6.976	33.901

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

* Budget 2012 inkl. tillægsbevillinger siden budgetvedtagelsen i oktober 2011 til og med marts 2012.

Der skønnes et samlet merforbrug på økonomiudvalgets aktivitetsområder på 6,976 mio. kr. Det skal dog bemærkes, at dette reduceres som følge af forventede kompensationer under finansiering på 13,312 mio. kr., således at der reelt er tale om en forbedring på 6,336 mio. kr.

Derudover har økonomiudvalget d. 17. april 2012 besluttet, at der indarbejdes yderligere 1,4 mio. kr. i modgående initiativer på administrationen.

Administration

Inden for administration er der tale om mindreforbrug på tjenestemandspensioner (0,5 mio. kr.) samt telefonudgifter (0,5 mio. kr.). Derudover er der fundet modgående initiativer i form af reduktion i overførte midler til

organisationsprojektet (1,0 mio. kr.) samt midler til ledelsesudvikling og -uddannelse (0,5 mio. kr.) til finansiering af merudgifter på øvrige aktivitetsområder.

Puljebeløb til særlige formål

Mindreforbruget vedrører trepartsmidler (kompetenceudvikling), hvor det overenskomstmæssige puljebeløb udløb i marts 2011 (varig besparelse på 1,7 mio. kr.) samt en forskydning af en indtægt vedrørende ekstra praktikpladser på 7,1 mio. kr. til årene 2013-15, hvor udgifterne til disse først forventes at falde i årene 2013-15.

Kommunale ejendomme

Merudgiften vedrører manglende lejeindtægter fra videreudlejning af lokalerne i stueetagen i Kulturhuset.

Beskæftigelse

På beskæftigelsesområdet skønnes der merudgifter på 16,45 mio. kr. for 2012, primært som følge af dårligere konjunkturudsigter og dermed en højere aktivitet end forventet ved budgetlægningen. Det er først og fremmest ledighedsudviklingen, der er årsag til den højere aktivitet, som afspejler sig i merudgifter på a-dagpenge til forsikrede ledige. Budgettet for 2012 baserer sig på Økonomisk Redegørelse fra august 2011, men ledigheden på landsplan er i Økonomisk Redegørelse fra december 2011 opjusteret 11.000 helårspersoner.

Beskæftigelsesregion Hovedstaden & Sjælland har i januar 2012 udarbejdet et ledighedsskøn for Lyngby-Taarbæk Kommune for 2012 med en stigning på omkring 100 helårspersoner (3,6 pct.) for a-dagpengemodtagere og omkring 20 helårspersoner (2,2 pct.) for kontanthjælpsmodtagere – dette skøn danner grundlag for 1. anslået regnskab.

Regulering af beskæftigelsestilskuddet og budgetgarantien til imødegåelse af merudgifter ved ændrede konjunkturskøn bliver endeligt afklaret i forbindelse med forhandlingerne om kommuneaftalen i juni.

KL's foreløbige beregninger af beskæftigelsestilskuddet er baseret på Økonomisk Redegørelse fra december 2011, som viser, at kommunerne får en samlet midtvejsregulering på 1,95 mia. kr. KL skønner, at LTK vil modtage 13,3 mio. kr. i midtvejsregulering. Fordelingen på tværs af kommuner er meget usikker, da reguleringen ikke kun afhænger af den enkelte kommunes ledighed, men også, for LTK's vedkommende, ledigheden i Region Hovedstaden. Derfor skal KL's skøn tages med stort forbehold, da mange faktorer spiller ind - og det derfor sagtens kan ændre sig.

Konsekvenserne for overslagsårene fastlægges i forbindelse med arbejdet med budgetgrundlaget for 2013. Finansieringen af udgifterne til A-dagpenge vil først

foreligge, når kommuneaftalen er forhandlet på plads i juni.

II. Anlægsvirksomheden

Resultatet af budgetopfølgningen fremgår af følgende oversigt og giver ingen anledning til bevillingsmæssige ændringer.

Mio. kr. netto	Budget 2012	Korrigeret budget 2012 *	Anslået regnskab 2012	Afvigelse i forhold til korr. budget	Afvigelse i forhold til opr. budget
Administration	22.002	21.851	21.851	0	-151
Puljebeløb til særlige formål	8.195	7.992	7.992	0	-203
Kommunale ejendomme m.m.	773	2.487	2.487	0	1.714
Økonomiudvalget i alt	30.970	32.330	32.330	0	1.360

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

* Budget 2012 inkl. tillægsbevillinger siden budgetvedtagelsen i oktober 2011 til og med marts 2012.

Økonomiske konsekvenser

Merudgifter inden for driftsvirksomheden på 6,976 mio. kr. (5,576 mio. kr. inkl. Økonomiudvalgets beslutning 17.4.12).

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget tager redegørelsen vedr. 1. anslået regnskab 2012 til efterretning og anbefaler de bevillingsmæssige konsekvenser overfor Kommunalbestyrelsen.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Redegørelsen taget til efterretning og de bevillingsmæssige konsekvenser anbefales.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

1. anslået regnskab 2012 - opsamling efter fagudvalgenes behandling

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget behandlede den 17. april 2012 forvaltningens redegørelse vedr. 1. anslået regnskab 2012. Redegørelsen er udarbejdet med udgangspunkt i forbruget pr. 29.2.2012.

Denne sag indeholder:

1. Forventet regnskabsskøn 2012 (på basis af forbruget pr. 29.2.2012)
2. Serviceudgifter i 2012
3. Konsekvenser for budgetårene 2013-16
4. Fagudvalgenes beslutninger
5. Bevillingsoverførsler mellem aktivitetsområderne (tekniske bevillingsoverførsler)

Økonomistyringen i Lyngby-Taarbæk Kommune er baseret på, at der udarbejdes kvartalsvise budgetopfølgninger til det politiske niveau.

På grund af påsken har det været nødvendigt at lade denne opfølgning basere sig på en kun 2 måneders periode. Til gengæld hviler den på resultaterne af hele regnskabsåret 2011.

1. Forventet regnskabsskøn 2012

Forvaltningen har udarbejdet skønnet over det forventede årsregnskab 2012 med udgangspunkt i regnskabsresultaterne for 2011 samt forbruget pr. 29.2.2012.

Det forventede regnskab 2012 er præsenteret i det tidligere udsendte "1. anslået regnskab 2012".

Hovedtallene i **1. anslået regnskab 2012**, jf. nedenfor, viser:

Mio. kr.	2012
Driftsvirksomheden	
- "Bogen" (minus midtvejsregulering på 13,3 mio. kr. og betinget balancetilskud på 5 mio. kr.)	2,5
- Beslutning Økonomiudvalget 17.4.12	-1,4
Driftsvirksomhed, korrigeret	-1,1
Anlægsvirksomhed	-30,5
Renter	-1,3
Finansiering (ekskl. midtvejsregulering)	0,0

Optagelse af lån og finansforskydninger	9,5
I alt	-22,3

(- = forbedring)

Driften:

Redegørelsen viser, at der forventes et merforbrug på driftsvirksomheden på 2,5 mio. kr.

Dette resultat bygger dog på en forudsætning om, at kommunen modtager en forventet midtvejsregulering af beskæftigelsestilskuddet på 13,3 mio. kr., og at der som finansiering anvendes reserven på 5 mio. kr. fra det betingede balancetilskud, da alt tyder på, at kommunerne vil overholde servicerammen i 2012, således at beløbet ikke bliver udløst.

Der resterer herefter et ufinansierede merforbrug på 2,5 mio. kr., som skal besluttes neutraliseret gennem diverse driftstilpasninger på fagudvalgenes budgetområder. En del af dette beløb blev dog reduceret i forbindelse med økonomiudvalgets behandling d. 17. april 2012, idet det blev besluttet, at der indarbejdes yderligere 1,4 mio. kr. i modgående initiativer på administrationen, således at det ufinansierede merforbrug herefter alene er på 1,1 mio. kr.

Budgetafvigelser vedrører primært:

- Beskæftigelse, især a-dagpenge.
- Handicapområdet, herunder "nulstilling" af overførsel fra 2011 til 2012.
- Demografi - kapacitetstilpasninger på skoleområdet.
- Vederlagsfri fysioterapi.
- Klampenborgvej 215 B, manglende lejeindtægter.
- Ekstra praktikpladser - forskydning af betalingerne.

Der skønnes merudgifter på 16,45 mio. kr. på beskæftigelsesområdet for 2012, primært som følge af dårligere konjunkturudsigter. Der skønnes således nu en højere aktivitet end forventet på budgetlægningstidspunktet.

Det forventes, at kommunen delvist kompenseres over midtvejsreguleringen af beskæftigelsestilskuddet med 13,3 mio. kr., hvorefter nettovirkningen kan opgøres til 3,1 mio. kr.

På handicapområdet skønnes der et samlet merforbrug på 5,7 mio. kr. i 2012. Heraf udgør overførslen af merforbrug fra 2011 til 2011 på de centrale konti dog 4,1 mio. kr. Forvaltningen vurderer, at det vil blive yderst vanskeligt at indhente underskuddet i 2012, idet handicapområdet i forvejen vil være presset i 2012.

Den nye befolkningsprognose er indarbejdet i denne budgetopfølgning med de konsekvenser, der ligger på områder med kapacitetsmodeller. På skoleområdet forudses stigende udgifter til privatskoler på ca. 1,3 mio. kr.

På sundhedsområdet forventes aktivitetsniveauet for vederlagsfri fysioterapi at svare til regnskab 2011, hvilket indebærer en merudgift på 1,3 mio. kr.

De manglende lejeindtægter fra Klampenborgvej 215B (tidl. Kulturhuset) skyldes, at det ikke lykkedes at indgå en fremlejekontrakt for lokalerne i stueetagen.

For så vidt angår de ekstra praktikpladser, hvor kommunen har fået statslige midler til delvis finansiering, er der konstateret en betalingsforskydning fra 2012 til 2013-15.

Allerede indarbejdede modgående initiativer:

For at imødegå merudgifterne inden for den samlede driftsvirksomhed har forvaltningen allerede indarbejdet modgående initiativer på flg. områder:

- Udsatte børn og unge - reduktion på 1,1 mio. kr. af overførselsbeløbet fra 2011 til 2012
- Administrationen - reduktion i de afsatte ledelsesmidler på 0,5 mio. kr.
- Administrationen - reduktion på 2,4 mio. kr. i overførselsbeløbet fra 2011 til 2012 (inkl. Økonomiudvalgets beslutning 17. april 2012).

Anlæg:

Der er overført anlægsprojekter fra 2011 til 2012 på 42,8 mio. kr., således at det korrigerede anlægsbudget for 2012 udgør 265,3 mio. kr. Der kan imidlertid allerede på nuværende tidspunkt forudses, at der vil komme forskydninger fra 2012 til efterfølgende år på 30,4 mio. kr. Det drejer sig primært om Bredebo (24,1 mio. kr.), Solgården (4,3 mio. kr.) og p-pladshenvisning (2 mio. kr.). Forsinkelsen på Bredebo skyldes entreprenørens konkurs.

Ejendomssalg:

Der forventes ingen afvigelser i forhold til korrigeret budget 2012.

Der blev ved 3. anslået regnskab 2011 overført forventet salgsprovenu på 33,7 mio. kr. vedr. ejendomme, som var udbudt til salg i efteråret 2011.

Kommunalbestyrelsen har den 23.4.12 godkendt et salg af 4 ejendomme, således at det budgetterede salgsniveau opnås.

Renter:

Forbedringen på 1,3 mio. kr. skyldes mindreudgifter til renter af variabelt forrentede langfristet gæld.

Balanceforskydninger:

Afvigelsen på 9,5 mio. kr. er udtryk for, at kommunen kan låne 9,5 mio. kr. mindre end budgetteret, idet lånedispositionen på 27,7 mio. kr. var knyttet sammen med, at kommunen afholder anlægsudgifter til anlægsprojekter, der falder under kategorien kvalitetsfondsprojekter. Udskydelsen af disse anlægsprojekter reducerer dermed låneoptagelsen i 2012 tilsvarende.

Likviditet:

Kassebeholdningen forøges med 19,8 mio. kr. som følge af forskydningerne i anlægsprojekterne eller med 22,3 mio. kr., hvis merforbruget på driftsvirksomheden neutraliseres.

2. Serviceudgifter i 2012

Serviceudgifterne - således som de kan udledes af det fremlagte 1. anslåede regnskab 2012 - vil stort set svare til den budgetterede serviceramme, men de vil ligge betydeligt under den udmeldte ramme.

3. Konsekvenser for budgetårene 2013-16

Forvaltningen har endvidere gennemgået konsekvenser af afvigelserne i regnskabsskønnet for 2012 for budgetårene 2013-16, jf. nedenfor.

En stor del af merudgifterne kan henføres til den demografiske udvikling og dermed til de kapacitetstilpasninger, der foregår på udvalgte områder.

Det skal understreges, at de nye folketal vil indgå i tilskuds- og udligningstallene for 2013-16. Der er dog endnu ikke regnet på konsekvensen heraf.

Mio. kr.	2012	2013	2014	2015
Driftsvirksomheden (+ = merudgifter)	15,653	17,673	20,282	18,142

4. Bevillingsoverførsler mellem aktivitetsområderne

I henhold til gældende praksis indgår der i de anslåede regnskaber en række tekniske bevillingsoverførsler aktivitetsområderne imellem, og disse overførsler skal godkendes af Økonomiudvalget. Der er i det sagen vedlagte bilag 1 nærmere redegjort herfor.

5. Fagudvalgenes beslutninger

Resultatet af fagudvalgenes behandling er oversendt til indeværende møde, og opsamlingen sker i denne sag.

Økonomiske konsekvenser

Specifikation af driftsvirksomheden:

Udvalg	1.000 kr.	Bogen	Midtvejsreg. Beskæftigelse	ØU 17.4.12	Fagudvalgs- behandling	Rest
BUU		1.682			**333	2.015
KFU					*180	180
SSU		6.895			-	6.895
TMU		5.286			*	5.286
ØU		6.976	-13.312	-1.400		-7.736
Betinget balancetilskud				-5.000		-5.000
I ALT		20.839	-13.312	-6.400	513	1.640

* Besluttet at der arbejdes videre med modgående initiativer til juni-mødet.

** Do., jfr. separat sag i BUU

Øvrige bevillingsmæssige ændringer:

Mio. kr.	2012
Anlægsvirksomhed	
- "Bogen"	-30,5
- Indstilling Børne- og Ungdomsudvalget	0,1
Anlægsvirksomhed, korrigeret	-30,4
Renter	-1,3
Finansiering (ekskl. midtvejsregulering)	0,0
Optagelse af lån og finansforskydninger	9,5

(- = forbedring)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der arbejdes videre med de modgående forslag til møderækken i juni, således at ubalancen på driftsvirksomheden på 1,6 mio. kr. kan neutraliseres, jf. afsnit 5
2. ændringerne i overslagsårene indarbejdes i budgetgrundlaget for 2013-16, jf. afsnit 3
3. der godkendes en række tekniske bevillingsoverførsler mellem aktivitetsområderne, jf. afsnit 4
4. de bevillingsmæssige konsekvenser på anlæg, renter, optagelse af lån samt finansforskydninger, som angivet i afsnit 5, anbefales.

Ad. 1. Udvalget tager redegørelsen til efterretning, og anbefalet, at der arbejdes videre med de skitserede modgående initiativer ud fra de faldne bemærkninger.

Ad. 2. Anbefales.

Social- og sundhedsudvalget den 9. maj 2012:

Ad 1. Anbefales

Ad 2. Drøftet

Hans Henrik Madsen (F) var fraværende.

Kultur- og fritidsudvalget den 10. maj 2012:

Udvalget besluttede at anmode forvaltningen om at fremlægge forslag til finansiering af merudgifter på 180.000 kr til Lyt Nu festivalen på junimødet. Med denne bemærkning tager udvalget den øvrige redegørelse vedr. 1. anslået regnskab 2012 til efterretning.

Børne- og ungdomsudvalget den 10. maj 2012:

Ad. Punkt 1:

Udvalget tager redegørelsen vedr. 1. anslåede regnskab til efterretning og anbefaler de bevillingsmæssige konsekvenser overfor Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen, idet forvaltningen anmodes om at forelægge forslag til modgående initiativer på juni mødet. Udvalget præciserer, at der allerede er fundet 1,1 mio. kr. i modgående initiativer.

Ad. Punkt 2:

Anbefales overfor Økonomiudvalg og Kommunalbestyrelse.

Ad. Punkt 3:

Blev drøftet.

Trine Nebel Schou (B) var fraværende.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Ad 1

A foreslog – under henvisning til at børne- og ældreområdet de senere år har gennemgået en væsentlig budgetreduktion, og at der ikke er sket samme budgetreduktion på det administrative område - at de 1,6 mio. kr. anbefales fundet inden for økonomiudvalgets område.

For forslaget stemte 1 (A). Imod stemte 3 (V + O). F og C undlod at stemme.

V foreslog herefter en anbefaling af en fordeling på 3:3:3:7 af beløbet mellem børneområdet, teknik- og miljøområdet, social og sundhedsområdet samt administrationen.

For forslaget stemte 7. Imod stemte 1 (A).

Beslutningen tilbagesendes til udmøntning i fagudvalgene.

Ad 2 – 4

Anbefales

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Budgetforslag 2013-16 - opfølgning

Sagsfremstilling

1. Generelt

Økonomiudvalget godkendte den 24. januar 2012 en ny budgetproces for 2013-16, som lægger vægt på en tidlig igangsættelse af budgetarbejdet, og som satser på en tidlig involvering af såvel fagudvalgene som faglige ledere og MED-organisationen.

I overensstemmelse hermed fastlagde Økonomiudvalget de foreløbige budgetrammer for fagudvalgene, således at udvalgene kunne gå tidligt i gang med budgetarbejdet. De foreløbige budgetrammer svarer til de budgetoverslag, der allerede er vedtaget i Budget 2012-15 tillagt allerede besluttede ændringer. Herudover besluttede Økonomiudvalget at igangsætte en proces i fagudvalgene, hvor der skulle findes ideer til reduktioner i serviceudgifterne på 1 pct.

Efterfølgende har Økonomiudvalget d. 17. april 2012 godkendt nedenstående økonomiske målsætninger samt drøftet budgetstrategi, som tillige er præsenteret på budgetkonferencen for kommunalbestyrelsen d. 23. april 2012.

2. De økonomiske målsætninger

Der er arbejdet systematisk med de økonomiske målsætninger siden budgetlægningen 2009 og på, at målsætningerne skulle danne udgangspunkt for budgetstrategien og det vedtagne budget.

Der er tale om flg. målsætninger:

- servicerammen for driften - skal overholdes.
- at målsætningen om et anlægsniveau på minimum 100 mio. kr. præciseres således, at anlægsudgifterne defineres som ekskl. den del, der kan lånefinansieres.
- salgsindtægterne - skal ikke budgetlægges, medmindre der forelægger konkret besluttede nye salgsemner.
- Resultatet af ordinær drift skal vise et overskud, der som minimum kan finansiere afdrag og anlægsinvesteringer, der ikke er lånefinansierede, samt kommunens egenfinansiering (7 pct.) ved opførelse af ældreboliger og sociale institutioner.
- der skal være strukturel balance over budgetperioden.
- den gennemsnitlige kassebeholdning - skal fremadrettet som min. udgøre 130 mio. kr.
- uændret skat/grundskyld.

I gennemsnit skal overskuddet af den ordinære drift udgøre minimum 135-140 mio. kr., nemlig minimum 100 mio. kr. til anlæg og ca. 35-40 mio. kr. til afdrag.

3. Budgetstrategien

De økonomiske målsætninger, som opstillet ovenfor, sammenholdt med resultatet af den økonomiske situation for 2013-16 viser, at der er behov for en tilpasning af økonomien i størrelsesorden 100 mio. kr. inkl. den indlagte usikkerhedsmargen.

På den baggrund vil håndtering af den økonomiske situation ske på følgende vis:

- Det igangværende arbejde med at finde forslag til 1 pct. 's besparelse på servicerammen fortsættes, og målet fortsat er 20 mio. kr.
- Direktionen igangsætter udarbejdelsen af handlekataloger til yderligere driftsbesparelser. Der gives status på arbejdet på Økonomiudvalgs mødet den 19. juni, og handlekataloget præsenteres politisk i august måned i forbindelse med fremlæggelsen af det administrative budgetforslag. I kataloget indgår såvel servicebesparelser, effektiviseringsforslag, strukturforslag m.v. I arbejdet med kataloget indgår endvidere de ønsker/muligheder, der er nævnt af kommunalbestyrelsesmedlemmerne på budgetkonferencen.
- Der gennemføres en gennemgang af de budgetterede anlægsprojekter med henblik på en vurdering af, om det enkelte projekt eventuelt kan udsættes, indtil der er skabt klarhed over den langsigtede økonomiske situation.

Udligning

Konsekvenserne af en evt. udligningsreform er fortsat indregnet i det skønnede behov for en tilpasning af økonomien, uagtet der p.t. fortsat foregår forhandlinger herom. I den forbindelse er der under alle omstændigheder fortsat stor usikkerhed omkring størrelsen af balancetilskuddet.

4. Budgetkonferencen

Målsætninger, strategi og rammer for den videre proces blev drøftet på kommunalbestyrelsens budgetkonference d. 23. april.

På seminaret fremkom dels en række konkrete spørgsmål foranlediget af budgetrammerne, budgetredegørelsen og udviklingen på de enkelte aktivitetsområder og dels en række bidrag til, hvad der skal analyseres/ ses nærmere på i den kommende proces med handlekatalog m.v., jf. det sagen vedlagte bilag.

Politiske spor (1%-øvelsen)

Forvaltningerne fortsætter det arbejde, der er i gang og kvalificerer forslag i april/maj i samarbejde med egne ledergrupper og nøglemedarbejdere. Forslagene drøftes medio/ultimo maj i område-MED (hoved-MED orienteres overordnet) med henblik på en opsamling, og bidrag til videre bearbejdning af forslagene/analyserne. MED's bemærkninger indgår i det videre arbejde – og gøres synlige i den videre behandling. Herefter forelægges forslagene for fagudvalgene i juni måned.

Direktionssporet - handlekatalog

Jf. budgetstrategien skal der udarbejdes et handlekatalog til yderligere driftsbesparelser. Handlekataloget præsenteres politisk i august måned i forbindelse med fremlæggelsen af det administrative budgetforslag.

MED-organisationen opfordres til at spille relevante ideer ind. MED-organisationen bliver inddraget - især i forhold til skitsering af konsekvensvurderinger, serviceændringer m.v.

Borgersporet

Budgetudfordringen betyder, at der er behov for at indhente gode ideer, forslag og synspunkter på ting, der enten kan falde bort eller kan organiseres mere effektivt i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Indenfor en ramme, hvor budgetudfordringen konkretiseres og foldes mere ud, etableres der en "Din Mening"- funktionalitet på hjemmesiden, hvor borgerne opfordres til at melde alle ideer og forslag ind med henblik på at de evt. kan indgå i processen. Funktionaliteten kan virke fra ca. 1. juni og frem til medio august.

Anlægsprojekter

Sideløbende med driftsbesparelserne vil der blive foretaget en særskilt anlægsøvelse, hvor der ses på behov, forskydninger, alternativer samt eventuelle konsekvenser heraf.

5. Hovedudvalgets møde med Økonomiudvalget

Hovedudvalgets møde med Økonomiudvalget vedrørende budgetforslag 2013-16 indstilles afholdt i umiddelbar forlængelse af Kommunalbestyrelsens 1. behandling af budgettet den 17. september 2012.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser håndteres i det videre budgetarbejde for 2013-2016.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. budgetstrategien jf. afsnit 3 anvendes
2. der fastsættes et møde med Hovedudvalget den 17. september 2012 i umiddelbar forlængelse af Kommunalbestyrelsens 1. behandling af budgettet.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Godkendt.

A henviste til det tagne forbehold på økonomiudvalget i januar 2012 vedr. 1 % - elementet.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Kanalvejsområdet - planlægning for ny bebyggelse og rekreativt område

Sagsfremstilling

Baggrund

Formålet med ny planlægning for Kanalvejsområdet er, at der ønskes skabt et attraktivt område med nybyggeri til erhverv, publikumsorienteret anvendelse, boliger, grønne områder, byrum, samtidig med at der fastholdes muligheden for en reetablering/fortolkning af Fæstningskanalen. Plan & Byg har holdt en række workshops primor 2012 med involverede parter, hvilket mandede ud i en helhedsplan. Helhedsplanen blev sendt i offentlig høring sammen med indkaldelse af idéer og forslag i marts 2012. Kanalvejsområdet er i dag delt i to kommuneplanrammer, og de nye forslag til to nye kommuneplanrammer fastholder princippet i denne opdeling så de to dele kan udvikles uafhængigt af hinanden. Der er dog med de nye rammer sket en mindre justering i afgrænsningen mellem de to rammer.

Indkaldelse af ideer og forslag (forhøring)

Der har i høringsperioden indkommet i alt 21 hørings svar, hvoraf de 12 var enslydende svar fra Seniorbofællesskabet Lyngvang (som er boligbebyggelsen umiddelbart nord for området). Resumé samt forvaltningens kommentarer og forslag til videre foranstaltning er vedlagt som bilag. Bekymringer gik mest på højden af byggeriet (skygger/indkig/udsigt) og problemer i forbindelse med åbningen af Fæstningskanalen (bekymringer om oversvømmelse, vandkvalitet, lugtgener mv. og påvirkning af Lyngby Storcenter). Herudover bekymringer om parkering og støj og støv i anlægsfasen.

Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord

Der er udarbejdet et forslag til kommuneplantillæg for den nordlige del af Kanalvejsområdet, forslaget er vedhæftet som bilag. Den nye ramme fastlægger bestemmelser for områdets anvendelse: Detailhandel, offentlig service, anden publikumsorienteret service, boliger, kontor, liberalt erhverv. Der kan bygges op til 40.000 etagemeter med en højde på op til 30 m mod Klampenborgvej og op til 16 m mod Toftebæksvej. Desuden fastlægges bestemmelser for butiksstørrelser og parkering.

Kommuneplantillæg 14/2009 for Kanalvejsområdet syd

Der er udarbejdet et forslag til kommuneplantillæg for den sydlige del af Kanalvejsområdet, forslaget er vedhæftet som bilag. Den nye ramme fastlægger bestemmelser for områdets anvendelse: Rekreativt område, vejareal og tekniske anlæg med tilknytning til området. Der kan bygges op til 750 etagemeter byggeri i

små enheder med en højde på op til 8,5 m ved rammens nordlige grænse - dog syd for Kanalvej. Det vurderes at ambitionen om at lade Fæstningskanalen modtage regnvand fra omliggende områder, kan indeholdes i kommuneplanrammens anvendelsesbestemmelse om rekreative formål.

Miljøscreeninger

Der er udarbejdet miljøscreeninger for de to kommuneplantillæg, som konkluderer, at der skal udarbejdes miljørapport for det ene kommuneplantillæg (Kanalvejsområdet nord). Miljøscreeningerne er vedhæftet som bilag.

Berørte myndigheder

Der er igangsat en dialog med de berørte myndigheder om Kanalvejsprojektet ud fra helhedsplanen. I Kulturstyrelsens database er Fæstningskanalen markeret med en prik som fortidsminde, men der findes ingen fredningsbeskrivelse eller afgrænsning af fortidsminde eller fortidsmindebeskyttelseslinje. Kulturstyrelsen vil kigge nærmere på sagen. Fredningsnævnet for København er myndighed i forhold til dispensationer fra Fredning af Den grønne landskabskile mellem Ermelunden og Lyngby Sø. Fredningsnævnet vil tage stilling til en ansøgning om dispensation til at opføre mindre pavilloner/bebyggelse på kanten af det fredede område, når projektet bliver yderligere konkretiseret. De kan ikke tage stilling på baggrund af helhedsplanen.

Der lægges desuden op til en dialog med Naturstyrelsen om forbedring af landskabskilens funktion som levested og spredningskorridor for flora og fauna, idet det er Naturstyrelsen, der er ansvarlig for fredningen.

Teknisk Forvaltning lægger op til en dialog med Kulturstyrelsen om fortidsmindets fremtid, afgrænsning og den eventuelle fortidsmindebeskyttelseslinje.

Ansøgning om støtte hos fonde

Forvaltningen lægger op til i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning at søge økonomisk støtte til projektet fra forskellige fonde. Realdania ansøges om midler til det samlede LAR-projektet, Københavns Befæstning ansøges om midler til et formidlingsprojekt om den historiske dimension af Fæstningskanalen, Mærsk ansøges om midler til re-etablering af hele Fæstningskanalen og Dades, Fog, MT Højgaard og Velux ansøges om midler til byrum og kanal i Kanalvejsområdet.

Vand i byer - samarbejde med DTU - Vidensby

Lyngby-Taarbæk Kommune har indledt et samarbejde med DTU om et forskningprojekt om klimatilpasning og borgerinddragelse. I den forbindelse vil der blive gennemført en miniworkshop i maj 2012, en designcamp samt udstilling i Lyngby for DTU-studerende i juni 2012 og interviews med forskellige grupper af borgere.

Den videre proces

Realiseringen af indholdet i de to kommuneplantillæg vil kræve lokalplan(er).

Økonomiske konsekvenser

Ingen, idet der er tale om myndighedsspørgsmål.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. udvalget principgodkender forslag til Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord, herunder at principperne benyttes ved udarbejdelse af udbud af grunden,
2. udvalget principgodkender forslag til Kommuneplantillæg 14/2009 for Kanalvejsområdet syd, herunder at der arbejdes videre med projektet,
3. udvalget godkender, at der udarbejdes miljørapport for kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord, og
4. forslag til kommuneplantillæg 13 hhv. 14 forelægges til egentlig vedtagelse når miljørapport for Kanalvejsområdet nord er udarbejdet.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Anbefales.

F og A tager forbehold.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Kommuneplantillæg 8/2009 for Furesøkysten

Sagsfremstilling

Forslag til kommuneplantillæg 8/2009 for Furesøkysten har været i offentlig høring fra den 19. januar til den 16. marts 2012. Der er ikke indkommet indkommet nogen indsigelser eller bemærkninger til forslaget.

Sag om Lokalplanforslag 195 for Furesøkysten behandles parallelt i Byplanudvalget. Blandt henvendelserne om lokalplanforslaget er en række ønsker om, at der fastholdes et arealudlæg til en sti langs med Furesøen.

Såfremt det vedtages, at arealudlæg fra Byplanvedtægt 4 for den nordlige del af Furesøkvarteret og Byplanvedtægt 5 for den sydlige del af Furesøkvarteret skal overføres til lokalplan for Furesøkysten, skal der udarbejdes en ny lokalplan. Da der skal være overensstemmelse mellem lokalplanlægningen og kommuneplanlægningen vurderer forvaltningen, at der i givet fald skal udarbejdes et nyt kommuneplantillæg svarende til det foreliggende, dog med den ændring, at tillægget skal indeholde retningslinjer for en sti langs med Furesøen.

Såfremt det vedtages at udarbejde ny lokalplan for Furesøkysten med arealudlæg til en sti langs med Furesøen, forelægges det derfor til politisk afgørelse, hvorvidt der skal udarbejdes et nyt kommuneplantillæg.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kommuneplantillæg 8/2009 for Furesøkysten vedtages.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Udgik af dagsordenen, idet sagen er udsat i Byplanudvalget.

Organisationsprojektet - PPR's placering i den nye administrative organisation

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 26. marts 2012 en ny hovedstruktur for den administrative organisation. Det blev også besluttet, at placeringen af PPR (Pædagogisk Psykologisk Rådgivning) skulle belyses nærmere. Det handlede især om at belyse fordele og ulemper ved en placering i Center for Rådgivning og Støtte (specialområdet) eller i Center for Læring og Pædagogik (almenområdet).

Der blev nedsat en arbejdsgruppe med relevante ledere fra almen- og specialområdet. Arbejdsgruppen har udarbejdet et beslutningsgrundlag til direktionen.

Som et væsentligt element i analysen blev der afholdt et seminar/workshop med bred deltagelse af medarbejdere og ledere fra såvel administrationen som den decentrale drift samt tillidsrepræsentanter fra de pågældende områder. Drøftelserne på workshoppen har peget på behovet for at arbejde videre med en række udviklingstemaer, som rækker ud over PPR's virke. Workshoppen viste, at der er et stort behov for at styrke koordination og den helhedsorienterede indsats omkring børn, unge og deres familier med komplekse sociale udfordringer. *Opsamling fra Workshoppen er vedlagt som bilag.*

Der har været drøftet 3 mulige organisatoriske placeringer af PPR:

Placering på almenområdet i Center for Læring og Pædagogik

Argumenterne for denne placering er at fastholde den rolle, som PPR har i inklusionsarbejdet. PPR er en vigtig ressource, især i skolernes arbejde med inklusion. Denne rolle er det vigtig at fastholde. PPR er i dag en del af skoleafdelingen, hvilket har fremmet det gode samarbejde med skolerne. I fremtiden er det dog vigtigt at sikre, at PPR's psykologer spiller en større rolle i inklusionsarbejdet i dag- og fritidstilbud, bl.a. fordi forskningen tyder på, at en tidlig indsats er afgørende for inklusionsmuligheder senere hen i skolen.

En placering af PPR i Center for Læring og Pædagogik, vil primært tilgodese et tæt samarbejde med almenområdet i forhold til at skabe størst mulig understøttelse af inklusionsindsatsen i dagtilbud, skoler og klubber. Der er dog samtidig behov for en langt tættere koordination med de sociale foranstaltninger, som varetages af center for Støtte og Rådgivning, så der opnås den nødvendige helhed og sammenhæng i den samlede inklusionsindsats.

Placering på specialområdet i Center for Rådgivning og Støtte

Argumenterne for denne placering er, at PPR er en specialressource, som skal bruges til de specielle og særlige indsatser rettet mod børn og unge med særlige behov og mod de fagprofessionelle, der arbejder med dem.

Der er stort sammenfald mellem de børn og unge, der er i børn- og familieafdelingens regi og PPR. De fleste af de børn, der er i børn- og familieafdelingen, har også indlærings- og sociale vanskeligheder, som kræver en PPR indsats. En placering i Center for Rådgivning og Støtte vil tilgodese koordinationen omkring disse børn, unge og deres familier.

Der er på den anden side også mange børn, unge og familier, som er i kontakt med PPR, men som aldrig har kontakt med børn- og familieafdelingen.

PPR deles mellem special- og almenområdet

Der er også drøftet en tredje model, hvor PPR deles. Tale- og hørelærerne placeres på almenområdet, fordi sprogudvikling er en kerneydelse der, og tale- og hørelærerne er en væsentlig faglig ressource både i ft. dagtilbuddenes og skolernes arbejde med sprogudvikling. Psykologerne placeres helt eller delvist i Rådgivning og Støtte for at sikre koordinationen omkring familierne med komplekse sociale udfordringer, således at PPR's psykologer bringes tættere sammen med psykologerne på børn- og familieområdet.

Udviklingsfokus

Det er svært at pege på én indlysende placering af PPR, fordi der i alle modeller vil være snitflader, samarbejdsflader og koordinationsbehov. Det væsentlige er, at børnene, de unge og deres familier oplever en helhedsorienteret indsats, at alle de kommunale enheder, de møder er koordinerede og arbejder efter de samme langsigtede mål. Borgerne skal have oplevelsen af at barnet og familien er i centrum, og kommunen organiserer sig så det lykkes. Den vision er en af centrale mål for organisationsændringen, og vil blive arbejdet målrettet med det fremadrettet.

Workshoppen gjorde det meget klart, at der er behov for at skabe langt mere sammenhæng og koordination omkring de børn, unge og deres familier, som har de mange kontaktflader med kommunen. Der er stor vilje og lyst til at sikre koordinationen, men det er svært og komplekst. Den helhedsorienterede indsats fordrer systematik, velbeskrevne sagsgange, forløbskoordination og måske it-understøttelse, således at det er "let" for medarbejderne at skabe overblik, helhed og koordination.

Ud over koordinationsbehovet pegede workshoppen også på, at der er et behov for at se på tilgængeligheden til PPR's psykologressourcer for dagtilbud og klubber. Workshoppen pegede også på, at der er behov for at drøfte, hvordan PPR's ressourcer benyttes, hvad giver den bedste langsigtede effekt. I hvilket omfang skal ressourcerne bruges til at undervise, udrede og behandle børn og deres familier, og i hvilken grad skal ressourcerne bruges rådgivende og støttende overfor de fagprofessionelle, lærere og pædagoger.

Direktionen indstiller, at placeringen af hele PPR på nuværende tidspunkt bliver på almenområdet i Center for Læring og Pædagogik. Ved ikrafttræden af den nye organisation igangsættes et fremadrettet udviklingsarbejde, hvor Centrene for Læring og Pædagogik, Rådgivning og Støtte og Job- og Ydelser, sammen skal levere en plan for, hvordan det sikres at borgerne oplever en helhedsorienteret og velkoordineret indsats. Udviklingstemaer er foldet ud i bilaget *PPR's indplacering i den nye organisation, 6. maj 2012*.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Direktionen indstiller at:

1. PPR organisatorisk indplaceres i Center for Læring og Pædagogik,
2. Center for Læring og Pædagogik, Center for Rådgivning og Støtte og Center for Job og Ydelser sammen er ansvarlige for et udviklingsarbejde, der skaber helhed for borgere med komplekse sociale udfordringer.
3. Der gives en mundtlig orientering på Økonomiudvalgets møde om status på organisationsprojektet.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Ad 1

Godkendt.

Ad 2

Taget til efterretning, idet udvalget lægger vægt på det af forvaltningen oplyste om, at der udarbejdes et skriftligt grundlag for, hvorledes det nærmere samarbejde tilrettelægges.

Ad 3

Taget til efterretning.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Placering af ny idrætsdaginstitution i Lyngby Idrætsby

Sagsfremstilling

På Kommunalbestyrelsesmødet 28. november 2011 vedtog Kommunalbestyrelsen, at den planlagte daginstitution kunne tænkes ind i den foreløbige planlægning af arbejdet med Lyngby Idrætsby og stadionbyggeri, og at dette skulle indgå i brugerinddragelsesprocessen for Lyngby Idrætsby - med henblik på bidrag til udvikling af ideerne og med henblik på at udnytte mulighederne for nye samarbejder og synergieffekter ved bygning af fleksible faciliteter. På denne baggrund blev der nedsat en arbejdsgruppe, som har arbejdet med forslag til, hvordan idrætsdaginstitutionen kan tænkes ind i Lyngby Idrætsby. Resultaterne af arbejdsgruppens arbejde er vedlagt som bilag.

Arbejdsgruppen omkring idrætsdaginstitution konkluderer, at en placering i forbindelse med Lyngby Idrætsby vil være optimal. Idrætsbyens placering midt i kommunen gør det muligt for institutionen i fremtiden at imødekomme et pladsbehov både i Lyngby, Virum og Lundtofte distrikter, hvorfor den geografiske placering er særdeles attraktiv. Arbejdsgruppen understreger vigtigheden af, at daginstitutionen bygges i ét plan i stueplan og at der er direkte adgang til indhegnet legeområde fra institutionen. Arbejdsgruppen finder det vigtigt, at den nye idrætsdaginstitution får en skarp profil og anbefaler, at der tidligt i processen med at udvikle og bygge idrætsdaginstitutionen kobles ledere og medarbejdere på, der har interesse for ideen, så profilen på institutionen står stærkt fra starten.

Økonomiske konsekvenser

Hvis idrætsdaginstitutionen placeres i idrætsbyen, indgår de 22 millioner, der er afsat til ny daginstitution, i det samlede budget for Lyngby Idrætsby.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Børne- og ungdomsudvalget drøfter sagen og tager stilling til, om de overfor Økonomiudvalget vil anbefale, at en ny daginstitution indtænkes i Lyngby Idrætsby.

Børne- og ungdomsudvalget den 10. maj 2012:

Et flertal i udvalget, bestående af A, C og F foreslår, at idrætsdaginstitutionen indtænkes i Lyngby Idrætsby, idet de pædagogiske hensyn prioriteres før

stadionbyggeriet. Derfor finder flertallet, at daginstitutionsbyggeriet bedst lader sig indtænke i model B eller en kombination af model B og C.

For stemmer 4 (A, C og F)

Imod stemmer 2 (V), idet V anbefaler en idrætsdaginstitution i model A som opbakning til den beslutning, som er truffet i Kultur- og Fritidsudvalgets møde d.d. V finder model A visionær og fremtidssikret og mener flere aktører i denne løsning giver liv, synergi og økonomisk rationale bl.a. i forhold til en idrætsdaginstitution.

Trine Nebel Schou (B) var fraværende.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Anbefales, at idrætsinstitution indgår i et samlet projekt for Lyngby Idrætsby.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Vision for LTU og placering af LTU i Lyngby Idrætsby

Sagsfremstilling

I juli 2011 nedbrændte ca. 1/3 af Lyngby-Taarbæk Ungdomsskoles (LTU) bygningsmasse beliggende på Gyrithe Lemches vej grundet et lynnedslag. Stue og 1. sal på den midterste del af bygningen blev totalt udbrændt, og kælderen blev ødelagt primært som følge af slukningsarbejdet. Den foreløbige genhusning af dels 10. klassecenteret, modtageklasser, LTU's aftenundervisning og administration blev gennemført således, at hovedparten af aktiviteterne blev i de resterende bygninger, i en lejet pavillon samt i de lokaler, som før branden var lejet ud til K-Nord. Genhusningen af både LTU & de aktiviteter K Nord har flyttet til lejede lokaler i Virum, er foreløbig aftalt til 3 år – dvs. med udløb sommeren 2014.

Overordnet ses der tre scenarier for LTU efter genhusningsperioden. I scenarie to og tre er der mulighed for at udvikle LTU, jævnfør senere beskrivelse af visionen:

1. Den kommunale ejendom bliver genopført i samme stil og med samme rumfordeling og dermed brugere – LTU & K-Nord. LTU's nuværende aktiviteter bliver videreført i nogenlunde samme form som nu. K-Nord har i processen tilkendegivet, at man umiddelbart ikke har interesse i at leje samme arealmængde på samme vilkår som nu. Umiddelbart er K-Nords primære interesse at overtage hele bygningen. K-Nord fremsender brev til Lyngby-Taarbæk Kommune omkring interesser.
2. Den kommunale ejendom bliver genopført i samme stil, men dog med henblik på ikke længere at leje lokaler ud til K Nord, jævnfør pkt. 1. Her er der bred mulighed for at udvide aktiviteterne, jævnfør den udarbejdede vision for udvikling af LTU, som beskrives senere.
3. Den nuværende kommunale bygning, der huser LTU inklusiv den nedbrændte bygningsmasse sælges. Som udgangspunkt er der udbudspligt, men muligheden for dispensation undersøges af forvaltningen. LTU genplaceres et nyt sted i kommunen, fx som en del af Lyngby Idrætsby. Arealkravene afhænger af, om LTU's aktiviteter udvides eller fastholdes på nuværende niveau.

LTU har i det forløbne år arbejdet med ideer til, hvordan institutionen kan udvikle sig og udvide med nye aktiviteter, og situationen omkring branden har aktualiseret behovet for at skitsere de fremtidige udviklingsmuligheder for LTU.

På Kommunalbestyrelsesmødet 28. november 2011 vedtog Kommunalbestyrelsen,

at LTU kunne tænkes ind i den foreløbige planlægning af arbejdet med Lyngby Idrætsby og stadionbyggeri, og at LTU skulle indgå i brugerinddragelsesprocessen for Lyngby Idrætsby med henblik på bidrag til udvikling af ideerne og med henblik på at udnytte mulighederne for nye samarbejder og synergieffekter ved bygning af fleksible faciliteter. På denne baggrund blev der nedsat en arbejdsgruppe, som udover at arbejde videre med visionen for LTU, har arbejdet med forslag til, hvordan LTU kan tænkes ind i Lyngby Idrætsby og hvilke andre placeringer, man kunne finde hensigtsmæssige, såfremt LTU ikke skal blive i de nuværende lokaler. Resultaterne af arbejdsgruppens arbejde er samlet i en rapport, der er vedlagt som bilag.

Hovedelementerne i konklusionen fra arbejdsgruppen er:

Arbejdsgruppen er kommet med en række forslag til nye aktiviteter, som kan varetages af LTU. Visionen omkring udvikling af LTU er ikke afhængig af, om LTU bliver placeret et nyt sted, eller fortsætter aktiviteterne i de nuværende faciliteter.

Omkring en eventuel ny placering konkluderer arbejdsgruppen, at der er gode muligheder for at skabe synergi ved at bruge fælles faciliteter i Lyngby Idrætsby så som kantine, café, multihal, auditorium, "teatersal" og møde- og konferencefaciliteter. Arbejdsgruppen lægger vægt på, at området omkring LTU fortsat kan fungere som studiemiljø, ungdomsmiljø og sted for de selvorganiserede unge og at omgivelserne signalerer et ungdomskulturelt miljø med plads til de unge. Arbejdsgruppen understreger ønsket om, at LTU får lokaler, som LTU er primærbrugere af, og som kun benyttes af andre i det omfang, LTU ikke benytter lokalerne og at der laves en fleksibel fordeling af tiden i fællesfaciliteterne, der også rummer mulighed for at lave nye aktiviteter, når behovet opstår, fx aktiviteter for "matrikelløse unge". Endelig understreger arbejdsgruppen vigtigheden af, at der er en plan for logistikken omkring afvikling af større kampe på opvisningsstadion, så der også kan være aktiviteter på LTU, selvom der er kamp en given weekend.

Økonomiske konsekvenser

Hvis LTU placeres i Lyngby Idrætsby, skal der træffes beslutning om at sælge den ejendom, som LTU anvender i dag og provenuet overføres til Lyngby Idrætsby.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Børne- og ungdomsudvalget drøfter sagen og tager stilling til, om de overfor Økonomiudvalget vil anbefale, at Lyngby-Taarbæk Ungdomsskole indtænkes i Lyngby Idrætsby.

Børne- og ungdomsudvalget den 10. maj 2012:

Udvalget ønsker indledningsvis en redegørelse for de afledte økonomiske konsekvenser af den midlertidige genhusning af både LTU og K Nord – herunder ekstra udgifter til genhusning, mistede lejeindtægter og spørgsmålet om forsikringsdækning. Redegørelsen skal foreligge til Økonomiudvalgets møde den 15. maj 2012.

A, C og F foreslår en mere grundig drøftelse af visionerne for LTU på næste møde, således at tilbuddets fremtidige indhold og placering samtænkes. LTU's leder inviteres til næste møde. Det belyses, hvilke samarbejdsrelationer, der er mellem LTU og K Nord.

For stemte 4 (A, C og F)

Imod stemte 2 (V), idet V anbefaler LTU i model A som opbakning til den beslutning, som er truffet i Kultur- og Fritidsudvalgets møde d.d. V finder model A visionær og fremtidssikret og mener flere aktører i denne løsning giver liv, synergi og økonomisk rationale bl.a. i forhold til LTU.

Trine Nebel Schou (B) var fraværende.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Udsat (afventer fagudvalgsbehandling i juni).

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Alternative modeller for realisering af Lyngby Idrætsby

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk kommune har en vision om at udvikle Lyngby Stadion til Lyngby Idrætsby – et moderne idrætsområde med faciliteter for bredden og eliten – og for hele familien, der også rummer et moderne opvisningsstadion til fodbolden. Ønsket om at bygge et opvisningsstadion er begrundet dels i behovet for i almindelighed at have et moderne opvisningsanlæg til fodbold i kommunen og dels konkret efterspørgsel fra den professionelle fodbold om mulighed for at kunne spille på et stadion i kommunen, der lever op til de krav, der stilles fra Dansk Boldspil Union.

Frem til efteråret 2011 arbejdede kommunen med planer for et privat finansieret opvisningsstadion med mulighed for erhverv og forvaltningen var i dialog med Statsforvaltningen og Naturstyrelsen omkring den påtænkte konstruktion, der imidlertid viste sig ikke at være til at realisere umiddelbart. På baggrund af tilkendegivelser fra Økonomiudvalget arbejdede forvaltningen derfor med alternative modeller for realisering af opvisningsstadion. På baggrund af udtalelser og tilkendegivelser fra Statsforvaltningen og Naturstyrelsen vurderede forvaltningen, at der burde arbejdes videre med en så enkel model som muligt, eksempelvis en kommunal model, hvor ejerskabet fastholdes i kommunen, men med mulighed for privat medfinansiering. Sådanne modeller kendes blandt andet fra Silkeborg og Aalborg, hvor de professionelle fodboldklubber har medfinansieret en del af stadionbyggeriet ved at forudbetale leje. Hvis man benytter denne model, får kommunen et supplement til anlægsudgiften, som modregnes i den leje, som den professionelle boldklub skal betale for at benytte faciliteterne. Lejen udregnes efter konkurrencestyrelsens model for beregning af leje af opvisningsstadions.

I vinteren 2010-11 blev en del af breddeidrætsfaciliteterne på Lyngby Stadion ramt af skimmelsvamp og skal nedrives. Der er derfor afsat penge på det kommunale budget til at bygge erstatningsfaciliteter til breddeidrættens. Når kommuner i dag bygger nye faciliteter, er det med et øget fokus på ikke længere at bygge til enkelte aktiviteter, men at sikre fælles udnyttelse og synergi ved at bygge fleksibelt og til flere forskellige formål og aktiviteter. Hvis Kommunalbestyrelsen beslutter at bygge et nyt tidssvarende stadion som led i udviklingen af Lyngby Idrætsby, vil det derfor være med fokus på at skabe et samlet spændende projekt med et miljø, hvor der er aktiviteter hele dagen og hvor mange forskellige brugergrupper bliver brugere af fleksible faciliteter. Det er i denne forbindelse, at ideen om at indtænke nye funktioner i idrætsbyen i form af Lyngby-Taarbæk Ungdomsskole/10. klassecenter (LTU) og ny idrætsdaginstitution skal ses. Situationen omkring LTU

er, at LTU efter branden i juli 2011 er midlertidigt genhuset i en lejet pavillon samt i de lokaler, som før branden var lejet ud til K-Nord. Genhusningen er foreløbig aftalt at løbe frem til sommeren 2014. I forbindelse med budget 2011 - 15 er der afsat 22 mio. kr. til en daginstitution i Lyngby Distrikt. Institutionen skal rumme 96 børn i alderen 0 - 6 år og det forventes, at institutionen skal stå færdig medio 2014.

Kommunalbestyrelsen behandlede sagen om alternative modeller for udvikling af Lyngby Idrætsby 28. november 2011 og besluttede at

- o igangsætte en brugerinddragelsesproces for Lyngby Idrætsby med udgangspunkt i tre modeller for nybygning/modernisering af opvisningsstadion til fodbolden (superligastadion)
- o Lyngby-Taarbæk Ungdomsskole (LTU), den planlagte idrætsdaginstitution og erstatningslokaler for de skimmelsvampramte lokaler kunne indgå i det videre arbejde med henblik på nærmere beskrivelse af faglige perspektiver og synergieffekt ved en samtænkning omkring Lyngby Idrætsby
- o når brugerinddragelsesprocessen er afsluttet fremlægges det endelige beslutningsgrundlag, der viser de bygningsmæssige muligheder og de økonomiske konsekvenser for kommunen.

De tre modeller, der skulle undersøges nærmere, er:

Model A: Opvisningsstadion nybygges og placeres ved kolonihaverne som tidligere besluttet. Modellen forudsætter, at en professionel boldklub bidrager til finansieringen gennem forudbetalt leje.

Model B: En udbygning på det eksisterende opvisningsstadion inden for en ramme på 50 - 60 mio. kr. Modellen forudsætter, at en professionel boldklub bidrager til finansieringen gennem forudbetalt leje, og at der ikke sker en yderligere miljøpåvirkning af Sorgenfrigaardbebyggelsen.

Model C: Det eksisterende opvisningsstadion renoveres, så det lever op til DBU's krav til et superligastadion. Modellen vil kunne blive aktuel, såfremt der ikke er den nødvendige medfinansiering fra en professionel boldklub.

Børne- og fritidsforvaltningen indgik i januar 2012 en aftale med DGI og DGI-huse og haller om at varetage brugerinddragelsesprocessen og skitsearbejdet.

Brugerinddragelsesprocessen har omfattet tre stormøder for interessenter, en møderække for mindre grupper af interessenter og to dage med "åben tegnestue". DGI huse og haller har samlet de mange bidrag og udmøntet dem i skitser af model A, B og C, der blev præsenteret for interessenterne 11. april 2012 og for Kommunalbestyrelsen ved temamøde 17. april 2012. Sideløbende med brugerinddragelsesprocessen er arbejdet med oplæg til, hvordan henholdsvis LTU og en ny idrætsinstitution kan tænkes ind i Lyngby Idrætsby, ligesom der er arbejdet med forslag til, hvordan Lyngby Svømmehal kan moderniseres indenfor den afsatte ramme og tænkes sammen med Lyngby Idrætsby. Afrapporteringer fra de tre arbejdsgrupper forelægges henholdsvis Børne- og Ungdomsudvalget og

Kultur- og Fritidsudvalget, som kommer med indstilling til Økonomiudvalg og Kommunalbestyrelse.

Kommunalbestyrelsen blev præsenteret for de tre skitser på et temamøde 17. april 2012. Herefter drøftede Økonomiudvalget sagen og oversendte den til videre behandling i fagudvalg i maj med anmodning om at forvaltningen arbejdede videre med at supplere materialet med beregninger ud fra en etapeopdelt tilgang til modellerne A, B og C og at antallet af træningsbaner samt forholdene for atletikken indgår som opmærksomhedspunkter i det videre arbejde. Sagen behandles igen i både fagudvalg og Økonomiudvalg igen i maj og juni. I Børne- og ungdomsudvalget behandles konkret sag om Ungdomsskolens særlige forhold samt spørgsmålet om en idrætsdaginstitution.

Skitsematerialet er en opsamling af de input, der er kommet i brugerinddragelsesprocessen og har til formål dels at vise de arealmæssige muligheder og dermed udgøre et første skridt i planprocessen, dels at visualisere, hvad man kan udvikle området til. Skitserne er derfor på ingen måde udtryk for en færdig plan for området – det endelige projekt kan komme til at se meget anderledes ud end vist i skitseforslagene. Forvaltningen har efter Økonomiudvalgets anmodning arbejdet med en etapeopdeling af modellerne. Endvidere har forvaltningen arbejdet med alternative forslag omkring placering af enkelte faciliteter i de tre modeller. Forslagene fremgår af særskilt bilag.

Opmærksomhedspunkter

Antallet af træningsbaner

I model A nedlægges 3 træningsbaner for at gøre plads til opvisningsstadion. Lyngby Boldklub (amatøraftdelingen) har i brugerinddragelsesprocessen afleveret et forslag til en ny baneplan, der blandt andet indeholder etablering af tre nye kunstgræsbaner, den ene som erstatning for den grusbane, der ikke benyttes i dag. I den økonomiske oversigt er udgiften til anlæg af tre nye kunstgræsbaner derfor medtaget.

Forholdene for atletikken

I model B fjernes løbebanen omkring opvisningsbanen for at gøre plads til nye tribuner og gøre stadion mere intimt for at få en bedre tilskueroplevelse. I skitserne af model B er der indtegnet, på hvilke vilkår, løbebanen kan placeres i Badeparken. I den økonomiske oversigt er udgiften til etablering af løbebaner til atletikken derfor medtaget. En alternativ mulighed vil være at bevare atletikken på stadion i model B.

DBU's krav til et superligastadion

Efter sagens færdiggørelse har DBU meldt ud, at Lyngby Boldklub fratages sin superligalicens fra næste sæson. DBU's begrundelse er, at der ikke foreligger forpligende beslutninger omkring opgradering af Lyngby Stadion til DBU's krav. Forvaltningen foreslår, at en håndtering af DBU's krav indgår i udvalgets drøftelse.

Overordnede økonomiske forudsætninger

På det kommunale budget er der afsat penge til breddeidrætsfaciliteter:

- o 47 mio. kr. til etablering af nye faciliteter til breddeidrætten som erstatning for skimmelsvampramte lokaler
- o 9,4 mio. kr. til opgradering og modernisering af Lyngby Svømmehal
- o 4,6 mio. kr. til modernisering af Lyngbyhallens indvendige faciliteter (Det bemærkes, at igangværende renovering af hallens tag finansieres særskilt.)
- o 0,3 mio. kr. til etablering af skaterbane.

Herudover er der afsat 22 millioner til at opføre en ny daginstitution.

Der er ikke sat penge af på det kommunale budget til finansiering af selve opvisningsstadions-faciliteterne, men der er peget på følgende muligheder for at tilvejebringe finansiering:

- o Salg af arealer til erhverv og bolig på og udenfor stadion
- o Salg af ejendomme/ jord i kommunen
- o (Dele af) de kommunale faciliteter, som etableres som erstatning for de skimmelsvampramte lokaler tænkes ind i projektet - med henblik på at udnytte synergieffekter - som bidrag til finansieringen
- o LTU tænkes ind i projektet, og et provenu ved salg af de nuværende LTU lokaler indgår i projektet
- o Bygningen af en idrætsdaginstitution indtænkes i projektet med henblik på udnytte synergieffekter.
- o En professionel fodboldklub finansierer en del via forudbetalt leje.
- o Der afsøges muligheder for medfinansiering fra private og fonde i takt med mulighederne.

Et fuldt udbygget superligastadion med alle fire tribuner anslås at koste omkring 100 millioner kroner inklusive bane og stadionfaciliteter (omklædning, presserum, lægerum, møderum med videre). Med udgangspunkt i at fastholde et kommunalt ejet stadion kunne en finansieringsmodel skrues sammen af delvis kommunal finansiering og delvis privat finansiering fra bl.a. en professionel boldklub. Da det ikke vurderes som realistisk at bygge et færdigt stadion i én omgang, foreslås det, at der uanset valg af model arbejdes med en etapeopdelte model.

Efter branden på LTU er der en igangværende forsikringssag omkring erstatningen. For at undgå uoverensstemmelse med Gjensidige Forsikring omkring vilkårene for udbetaling af erstatning, indhentes en principgodkendelse omkring udbetalingen af forsikringssummen, herunder en præcisering af, hvad en "tilsvarende bygning" konkret betyder samt en præcisering af, hvad "genopførelse" konkret betyder.

De økonomiske overslag på anlæg og drift af de tre modeller samt bud på en

etapeopdeling af modellerne og de deraf afledte planmæssige forhold behandles i særskilt bilag, der eftersendes til udvalget.

Tids- og beslutningsplan januar – juni 2012

Januar - februar 2012	Brugerinddragelsesproces
Marts 2012	Skitser til helhedsplan udarbejdes
11. april 2012 17. april 2012	Præsentation af skitser for interessenter Præsentation af skitser for Kommunalbestyrelsen ved temamøde. Herefter Økonomiudvalgets drøftelse af sagen.
10. maj 2012 15. maj 2012	Behandling i Kultur- og Fritidsudvalget Behandling i Økonomiudvalget
14. juni 2012 19. juni 2012 25. juni 2012	Behandling i Kultur- og Fritidsudvalget Behandling i Økonomiudvalget Behandling i Kommunalbestyrelsen
Den efterfølgende proces afhænger af, hvilken model, der vælges og den deraf afledte planproces.	

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Kultur- og fritidsudvalget

1. drøfter de tre modeller - herunder hvordan DBU's krav til superligastadion kan håndteres - og kommer med en principiel tilkendegivelse overfor Økonomiudvalget omkring, hvilken model, der foretrækkes.
2. drøfter, om Byplanudvalget og Økonomiudvalget skal anbefales at igangsætte processen med at tilvejebringe det nødvendige plangrundlag.
3. bevilger 500.000 til konsulentinddragelse til det videre arbejde.

Kultur- og fritidsudvalget den 10. maj 2012:

Udvalget indstiller at kommunen bygger et stadion efter model A samt gennemfører den foreslåede reovering af breddeidrætsanlæggene. I projektet foreslås LTU og en idrætsbørnehave integreret. Dette behandles af Børne- og Ungdomsudvalget. Desuden foreslås der indtænkt et plejecenter i Idrætsbyen i stedet for det planlagte plejecenter ved Trongårdsskolen. Dette skal behandles i Social- og Sundhedsudvalget.

Udvalget ser betydelige sociale fordele ved at anbringe et plejecenter i idrætsbyen samt økonomiske synergieffekter (cafe, varmtvandsbassin, indgangsarealer) som kan reducere udgifterne og medvirke til at forbedre den samlede økonomi i idrætsbyprojektet. Disse muligheder undersøges nærmere hurtigst muligt. Den resterende finansiering findes gennem salg af byggeretter/ejendomme, jfr. økonomibilaget på sagen.

Stadionbyggeriet etapeopdeles. I første omgang opføres de to langsider og

græsbeklædte endetribuner. Byggeriet skal overholde alle Superligakrav fra DBU.

Der etableres 1 eller 2 kunstgræsbaner for at opfylde det banebehov der iflg. Lyngby Boldklub vil komme med en model A. Kunstgræsbanerne søges etableret og finansieret sammen med DBU eller andre interessenter.

De nødvendige planprocesser igangsættes som beskrevet i tidsplanen for etablering af Lyngby Idrætsby.

For stemte RV og V (4)

A stemte imod og foreslår en kombination af model B og C

De konservative og SF tog forbehold med henvisning til at man ikke har haft mulighed for at drøfte spørgsmålet om plejehjemmets indtænkning i partigrupperne.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

V foreslog en anbefaling af model A (som foreslået af B og V på Kultur- og fritidsudvalgets møde d. 10. maj 2012), alternativt en "ren" B-model uden forbehold, idet der i øvrigt gennemføres etablering af faciliteter for breddeidrætten som beskrevet i notat af 8. maj 2012 og finansiering af det samlede stadion og idrætsbyprojekt som beskrevet i samme notat.

For forslaget stemte 3 (V + O). Imod stemte 5 (A, F og C).

F foreslog herefter, at det nuværende stadion anbefales udbygget således:

At Dansk Boldspil Unions krav opfyldes,

At der bygges en ny tribune i stedet for den nuværende vest-tribune,

At atletikbanen flyttes fra nuværende placering og til "Badeparken" eller andetsteds,

At der indgås dialog m/ Lyngby Boldklub A/S om større lounge-faciliteter, herunder klubbens finansiering heraf,

At der etableres en idrætsinstitution i tilknytning til stadion,

At spørgsmålet om en indplacering af ungdomsskolen afventer behandlingen i Børne- og ungdomsudvalget i juni,

At der ikke indgår plejehjemsetablering i stadionmæssig sammenhæng,

At der arbejdes videre med forbedring af faciliteter for breddeidrætten i dialog med FIL,

At der med ovenstående udgangspunkt udarbejdes konkrete drifts- og anlægsbudgetter, idet kommunen tilvejebringer restfinansiering til opfyldelse af DBU-kravet, og

At der herunder bevilges 0,5 mio. kr. til det videre arbejde herom.

For forslaget stemte 5 (A, F og C).

Imod stemte 3 (V og O), idet V og O skønner, at alle andre forslag end model A eller en ren model B er udtryk for, at flertallet søger en udvandet stadionløsning, som ikke bidrager med noget afgørende nyt.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Til- og ombygning af rådhuset. Arkitektkonkurrence

Sagsfremstilling

Sagen genoptages fra forrige møde i økonomiudvalget hvor den blev udsat. Sagsfremstillingen er omskrevet og fremlægges nu med programmet til arkitektkonkurrencen og indstilling til valg af 3 arkitektfirmaer til konkurrencen.

Samling af rådhusfunktionerne på én adresse indgår som en del af budgetaftalen 2012-2015, hvor der i budgetperioden er afsat økonomi til gennemførelse af projektet, herunder afholdelse af en arkitektkonkurrence som et første skridt på vejen frem mod en til- og ombygning af rådhuset.

I forbindelse med arkitektkonkurrencen skal der udpeges en dommerkomite. For at sikre en bred forankring i kommunalbestyrelsen foreslås det, at hver politisk gruppe udpeger et medlem, og at der derudover deltager en repræsentant for MED systemet, 2 direktører og derudover 2 fagdommere, udpeget af Arkitektforeningen.

Konkurrenceprogrammet for arkitektkonkurrencen er vedlagt sagen i udkast af 10. april 2012, m/ tilhørende tidsplan af 6. april 2012, idet der mangler at blive indsat illustrationer, fotos og enkelte fakta oplysninger. Programmet er blevet tilrettet således at det fremstår tydeligt, at projektet er et effektiviseringsprojekt både i forhold til driftsomkostninger og synergi effekter ved at samle medarbejderne i ét rådhus. Følgende punkter er markeret som særlige opmærksomhedspunkter:

1. Arkitektkonkurrencen skal tage udgangspunkt i sammenhængen med lokalområdet. Herunder trafikmæssigt, volumenmæssigt og bygningsmæssigt.
2. Kulturelle, arkitektoniske og historiske karakteristika skal fremstå i en integreret helhed for det gamle rådhus.
3. Der er et bestemt byggefelt, men ingen bestemmende lokalplan. Der skal udarbejdes bud som lever op til visionen, alle funktionskrav, bæredygtighedskrav og som tilpasser sig området.
4. Der skal udarbejdes to bud på en tilbygning. Ét på ca. 5000 m² og derudover ønskes potentialet undersøgt for at tilbygge et yderligere antal m² til andre formål for dermed at optimere udnyttelsen af grunden. Disse formål er ikke fastlagt, men kunne være: kollegier, ungdomsskole, boliger til udenlandske medarbejdere fra DTU, erhverv, administration eller en blanding disse eller helt andre formål. I fastlæggelse af fremtidige formål bør niveauet for anlægsrammen iagttages i det videre forløb.

5. Det skal undersøges, hvilke kommercielle aktiviteter, der evt. kan indgå i byggeriet.
6. Det nye rådhus skal være et vartegn for byen. Det skal udstråle imødekommenhed, effektivitet og faglighed. Ude indrettes arealer, så det inviterer til ophold i små "oaser" og byrum.
7. Kommunen sætter pris på "forstyrrelser" og vil oprette hyggelige opholdspladser for at tiltrække brugere, rådgivere, borgere, erhverv, samarbejdspartnere.
8. Der skal etableres scenarier for placering af Borgerservice, Jobcenter, kantine, mødecenter, samt kontorområder for at sikre et kompakt hus, effektivt ift. funktion, arbejdsmiljømæssigt og arealmæssigt.
9. Der skal udarbejdes ideer til en visuel identitet også for en eventuel anden part i et samlet byggeri.

Arkitektkonkurrencen skal derud over give svar på følgende 3 hovedområder:

- Omgivelser - Hvordan bygningen forholder sig til de omgivende pladsmønstre og gaderum, og hvordan disse kan bearbejdes, så både trafik, ophold og handelsliv har gode betingelser.
- Arkitektur - Bygningens overordnede arkitektoniske udtryk - hvordan den nye bygning bedst placeres, hvordan tilpasser den sig i skala til omgivelserne, herunder kortlægning af muligheden for at bygge et yderligere antal m²
- Det indre - Overordnede rumdiagrammer og "flow"diagrammer, der beskriver, hvordan bygningen funktionelt hænger sammen, herunder hvordan væsentlige udadvendte funktioner såsom Borgerservice og Jobcenter er placeret, og hvordan der kan skabes optimale/funktionelle forbindelser mellem den nye bygning og det eksisterende rådhus.

Der lægges op til, at der i arkitektkonkurrencen kan arbejdes kreativt med forskellige løsninger på parkeringsproblematikken, men at en egentlig stillingtagen til parkeringsnormen i området vil blive fremlagt i en selvstændig sag.

Indstilling af arkitektteams fra prækvalificerings runde til deltagelse i arkitektkonkurrencen.

Ud af de 14 indkomne ansøger-teams er 3 teams udvalgt, som fremgår af vedlagte fortrolige bilag.

Udvælgelsen er foretaget ud fra en lige vægtning af følgende 3 kriterier:

- Referencer
- Teamets tilgang til opgaven
- Teamets faglige kompetencer.

Som kontrol er der foretaget en vurdering af de ansøgende teams efter følgende 5 kriterier:

- Håndtering af opgaven – Kompetencer / Referencer
- Byplanmæssige Kompetencer / Referencer
- Rådhus anatomi / funktioner. - Kompetencer / Referencer
- Tilgang til bevaringsværdige bygninger – Kompetencer / Referencer
- Bæredygtighedstilgang – Kompetencer / Referencer.

Økonomiske konsekvenser

Der er i budgettet for 2012-2015 afsat midler til rådhusprojektet, og der blev i november 2011 frigivet 3 mio. kr. til arkitektkonkurrence og ansættelse af rådgivere til initiering af udarbejdelse af OPP-udbud.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der nedsættes en dommerkomite som beskrevet
2. arkitektkonkurrencen kortlægger muligheden for at bygge ca. 5.000 m² til kommunens eget behov og undersøger potentialet for at tilbygge et yderligere antal m² til andre formål.
3. program for arkitektkonkurrencen anvendes, og
4. at de 3 udvalgte deltagere i arkitektkonkurrencen anvendes.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Anbefales.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Oplæg til proces til styrkelse af det politiske og det politisk-administrative samspil

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget anmodede den 20. marts 2012 om et oplæg til en politisk drøftelse af samarbejdet internt politisk og samarbejdet mellem det politiske og administrative system, herunder politisk betjening. Følgende er taget til protokol:

”Der udarbejdes et notat, der initierer opgaven. Der igangsættes et arbejde vedr. udarbejdelse af retningslinjer for god ledelse - herunder politisk ledelse - med henblik på at styrke grundlaget for den nye organisations virke, herunder samspillet mellem den politiske ledelse og den administrative ledelse”.

I det sagen vedlagte notat af 30. april 2012 er skitseret hvordan arbejdet kan tematiseres, tilrettelægges og organiseres gennem to sideløbende processer:

1. Politisk samarbejde: Et internt forløb for kommunalbestyrelsens medlemmer om samspil, roller, samarbejde og intern kommunikation mm.
2. Politisk-administrativ samarbejde, herunder politisk betjening: En række temadage for både politikere og den nye administrative ledelse om politisk betjening og samarbejdet mellem politikere og administration i den nye centerstruktur.

Vedrørende det politiske samarbejde peges på, at Økonomiudvalget rekvirerer ekstern bistand til formålet.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget beslutter igangsættelse af arbejdet.

Kommunalbestyrelsen deltager i forløbet og får det endelige resultat forelagt til godkendelse.

Økonomiske konsekvenser

Anslået budget til arbejdet vedr. det politiske samarbejde skønnes at være ca. 120.000 kr., inkl. intern "afgift" til kassen, jf. Økonomiudvalgets beslutning vedrørende ekstern konsulentbistand. Arbejdet i et §17, stk. 4 udvalg afholdes inden for rammen.

Indstilling

Direktionen foreslår, at:

1. Forslaget om de to beskrevne processer - hhv. et intern forløb for kommunalbestyrelsen og en række temamøder for både kommunalbestyrelsen og den administrative ledelse i den nye centerstruktur - drøftes.
2. Forvaltningen indhenter relevante tilbud om ekstern bistand til arbejdet vedr. det politiske samarbejde.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Udsat.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Oplæg til styrkelse af kommunens kommunikation

Sagsfremstilling

I forbindelse med drøftelserne af den nye administrative organisation har der været fremsat politisk ønske om, at kommunens kommunikationsindsats ved den lejlighed styrkes i forhold til borgere, virksomheder og andre, som påvirkes af kommunens beslutninger og har kontakt til og er brugere af kommunens service. Fokus er på den eksterne kommunikation, men i praksis vil der ofte være sammenhæng mellem den eksterne og den interne kommunikation.

I det sagen vedlagte oplæg beskrives et forløb, som kan medvirke til at styrke kommunikationen. Oplægget bygger på forventning om, at der med en organisatorisk samling af kommunens kommunikationsressourcer i Stab for Strategi, Erhverv og Kommunikation kan skabes et stærkere fagligt miljø og kompetencemæssigt fundament end hidtil, bl.a. ved at styrke kompetencerne, ikke alene hos de kommunikationsfaglige medarbejdere, men i høj grad også resten af organisationen. Desuden giver den organisatoriske samling nye muligheder for at kunne prioritere og fokusere på de kommunikationstiltag, som ud fra en samlet betragtning giver størst organisatorisk og kommunikationsstrategisk værdi og effekt.

Oplægget lægger op til en grundlæggende opbygning af kommunikationsindsatsen og består som sådan af nogle kendte udviklingsskridt på kommunikationsområdet. Grundtanken er, at en styrkelse af kommunikationsindsatsen bør ske ved at tage udgangspunkt i den "hverdagskommunikation", som foregår i mødet mellem borger, virksomhed og kommunen - ikke mindst på de kommunale institutioner og serviceområder, hvor der er den største borgerkontakt. Herfra kan der skabes fælles læring, udvikles generiske kompetencer og værktøjer. Den bagvedliggende antagelse er, at hverdagskommunikation, som lykkes, i høj grad påvirker borgernes mv. opfattelse af kommunen mere generelt og at det gør kommunikationen nemmere og mere effektiv.

Økonomiske konsekvenser

Oplægget tager højde for, at de centrale ressourcer til kommunikation, både hvad angår medarbejder og driftsmidler, er begrænsede, og at kommunikationsindsatsen derfor skal styrkes ved at øge organisationens kommunikative kompetencer generelt. Størstedelen af de afsatte driftsmidler går i dag til den lovpligtige annoncering i DGO og til vedligeholdelse af kommunens nuværende hjemmeside. Der vurderes kun begrænsede muligheder for omdisponering af dette på kortere sigt. Hvis der ønskes nye og mere ambitiøse kommunikationsindsatser fra centralt

hold vil det være nødvendigt at finde finansiering hertil på anden vis end indenfor det eksisterende budget (ca. 0,75 mio. kr. pr. år).

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget har kompetence til at træffe beslutning om igangsætning af det beskrevne forløb til styrkelse af kommunens kommunikationsindsats.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der igangsættes et forløb til styrkelse af kommunens kommunikationsindsats som beskrevet i oplægget.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Udsat.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Regional udviklingsplan

.

Sagsfremstilling

Region Hovedstaden og KKR Hovedstaden har fremsendt den sagen vedlagte skrivelse af 7. marts 2012 sammen med udkast til regional udviklingsplan (RUP) for perioden 2012-2016 med en vækstdagsorden skitseret gennem fire temaer: Erhverv, uddannelse, trafik og klima.

KKR vedtog den 27. januar 2012 at anbefale kommunerne at behandle og godkende planen. Det sagen vedlagte trykte udkast er sendt i offentlig høring, og der kan afgives høringssvar frem til 14. juni 2012. Høringssvar forventes behandlet af regionrådet efterfølgende.

Sammenholdes den regionale udviklingsplan med Lyngby-Taarbæks udviklingsstrategi, Vidensby 2020, er der flere korresponderende indsatsområder. Lyngby-Taarbæks forslag til kommuneplanstrategi og klimastrategi indeholder på samme måde emner, der støtter op om den regionale udviklingsplan.

På den baggrund er udarbejdet det sagen vedlagte udkast til høringssvar.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udkastet til regional udviklingsplan tages til efterretning, og at høringssvar afgives.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Anbefales.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Dagsordensproduktion

Sagsfremstilling

Kommunen har tidligere kunnet arbejde med digital dagsordensproduktion i produktet Minutes Pro. Minutes Pro er mere end 10 år gammelt og understøttes ikke længere af hverken producenten eller distributører. I forbindelse med renoveringen af driftsplatformen til Notes var det ikke teknisk muligt at videreføre Minutes Pro. Der arbejdes derfor med at implementere en ny løsning til digital dagsordensproduktion – Projekt Dagsordener.

På baggrund af politisk forespørgsel om anskaffelse af publiceringssystemet eDagsorden fra Ditmer, kan følgende vedr. løsningsvalg oplyses:

Der er følgende to årsager til, at det ikke anbefales at anskaffe eDagsorden fra Ditmer:

eDagsorden kan udelukkende løfte publicering af dagsordener. Således vil de manuelle arbejdsprocesser, der ligger bagved produktionen af indhold til dagsordener, være uændrede.

Kommunen har i dag ikke en generel sikkerhedsløsning til mobile enheder. Den nuværende sikkerhedsløsning til mobile enheder er indbygget i Notes traveler og kan alene håndtere traveler-data. Ved anskaffelse af eDagsorden vil der derfor være behov for at anskaffe en sikkerhedsløsning af mere generel karakter til mobile enheder. Derfor er der relativt store følgeomkostninger forbundet med anskaffelse af eDagsorden, jf. det sagen vedlagte notat af 8. maj 2012.

Projekt Dagsorden indebærer plan om, at der primo 2013 er implementeret en løsning, der indeholder:

- Funktionalitet der digitalt understøtter produktionen af dagsordensmaterialer til en defineret og ensartet standard
- Netværksfunktioner, som understøtter kommunikationsbehov før og under møder
- Publiceringsproces med indbygget sikkerhed rettet mod Internet, Polweb, Intranet
- Anvendelighed på nuværende og fremtidige typer af mobile enheder
- Strukturel og funktionel sammenhæng med kommunens øvrige løsninger.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for de afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Det foreslås, at forvaltningen fortsætter anskaffelse og implementering af Projekt Dagsorden.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Godkendt, idet tidshorizonten medio 2013 ønskes fremskyndet til oktober 2012, og at der i øvrigt sker en koordination af dagsordensproduktionen hurtigst muligt.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Lyngby Svømmehal – igangsættelse af projekt

Sagsfremstilling

I forbindelse med budget 2012-15 blev det besluttet at igangsætte et nyt projekt om renovering af Lyngby Svømmehal. Der er afsat knap 10 millioner kroner, og udgiften forventes afholdt i 2013. Kultur- og fritidsudvalget besluttede på udvalgets møde 8.december 2011, at det afsatte rådighedsbeløb skal anvendes til en modernisering af de nuværende faciliteter, som kan være med til at skærpe svømmehallens profil med fokus på sundhed og velvære. Samtidig skal svømmehallen være en integreret del af Lyngby Idrætsby. Udvalget besluttede at nedsætte en arbejdsgruppe, der skal komme med et oplæg til modernisering af faciliteterne indenfor de eksisterende bygningsmæssige rammer og indenfor den økonomiske ramme.

Resultaterne af arbejdsgruppens arbejde er samlet i en rapport, der nu forelægges Kultur- og Fritidsudvalget, således at Kultur- og Fritidsudvalget kan drøfte sagen og anmode Kommunalbestyrelsen om frigivelse af anlægsbevilling.

Arbejdsgruppens konklusioner

Arbejdsgruppen sætter et varmtvandsbassin øverst på prioriteringslisten, fordi det tilgodeser både offentlige brugere og foreningsbrugere og fordi det, sammen med moderniserede omklædningsfaciliteter, vil kunne være med til at trække flere brugere til hallen, herunder familier. De øvrige ønsker tilgodeser mange af de eksisterende motionsbrugere og foreningsbrugere og forventes også at kunne tiltrække nye brugergrupper omkring nye motionsaktiviteter som fx aquaspinning .

Arbejdsgruppen har arbejdet ud fra, at der skal være så få driftsforstyrrelser som muligt under moderniseringen af svømmehallen og har derfor foreslået moderniseringer, der stort set kan udføres uden ekstra lukkedage. Arbejdsgruppen anbefaler, at arbejdet med moderniseringen af svømmehallen går i gang, så snart der er truffet en beslutning omkring Lyngby Idrætsby.

Arbejdsgruppen har udarbejdet følgende prioriterede liste over ønsker til faciliteter:

Forslag til modernisering af Lyngby Svømmehal	Prisoverslag
Etablering af varmtvandsbassin 6 gange 10 meter, der kan bruges til mange formål, som fx babysvømning, småbørnsbassin, træning, aquagymnastik, ophold til svømmere og springere mellem spring og konkurrence og som derfor opfylder ønsker og behov hos både offentlige svømmere og foreningsbrugere.	8 millioner

Bassinet opføres under eget tag i tilknytning til svømmehallen, da dette er det økonomisk mest favorable. I tilknytning til varmtvandsbassinet reserveres plads til senere at kunne etablere sauna og dampbad.	
Modernisering af omklædningsfaciliteter – 4 familieomklædningsrum og bedre puslefaciliteter i eksisterende omklædningsrum	800.000 kr.
Omfordeling af vipper til synkronhop, så der etableres 2 3-meter vipper til brug for både udspringsklubben og offentlige brugere samt nyt springtårn	300.000 kr. (eksklusiv springtårn, som det ikke har været muligt at få indhentet pris på)
10 aquaspinningcykler	100.000 kr.
Svømmeure i hver ende af bassinet – til brug for motionssvømning og konkurrencesvømning	10.000 kr.
Bænke til tilskuere mellem de to bassiner	30.000 kr.
Enkle motionsredskaber, som kan bruges af offentlige brugere og foreninger	30.000 kr.
Bedre belysning i og omkring springbassin – lys der kan bruges fleksibelt til forskellige arrangementer	75.000 kr.
Flydeanlæg langs vippen i udspringsbassin	50.000 kr.
I alt	9.395.000 kr. eksklusiv springtårn
Faciliteter, der tænkes ind i det samlede Lyngby Idrætsbyprojekt og som også kan bruges af svømmehallens brugere <ul style="list-style-type: none"> • Styrketræningsrum • Tørspringsfaciliteter (springgrav) • Massage og fysioterapi 	

I forlængelse af arbejdsgruppens arbejde og det skitsearbejde, der er resultatet af brugerinddragelsesprocessen foreslår forvaltningen, at moderniseringen af Lyngby Svømmehal og den eventuelle nybygning af varmtvandsbassin tænkes sammen med (gen)etablering af motions- og styrketræningsfaciliteter i idrætsbyen. Forvaltningen har her været i dialog med FOF omkring samarbejdsmuligheder i Lyngby Idrætsby, som det anbefales, at der arbejdes videre med i detailprojekteringen. I forbindelse med nye samarbejder skal der også ses på de offentlige åbningstider.

Økonomiske konsekvenser

Der er afsat 9,7 millioner kroner til modernisering af Lyngby Svømmehal. Der er afsat midler til etablering af motions- og styrketræningsfaciliteter i den pulje, der er afsat til breddeidrætsfaciliteter i Lyngby Idrætsby.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Børne- og Fritidsforvaltningen foreslår, at Kultur- og fritidsudvalget drøfter sagen og indstiller til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen,

1. at arbejdet med detailprojekteringen for modernisering af Lyngby Svømmehal kan sættes i gang
2. at (gen)etablering af motions- og styrketræningsfaciliteter i idrætsbyen medtænkes i projektet og indgår i detailprojekteringen
3. at FOF indtænkes i detailprojekteringen, hvis der kan opnås enighed med FOF om konditionerne.
4. at der frigøres anlægsbevilling på 1,5 millioner til detailprojektering af modernisering af Lyngby Svømmehal samt etablering af motions- og styrketræningsfaciliteter. Anlægsbevillingen tages fra beløbet afsat til modernisering af Lyngby Svømmehal.

Kultur- og fritidsudvalget den 10. maj 2012:

Indstillet som foreslået af forvaltningen.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Anbefales

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Kommunale vandhandleplaner

Sagsfremstilling

Regeringen har den 22. december 2011 vedtaget vandplanerne. Planerne er udarbejdet efter bestemmelserne i miljømålsloven, som lovmæssigt implementerer EU's vandrammedirektiv (direktiv nr. 2000/60/EF af 23. oktober 2000) i Danmark. Formålet med vandrammedirektivet er at sikre et forbedret vandmiljø på tværs af landegrænser i EU. Generelt opererer vandplanerne med en målsætning om, at vandområdernes tilstand skal være ”god økologisk tilstand” inden 2015. I visse områder er fristen for at opfylde miljømålet forlænget. Vandplanerne har en planperiode på 6 år. Den aktuelle planperiode løber fra 2010-2015, men er blevet forkortet med 2 år på grund af forsinkelser i forbindelse med Statens udarbejdelse af planerne. I planhierakiet er vandplanen en overordnet plan, som al øvrig kommunal planlægning skal efterleve. For Lyngby-Taarbæk Kommune drejer det sig om vandplanen for Øresund - Hovedopland 2.3, Vanddistrikt Sjælland. Vandplanen erstatter Regionplan 2005's retningslinjer.

Forslag til statens vandplaner har i henholdsvis januar 2010 og marts 2011 været udsendt i hhv. en teknisk forhøring og offentlig høring. Høringerne har givet anledning til en række ændringer i vandplanerne. Kommunens høringssvar blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget på møde den 12. marts 2010 og 15. marts 2011.

Kommunen skal udarbejde handleplaner, der beskriver den indsats, der skal gennemføres for at opfylde de statslige vandplaners mål. Kommunens forslag til vandhandleplanen skal være færdig senest 6 måneder efter, at vandplanerne er vedtaget, det vil sige senest den 22. juni 2012. Forslag til vandhandleplanen sendes herefter i 8 ugers offentlig høring. Vandhandleplanen skal være endelig vedtaget senest 1 år efter, at vandplanerne er vedtaget, det vil sige senest den 22. december 2012. Udkast til Lyngby-Taarbæk Kommunes vandhandleplan er vedlagt sagen. Efter den offentlige høring skal kommunen indarbejde evt. bemærkninger i vandhandleplanen og den vil efterfølgende blive forelagt Kommunalbestyrelsen til godkendelse. Detailplanlægningen påbegyndes i 2013, når handleplanerne er endelig vedtaget.

Vandhandleplanen er blevet udarbejdet på baggrund af det indsatsprogram, der er fastsat i vandplanen for denne planperiode. Alle indsatser skal gennemføres inden udgangen af 2015. I Lyngby-Taarbæk er der i denne planperiode indsatser til ændret vedligeholdelse på ca. 700 m vandløb, restaurering af en sø (biomanipulation) samt specifikke indsatser til 10 regnbetingede spildevandsudløb. Desuden skal der indsamles ny viden på grundvandsområdet. En del indsatser på

blandt andet grundvandsområdet samt søer er udsat til næste planperiode (2015-2021).

Naturstyrelsen, som skal godkende vandhandleplanen, kan sende planen retur, hvis den er i strid med vandplanerne, eller hvis kommunen ikke efterlever målene.

Udarbejdelse af handleplanen er sket i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning, Rudersdal og Gentofte Kommuner samt Naturstyrelsen.

Teknisk Forvaltning har endnu udarbejdet de endelige kort til illustration af indsatsen og har endnu ikke udsendt handleplanen i intern høring hos de berørte parter. Såfremt der på denne baggrund kommer ændringer eller præciseringer i handleplanen før den offentlige høring, ønsker Teknisk Forvaltning derfor bemyndigelse til at tilføje disse ændringer uden, at de skal forelægges Kommunalbestyrelsen. Kommunalbestyrelsen vil efterfølgende blive orienteret, hvis der er foretaget væsentlige ændringer.

Økonomiske konsekvenser

Miljømålene nås ved en kombination af både generelle og målrettede omkostningseffektive virkemidler. Der er lagt op til, at kommunerne i høj grad skal benytte de beføjelser, som kommunen allerede i dag har efter sektorlovgivningen for eksempel på spildevandsområdet. Det er endnu uklart, hvorledes de øvrige indsatser finansieres. Staten har meldt ud, at der vil blive tildelt DUT- midler som kompensation for kommunernes udgifter, og desuden vil der være mulighed for at søge om statslige midler til indsatserne.

Udmøntning af handleplanen vil udover den fysiske indsats kræve en del administrative ressourcer, da der bl.a. skal meddeles forskellige myndighedstilladelser i forbindelse med indsatserne.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget:

1. godkender Teknisk Forvaltnings forslag til vandhandleplan.
2. bemyndiger Teknisk Forvaltning til at foretage mindre ændringer i forslaget inden offentliggørelsen den 22. juni 2012, hvis der opstår behov.

Kommunalbestyrelsen orienteres efterfølgende, hvis der er væsentlige ændringer.

Teknik- og Miljøudvalget den 8. maj 2012:

Punkterne 1 og 2 anbefales.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Anbefales.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

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 anlægsomkostninger 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 Lokalbaneln 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, Lokalbaneln 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.

Teknik- og Miljøudvalget 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.

(C og F) ønsker, at vurderingen af forlængelse til Ravnholm tages ud af høringssvaret. (V og O) er ikke enige i dette.

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

(C) forudsætter, at linjeføringen kan holdes indenfor det nuværende vejprofil på Buddingevej.

Liss Kramer Mikkelsen (A) var fraværende.

Byplanudvalget den 9. 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.

(A, B, C og F) ønsker, at vurderingen af forlængelse til Ravnholm tages ud af høringssvaret. (V) stemmer imod.

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

(C) forudsætter, at linjeføringen kan holdes indenfor det nuværende vejprofil på Buddingevej. De øvrige partier konstaterer, at dette allerede fremgår af høringssvaret.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Anbefales i overensstemmelse med behandlingen i fagudvalgene, idet forvaltningen udarbejder et justeret udkast til høringssvar til brug ved kommunalbestyrelsens behandling.

C opretholder forbehold fra byplanudvalget.

Endvidere godkendtes forhandlingsmandat til forvaltningen vedr. DTU, jf. det på mødet omdelte fortrolige dokument herom dateret 11. maj 2012.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Helhedsplan for de stationsnære områder omkring Sorgenfri S-station

Sagfremstilling

Resumé

Økonomiudvalget behandlede den 13. december 2011 de indkomne idéer og forslag til forhøring om Sorgenfri Torvs fremtid. Udvalget besluttede, at bemyndige forvaltningen til at arbejde med et forslag til ny proces og tidsplan for en udvikling af området, herunder at sondere ønsket hos ejerne af Sorgenfri Torv såvel som de øvrige grundejere m.h.t. at indgå i en helhedsplan for de stationsnære arealer. Forvaltningen har efterfølgende afholdt møder med de berørte ejere herom.

På den baggrund har Freja ejendomme og MT Højgaard den 10. april 2012 fremsendt program for parallelopdrag til en udvikling af området.

Proces og tidsplan

Et parallelopdrag er en arbejdsform, hvor flere teams udarbejder hver sit forslag, men hvor ideerne udvikles igennem workshops mv. Bygherren har oplyst, at i dette parallelopdrag får deltagerne ikke lejlighed til at se hinandens forslag. Der vil blive afholdt 3 workshops, hvor MT Højgaard, Freja ejendomme, andre faglige rådgivere samt forvaltningen vil sparrer med de fire arkitektteams. Følgende fire teams er udvalgt efter prækvalificering og interviews: PLH arkitekter/Stig Lennart Andersson, Transform, Polyform og Entasis.

Den sidste workshop vil finde sted den 30. maj 2012, hvor de fire teams vil præsentere projekterne. Herefter vil bygherren gennemgå og vurdere projekterne sammen med en faglig komité. Efterfølgende fremsender bygherren sit forslag sammen med vurderingskomitéens sammenfatning. De fire bud kan i princippet alle bidrage til den videre udvikling af en helhedsplan for området og lokalplangrundlag for den tidligere politistation.

Det foreslås, at processen med en forhøring om de stationsnære arealer fremmes, da de indkomne projektforslag vil indgå som en del af de mulige idéer og forslag til en udvikling af området. Det foreslås at projekterne udstilles, og at der i forbindelse med åbningen af udstillingen afholdes et borgermøde. Selvstændig sag om forhøring forelægges for udvalget på junimødet.

Indhold af Program

Program for parallelopdrag af marts 2012 er lagt på sagen. I programmet fastsættes, at projektforslaget skal indeholde følgende:

- Bebyggelsesplan for Hummeltoftevej 14, der er karakterfuld og identitetsskabende. Bebyggelsesplanen skal bygge på volumenstudier, en beskrivelse af rumlige kvaliteter, anvendelsespotentialer og indeholde et arkitektonisk bud.
- Bebyggelsesplanen skal kunne indgå i en visionær plan for hele området, herunder primært Sorgenfri Station, Hummeltoftevej og Sorgenfri Torv, hvor kendte og nye typer af forholdet mellem byudvikling i den store skala, trafik, funktioner, bygningskunst og landskabskunst bliver til en berigelse af stedet.
- Forholdet til ”stedets” karakteristika, den bymæssige strukturelle sammenhæng og til landskabet.
- Økonomisk og miljømæssig bæredygtighed i en høj arkitektonisk kvalitet.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget for så vidt angår fastlæggelse af kommuneplanrammer for området.

Byplanudvalget for så vidt angår fastlæggelse af lokalplangrundlag for området.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. processen med en forhøring om de stationsnære arealer fremmes,
2. de indkomne forslag indgår som en del af de mulige idéer og forslag til en udvikling af området, og
3. projektforslagene udstilles, og at der afholdes et borgermøde i forbindelse med åbning af udstillingen.

Byplanudvalget den 9. maj 2012:

Ad 1 – 3 Anbefales.

Ejerne af Hummeltoftevej 114 inviteres til næste udvalgs møde. Udvalget ønsker endvidere et oplæg til, hvordan borgerdialogen kvalificeres bedst muligt.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Godkendt.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Kommunale repræsentanter i bestyrelsen for Foreningen Lyngby-Taarbæk Vidensby

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen godkendte den 28. november 2011, jf. den sagen vedlagte protokoludskrift, at kommunen kan indgå som medlem af foreningen på baggrund af de for foreningen opstillede vedtægter. Samtidig blev det fastlagt, hvorledes kommunalbestyrelsens repræsentanter udpegedes til brug ved foreningens stiftelse.

På foreningens stiftende generalforsamling den 23. januar 2012, jf. den sagen vedlagte protokoludskrift heraf, indtrådte fra kommunens side således Søren P. Rasmussen, Simon Pihl Sørensen, Hans Henrik Madsen samt Rolf Aagaard-Svendsen i bestyrelsen. Bestyrelsens medlemmer blev indvalgt for perioden frem til afholdelse af foreningens første ordinære generalforsamling.

På den stiftende generalforsamling blev endvidere besluttet, at foreningens første ordinære generalforsamling afholdes den 24. maj 2012.

Kompetence

Kommunalbestyrelsen, idet sagen forelægges gennem økonomiudvalget som følge af kommunens bidrag til finansiering af foreningens virksomhed.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der tages stilling til, hvem der på generalforsamlingen skal indstilles som kommunens fire repræsentanter.

Økonomiudvalget den 17. april 2012:

Anbefales, idet der peges på følgende kommunale repræsentanter:
Rolf Aagaard-Svendsen, Hans Henrik Madsen, Simon Pihl Sørensen og Søren P. Rasmussen.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen den 23. april 2012:

Sagen tilbagesendes til Økonomiudvalget.

Rolf Aagaard-Svendsen (C) var fraværende.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

På foreningens generalforsamling indstilles Rolf Aagaard-Svendsen, Hans Henrik Madsen, Simon Pihl Sørensen og Søren P. Rasmussen.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Omegnskommunernes Samarbejde - orientering om igangsatte projekter

Sagsfremstilling

På borgmestermødet den 9. marts 2012 i Omegnskommunernes Samarbejde blev det besluttet at igangsætte fem arbejdsgrupper med repræsentation af borgmestrene fra de deltagende kommuner, jf. det sagen vedlagte referat af mødet. De fem arbejdsgrupper dækker følgende områder:

- Trafik og erhvervsudvikling
- Beskæftigelse og uddannelse
- Sundhed og velfærd
- Kommunikation
- Restancer.

Til brug for mødet var der udarbejdet den sagen vedlagte handleplan af 2. marts 2012 med beskrivelse af indholdet i og forslag til initiativer indenfor de fem arbejdsgrupper. Sammensætningen af de fem arbejdsgrupper fremgår af det sagen ligeledes vedlagte notat af 9. marts 2012. De enkelte arbejdsgrupper arbejder med emnerne frem mod næste borgmestermøde den 8. juni 2012. Lyngby-Taarbæk Kommune er repræsenteret i arbejdsgruppen om trafik og erhvervsudvikling, hvor Rødovre Kommune er "tovholder". Kommunaldirektørerne fra de otte deltagende kommuner mødtes den 28. marts 2012 for at afklare det nærmere indhold i og det videre arbejde med oplæg på trafik- og erhvervsområdet. På mødet blev det besluttet, at arbejdsgruppen alene arbejder med trafikområdet, og at fokus er på at øve indflydelse på den nedsatte Trængselskommission og få del i de mere end 1 mia. kr., som er afsat til investeringer i kollektiv trafik. Trængselskommissionen skal i januar 2013 fremlægge forslag for Regeringen. En samlet strategi er planlagt at skulle ligge færdig august 2013.

For at kunne fremkomme med forslag til investeringer i den kollektive trafik nedsatte kommunaldirektørerne en trafikgruppe bestående af folk med tekniske, økonomiske og kommunikationsfaglige kompetencer. Bjarne Holm Markussen deltager i gruppen, som i første omgang har fået i opdrag at udarbejde en samlet oversigt over allerede beskrevne forslag til investeringer i den kollektive trafik i omegnskommunerne og city, jf. herved det sagen vedlagte forslag af 22. marts 2012 til principper for fælles interessevaretagelse.

Økonomiske konsekvenser

Sagen har på det foreliggende grundlag ikke økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget beslutter om kommunens deltagelse i arbejdsgruppen om trafik og erhvervsudvikling. Når der foreligger forslag fra arbejdsgruppen om investeringer i den kollektive trafik, vil disse blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget som forudsætning for Kommunalbestyrelsens stillingtagen

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at kommunen deltager i arbejdsgruppen om trafik og erhvervsudvikling.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Godkendt.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Fælles overblik over erhvervsservicen i de nordsjællandske kommuner

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget fik den 20. marts 2012 en mundtlig orientering om, at kommunen sammen med kommunerne i Nordsjælland har igangsat et arbejde med at skabe fælles overblik over, hvordan de enkelte kommuner har valgt at organisere deres erhvervsservice og hvilke øvrige erhvervspolitiske og -udviklingsmæssige initiativer, som de har taget. Drøftelserne har også handlet om de enkelte kommuners samarbejdsaftaler med Væksthus Hovedstadsregionen, og her har der været fælles interesse for erfaringsudveksling. Trods forskelle i bl.a. organisering og økonomiske rammer er der omvendt ligheder i den måde, som kommunerne leverer den lokale erhvervsservice til iværksættere og nystartede virksomheder. I de fleste kommuner varetages dette af eksterne leverandører, og servicen svarer til det, som leveres i Lyngby-Taarbæk Kommune i form af informationsmøder, kurser og temamøder.

I forbindelse med drøftelserne er det kommet frem, at de fleste kommuner ønsker større sammenhæng mellem kommunens egen erhvervsservice og den service, som leveres af Væksthuset. Der efterspørges en enstrengt service, således at det bliver nemmere for iværksættere og virksomheder at finde vej i systemet og få en samlet service, lige fra den basale til den mere specialiserede service. Nogle af de deltagende kommuner overvejer at lægge deres lokale erhvervsservice ind under Væksthuset for at få sammenhæng.

Forvaltningen har ikke nærmere vurderet denne mulighed for Lyngby-Taarbæk Kommune, idet noget sådant dog under alle omstændigheder må forventes at ville medføre merudgifter, da Væksthuset er dyrere end kommunens nuværende leverandør. Imidlertid er det relevant at vurdere den fremtidige organisering af kommunens erhvervsservice i sammenhæng med vidensby-strategien og det lokale samarbejde herom.

Økonomiske konsekvenser

Sagen indebærer ikke økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, orienteringen tages til efterretning.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Taget til efterretning.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Status Beskæftigelsesplan 2012 1. kvartal

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen skal ifølge lovgivningen udarbejde en beskæftigelsesplan, der beskriver udfordringer og sætter mål for beskæftigelsesindsatsen.

Hvert kvartal forelægger forvaltningen en status for udviklingen i målopfyldelsen i beskæftigelsesplanen. Status forelægges økonomiudvalget og består af følgende:

- Et kort notat med status for de enkelte mål samt uddybning af status for mål, hvor der er udfordringer.
- En oversigt over status på de enkelte mål
- En række figurer, der viser udviklingen for hvert mål
- 7 figurer, der viser baggrundsdata om den registrerede bruttoledighed, udviklingen i antallet af fuldtidspersoner, udviklingen i rettidigheden for henholdsvis jobsamtaler og aktivering.

Der henvises til det sagen vedlagte notat af 2. maj 2012 om status på Beskæftigelsesplan 2012, 1. kvartal.

I forhold til status for ministerens mål (arbejdskraftreserven, tilgangen til permanent offentlig forsørgelse, unge på offentlig forsørgelse og ikke-vestlige indvandrere og efterkommere på offentlig forsørgelse) bygger status på tal fra februar 2012 og dermed er tal for marts 2012 ikke med. Årsagen er en forsinkelse fra Arbejdsmarkedsstyrelsen i opgørelsen af status for ministermålene. Såfremt tallene bliver tilgængelige inden mødet i Økonomiudvalget, vil forvaltningen medbringe nyeste status for ministermålene til mødet.

Status for 1. kvartal 2012 viser overordnet set en positiv udvikling i forhold til de fastsatte mål. Dette skal ses i lyset af en fortsat usikkerhed om udviklingen i ledigheden og at forventningen fortsat er en svagt stigende ledighed i 2012. Ligeledes er der også behov for fortsat fokus på en række områder, hvor der er udfordringer jf. sag om resultatrevisionen, som blev forelagt økonomiudvalget den 17. april 2012. I resultatrevisionen er der en uddybet redegørelse for jobcenterets indsats for at imødegå udfordringerne. Denne sag giver på den baggrund en kort status for opfyldelse af målene i Beskæftigelsesplan 2012.

Status viser en positiv udvikling i forhold til følgende områder:

- Arbejdskraftreserven
- Tilgangen af personer på permanent offentlig forsørgelse
- Akademikerindsats
- Sygedagpengeindsats
- Virksomhedsrettet indsats

Det er afgørende at holde stort fokus på indsatsen og dermed fastholde den positive udvikling, som er i forhold til målene nævnt herover. Ligeledes er der også stort fokus på indsatsen i forhold til de tre mål, hvor status for 1. kvartal viser at målene endnu ikke er nået. Det er i forhold til disse tre mål:

- Unge på offentlig forsørgelse
- Ikke-vestlige borgere på offentlig forsørgelse
- Langtidsledighed

Unge på offentlig forsørgelse: I forhold til unge på offentlig forsørgelse viser status en stigning på 0,8 pct. fra december 2010 til februar 2012. Målet er et fald på 1 pct. fra december 2010 til december 2012. Lyngby-Taarbæk har dog en makant lavere stigning i forhold til andre kommuner med samme rammevilkår, der har en stigning på 4,9 pct.

Ikke vestlige borgere på offentlig forsørgelse: Målet er at fastholde samme niveau som i december 2010 i antallet af ikke-vestlige borgere på offentlig forsørgelse. Status viser en stigning på 6,7 pct. fra december 2010 til februar 2012. Gruppen af sammenlignelige kommuner har haft en stigning på 7,9 pct.

Langtidsledighed: I beskæftigelsesplan 2012 er der mål om en maksimal stigning på 5 pct. i antallet af borgere med mere end 1 års ledighed. Status viser en stigning på 5,5 pct. fra december 2010 til februar 2012. Samme opgørelse for sammenlignelige kommuner viser, at de samlet set har haft en stigning på 19,4 pct.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at status for Beskæftigelsesplan 2012, 1. kvartal tages til efterretning.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Taget til efterretning, idet udvalget noterer sig udviklingen i andelen af unge på offentlig forsørgelse som særligt opmærksomhedspunkt, som ønskes nærmere beslyst.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

VVM-høring om Banedanmarks signalanlæg på strækningen Lyngby-Hillerød

Sagsfremstilling

Banedanmark ønsker at udskifte signalsystem på S-banestrækning Lyngby-Hillerød. Signaludskiftningen vil forbedre sikkerheden og regulariteten på strækningen. Endvidere kan S-togenes hastighed øges fra 88 til 108 km/t, som på resten af S-togsnettet.

Projektet medfører, at den markante ”ga-da-gung-lyd” forsvinder, da alle sporisolatorer på skinnerne fjernes. Den øgede toghastighed medfører omvendt en øget støj på op til 4 dB over Miljøstyrelsens vejledende krav. Det forekommer især i åbne landområder, men medfører også en stigning i antallet af støjbelastede boliger. Banedanmark tilbyder støjisolering af disse boliger, der ligger spredt på strækningen Lyngby – Hillerød.

Projektet har VVM-pligt på baggrund af en VVM-screening, da projektet omfattes af VVM-bekendtgørelsens bilag 2 pkt. 14, jf. bilag 1 pkt 24. Naturstyrelsen Roskilde er myndighed for projektet. Lyngby-Taarbæk Kommune er part og dermed høringsberettiget.

Kommunalbestyrelsen behandlede den 19. december 2011 forslaget til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for nyt signalanlæg på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød. Som følge heraf sendte Lyngby-Taarbæk høringssvar med bemærkninger vedr. flg. punkter:

- Tydeliggørelse af hvilke boliger, der vil blive støjbelastet og hvilke, der vil blive tilbudt støjisolering
- Opdatering af kortmateriale, så bl.a. "Hvalen" indgår i undersøgelsen.

Naturstyrelsen har nu fremsendt den sagen vedlagte sammenfattende redegørelse af 11. april 2012 m/ bilag.

Lyngby-Taarbæk Kommunes tidligere afgivne bemærkninger har medført en opdatering af kortmateriale og en ny støjberegning af hele strækningen. Naturstyrelsen har endvidere fremsendt en liste over hvilke boliger, der vil blive støjbelastet, samt hvilke boliger, der vil blive tilbudt støjisolering.

Da "Hvalen" blev opført på et allerede støjpåvirket område har bygningen støjafskærmende glasfacade mod banen og et buet design hvor boligerne er vendt væk fra banen. Dermed er boliger og gårdmiljø afskærmet fra støjpåvirkning

fra banen, så støjpåvirkningen ligger indenfor de vejledende grænseværdier. Banedanmark har med de supplerende beregninger redegjort for, at støjpåvirkning af boliger i "Hvalen" fortsat vil ligge indenfor de vejledende støjgrænser på trods af øget støjbelastning som følge af signalprojektet.

Forvaltningen vurderer, at Lyngby-Taarbæk Kommunens bemærkninger fra høringssvar er behandlet på tilfredsstillende vis. Forvaltningen mener endvidere, at projektet ikke er til hinder for større udviklingsmuligheder i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Taget til efterretning.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Pulje til bygningsvedligeholdelse 2012

.

Sagsfremstilling

I forbindelse med budget 2012 er der afsat en investeringspulje på 4,95 mio. kr. til genopretning af kommunens bygningsmasse. De i 2012 planlagte arbejder fremgår af det i sagen vedlagte bilag. Midlerne er prioriteret ud fra en langsigtet fordeling imellem kommunens bygningsmasse fordelt på vedligeholdelse af klimaskærm og tekniske installationer.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der gives en anlægsbevilling på 4,95 mio. kr., der finansieres af det i 2012 afsatte rådighedsbeløb.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Anbefales.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Godkendelse af udviklingsstrategi - Rammeaftale 13

Sagsfremstilling

Kommunerne fik i marts 2011 ansvaret for at koordinere det specialiserede socialområde og udarbejde en årlig rammeaftale i to dele, henholdsvis en udviklingsstrategi og en styringsaftale.

Kommunerne i Region Hovedstaden skal inden 1. juni 2012 godkende udviklingsstrategien. Udviklingsstrategien er den faglige del af den sociale rammeaftale. Udviklingsstrategien skal bl.a. sikre koordinationen i udviklingen af de særligt specialiserede tilbud og skabe synlighed om kapacitetsudviklingen. KKR Hovedstaden godkendte udviklingsstrategien på sit møde d. 23. marts 2012. Udviklingsstrategien samt en del bilag til denne er udsendt med dagsordenen. Resterende bilag ligger i sagen.

Formålet med udviklingsstrategien er:

- at sikre og styre den faglige udvikling af tilbuddene på tværs af kommunegrænser, så alle kommuner til stadighed er i stand til at tilbyde de rigtige tilbud af høj kvalitet også til små målgrupper og målgrupper med komplicerede problemer
- at skabe synlighed og gennemsækelighed om kapacitet, behov for pladser samt takst- og udgiftsudvikling
- at sikre koordination og udvikling af nye tilbud særligt til små målgrupper og målgrupper med komplicerede problemer, så ekspertise og ressourcer (på særlige områder) anvendes hensigtsmæssigt.

Udviklingsstrategien omfatter således ikke alle tilbud på det specialiserede socialområde, men fokuserer på tilbud til borgere med de mest komplekse og specielle behov, som kræver et stort befolkningsgrundlag.

Udviklingsstrategien for 2013 er udarbejdet med afsæt i indberetninger fra kommunerne om behov og udviklingstendenser inden for både målgrupper og tilbudstyper samt indberetninger fra kommunerne og Region Hovedstaden om belægning og kapacitet.

På baggrund af analysen af indberetningerne kan der udledes udviklingstendenser og perspektiver for det specialiserede socialområde for børn, unge og voksne i 2013 og årene frem. De temaer der er drøftet i KKR fremgår af notat d. 18. april 2012, der er udsendt til udvalgets

medlemmer.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Social- og Sundhedsforvaltningen samt Børne- og Fritidsforvaltningen foreslår, at sagen anbefales overfor Kommunalbestyrelsen.

Social- og Sundhedsudvalget den 9. maj 2012:

Anbefales.

Hans Henrik Madsen (F) var fraværende.

Børne- og ungdomsudvalget den 10. maj 2012:

Anbefales.

Trine Nebel Schou (B) var fraværende.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Anbefales.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Status kontrolgruppens arbejde 2011

Sagsfremstilling:

Som led i budgetforliget for 2008 blev der i Social- og Sundhedsforvaltningen etableret en kontrolenhed til bekæmpelse af socialt bedrageri i Lyngby-Taarbæk Kommune og der blev indarbejdet et sparekrav på 1,4 mio. kr. i 2008, 1,9 mio. kr. i 2009, 2,4 mio. kr. i 2010 og 2,9 mio. kr. i 2011.

Kontrolgruppen har i 2011 gennemgået:

- 157 økonomiske fripladssager og sendt tilbagebetalingskrav ud til 109 personer
- 46 modtagne anmeldelser fra borgere omkring socialt bedrageri
- liste over 150 personer med ukendt adresse
- liste over 95 sager med nyfødte børn hvor forældrene ikke bor sammen
- 9 virksomhedskontrolprojekter

Kontrolgruppens nyindkøbte "Kontroludtrækssystem" blev taget i brug i starten af andet kvartal 2011. Via dette udsøgnings- og undringslistesystem har Kontrolgruppen undersøgt personer med ukendt adresse samt ikke samboende personer, der har fået børn sammen. Det drejer sig om børn født i 2010 og 2011. Arbejdet fortsætter i 2012.

SKAT fik i 2011 tilført ressourcer til forøget virksomhedskontrol, hvilket resulterede i et tættere samarbejde. Der blev foretaget 9 virksomhedskontroller i Lyngby-Taarbæk Kommune, heraf et projekt, hvor 9 kiosker blev kontrolleret, samt et tværkommunalt samarbejde mellem SKAT og 5 omegnskommuner, hvor 28 virksomheder på Lyngby Hovedgade blev kontrolleret.

I to tilfælde af Kontrolgruppens egne planlagte virksomhedskontrolbesøg, har politiet været behjælpelig med at sikre opgavens udførelse.

Kontrolgruppen har i 2011 haft et frugtbart samarbejde med kommunens ejendoms kontor, i sager omkring tvivlsomme bopælsregistreringer.

Kontrolgruppen har ligesom i de tidligere år afholdt kvartalsmøder i en tværfaglig projektgruppe, hvor sagsbehandlere fra de forskellige ydelsesafdelinger er repræsenteret.

Kontrolgruppen har i 2011 registreret 46 modtagne anmeldelser fra borgere, der

ønskede at anmelde personer for socialt bedrageri. Hovedparten af disse blev modtaget anonymt, enten telefonisk eller skriftligt. Alle sager undersøges, bl.a. for at finde ud af, om en anmeldelse er af chikanemæssig karakter eller om en anmeldelse er ubegrundet. 27 anmeldelser er blevet henlagt, uden at der har kunnet konstateres et tilbagebetalingskrav. 5 af de henlagte sager havde karakter af rene chikanesager. Der er truffet afgørelse i 8 af anmeldelserne og 11 anmeldelser er endnu ikke færdigbehandlet.

Der blev i 2011 ikke ført statistik over modtagne undringssager fra kommunens forskellige udbetalende enheder. Det er dog Kontrolgruppens vurdering, at der er en stigning i antal af henvendelsessager og at der er en skærpet bevågenhed omkring socialt bedrageri i kommunens forskellige forvaltninger.

Økonomiske konsekvenser:

Kontrolgruppens opnåede tilbagebetalingskrav samt årlige besparelser fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Kontrolgruppen - Økonomisk status 2010-2011

Ydelser	2010		2011		2012
	Brutto kr.	Netto kr.	Brutto kr.	Netto kr.	
Kontanthjælp	161.321	104.858	923	600	
§34 høje boligudgifter	36.668	23.834	0	0	
Boligsikring	122.127	61.063	22.658	11.314	
Ordinært og ekstra børnetilskud	205.755	0	63.816	0	
Sygedagpenge	95.952	0	0	0	
Hjemmehjælp	212.120	212.120	30.586	30.586	
Boligyldelse	5.477	1.369	0	0	
Økonomisk friplads	580.800	580.812	838.358	838.359	
Førtidspensioner mv.	12.041	7.827	0	0	
Skattesager mv.	193.873	64.000	0	0	
100% statsrefusion	16.152	0	134.780	0	
Samlet tilbagebetalingskrav (1)	1.642.286	1.055.883	1.091.121	880.859	
Årlig besparelse (2)	1.816.493	1.050.273	2.104.911	1.719.903	
Samlet besparelse	3.458.779	2.106.156	3.196.002	2.600.762	
Budgetteret besparelse (3)	2.400.000		2.900.000		2.900.000
Klager sendt til Det sociale Nævn	7		3		
Heraf har kommunen fået medhold	7		1	(1 ikke afgjort)	

Note: 1. Tilbagebetalingskravet er alene krav, som ønskes tilbagebetalt pga. manglende opgivelse af indtægt m.v. og som betyder, at borgeren ikke har været

berettiget til den angivne ydelse i en periode.

Note 2. Den årlige besparelse angiver kroneværdien af den ændrede eller stoppede ydelse et år frem. Beløbet angiver således hvad der er ændret eller stoppet af ydelser og som ikke længere udbetales uberettiget.

Note 3. Den budgetterede besparelse er uændret i 2012.

Projekter for år 2012:

Kontrolgruppen har valgt at fokusere målrettet på en række sociale ydelser, for at undersøge omfanget af uretmæssige udbetalinger og bringe disse til ophør. Af ydelser indgår:

- Pensionstillæg udbetalt til enlige – men som er gift eller samlevende
- Selvstændige som er 100 % sygemeldte og som modtager sygedagpenge
- Ordinært og ekstra børnetilskud til enlige som har fået stoppet deres tilskud, ved ikke at reagere på de årlige enlige erklæringer, som kommunen udsender

Kontrolgruppen har indgået en samarbejdsaftale med kommunens Pladsanvisning omkring regulering, af de nuværende økonomiske fripladser. Den nye procedure skal forhindre, at der årligt efterreguleres store tilbagebetalingsbeløb. Det er Kontrolgruppens vurdering, at der skal følges tæt op på dette område, da der er store økonomiske besparelser at hente for kommunen.

Det tætte samarbejde med SKAT vil fortsætte i 2012. SKAT har dog udmeldt at de har færre ressourcer til rådighed i 2012, hvilket kan få konsekvenser på hyppigheden af virksomhedskontroller fra deres side.

I 2012 vil Kontrolgruppen indgå i en større dialog med Udbetaling Danmark omkring det fremadrettede samarbejde med kontrolopgaverne.

Kontrolgruppen vil videreudvikle brugen af det tilgængelige udsøgnings- og undringsliste system, for at opnå det fulde udbytte af systemets muligheder. Systemet er tiltænkt som et supplement til at opspore bedragerisager, samtidig med Kontrolgruppens behandling af anmeldelser og henvendelsessager.

Det er Kontrolgruppens vurdering, at mængden af borgerhenvendelser og anmeldelser vil være uændret eller stigende i 2012.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Social- og Sundhedsforvaltningen foreslår, at kontrolgruppens arbejde i 2011 tages til efterretning.

Social- og Sundhedsudvalget den 9. maj 2012

Anbefales.

Hans Henrik Madsen (F) var fraværende.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Taget til efterretning, idet forvaltningen vender tilbage med forslag til yderligere tiltag på området.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Model for frokostordning i LTKs daginstitutioner 2012

Sagsfremstilling

I 2010 trådte lov om fleksibel frokostordning i daginstitutioner i kraft. Samme år skulle Børne- og Ungdomsudvalget for første gang træffe beslutning om en model for en kommunal frokostordning som forældre og forældrebestyrelserne senere kunne fravælge. Forud for forældrenes valg havde Lyngby-Taarbæk Kommune i samarbejde med Cowi gennemført en større udbudsproces omkring valg af leverandør.

Ifølge loven skal forældrebestyrelser og forældre senest hvert andet år træffe beslutning om en kommunal frokostordning, og derfor skal forældrebestyrelser og forældre inden udgangen af 2012 træffe beslutning om frokostordningen.

Børne- og Fritidsforvaltningen lægger op til en forenkling af processen omkring valg af ekstern leverandør til frokostordninger i Lyngby-Taarbæk Kommune i 2012. Det foreslås, at forældre og forældrebestyrelser først høres om de ønsker en frokostordning og kun hvis efterspørgslen på frokostordningen overskrider totalomkostninger på 500.000 kr. (set over den 2-årige beslutningsperiode som loven om fleksible frokostordning arbejder med), sendes opgaven i udbud. Ellers findes leverandører på markedet, som kan leve op til kravene i de forslåede modeller. Processen er afstemt med indkøbsafdelingen.

Erfaringer fra 2010

På en lukket sag på Børne- og Ungdomsudvalgsmødet den 15. september 2010 godkendte udvalget, at Børne- og Fritidsforvaltningen indgik i forhandlinger med virksomheden Claus Tingstrøm og Foodsource om en aftale.

Kendetegnende for frokostordningen var:

- En økologiprocent på minimum 75 %
- Levering hver morgen i daginstitutionerne
- Mulighed for bestilling af madpakker op til 2 dage før
- Mulighed for bestilling af almindelig, halal og vegetarisk menu, hvor det tilstræbes at maden ligner den almindelige frokost.

Prisen for ordningen var 597 kr. pr. barn i 11 måneder.

Samtlige forældre og forældrebestyrelser i Lyngby-Taarbæk Kommunes daginstitutioner fravalgte kommunens frokostordning, på trods af, at flere forældre i en spørgeskemaundersøgelse tidligere samme år havde forholdt sig positivt. Som

begrundelse for deres fravalg udtrykte flere forældre:

- en bekymring ved at pålægge andre forældre en økonomisk byrde svarende til ca. 600 kr. om måneden
- at der vil gå tid fra børnene, fordi personalet skal bruge tid på at modtage eller forberede frokosten
- At tilbuddet om en frokostordning ikke er anderledes i sin karakter end de madpakker de selv kan smøre

Med udgangspunkt i erfaringerne fra 2010 har Børne- og Fritidsforvaltningen undersøgt andre muligheder for frokostordninger, som kan imødekomme nogle af ovenstående tilbagemeldinger.

Samtidig har Tingstrøm oplyst at de ikke ønsker at levere til færre end 10 institutioner. Tingstrøms frokosttilbud kan derfor ikke komme i betragtning som leverandør i LTK, da der ikke er sikkerhed for at minimum 10 daginstitutioner vælger frokostordningen.

Model for en frokostordning

Modellen som tilbydes i 2012 er en billigere løsning, der kræver lidt mere tilberedning ude i daginstitutionerne. Derfor foreslår Børne- og Fritidsforvaltningen også, at forberedelsestiden indgår i forældrebetalingen. Jvf. bemærkningerne til Lov om fleksibel frokostordning må udgifter, der er tilknyttet produktionen af frokosten indgå i forældrebetalingen.

Der regnes med frokost 234 dage årligt, således at et barn forventes at have 4 ugers planlagt fravær. Samtidig fordeles udgiften på 11 måneder således at juli er betalingsfri ligesom udgiften til pladstaksten er det.

Forslag til model for frokostordning i 2012

- Tilbuddet har en økologiprocent på 60-70 %
- Der leveres 2 gange om ugen
- Lettere tilberedning skal finde sted i daginstitutionen. Der skal beregnes ca. 3-4 minutter pr. barn (varme mad, skære pålæg, produktion af råkost)
- Skal der laves madpakker, skal de smøres og pakkes i daginstitutionerne af personalet
- Det er ikke muligt at vælge halal eller vegetarmenuer, men muligt for daginstitutionen at tage hensyn i bestilling af varer og menuer
- Muligt at vælge mellem 2 typer af frokostordninger: b) varm mad to gange om ugen og smør-selv-mad 3 gange (den varme mad bliver leveret færdig, så den udelukkende skal varmes op, serveres og suppleres med fx. frisklavet salat og lune boller) c) Smør-selv med lune retter
- 3 måneders "nej tak garanti", der gør det muligt at opsige aftalen efter 3 måneder

Forældrebetaling

Prisen for forældrene varierer fra vuggestue til børnehavebarn og alt efter hvilken menu (b eller c) som vælges. Levering er gratis. Der ligger op til, at forældrebestyrelserne selv træffer dette valg. Tilberedningen kan foregå i de indrettede modtagekøkkener i kommunens daginstitutioner med tilkøb af ekstra køleskab, kummefryser og foodprocessor.

- For vuggestuebarn **266 kr.** pr. måned (menu b) eller **309 kr.** pr. måned (menu c)
- For børnehavebarn **309 kr.** pr. måned (menu b) eller **351 kr.** pr. måned (menu c)

Denne frokostordning kræver mere tid til tilberedning. Leverandøren skriver selv 3-4 minutter. Nedenfor regnes med 4 minutter pr. barn. Personalet som varetager opgaven kan være en pædagogmedhjælper med et hygiejnekursus (svarende til et AMU- kursus af ca. 3-dages varighed). Derfor tager beregningerne udgangspunkt i en Lyngby-Taarbæk Kommunes gennemsnitsløn til en pædagogmedhjælper på 148 kr. i timen.

Dette giver en tilberedningspris på 210 kr. om måneden pr. barn

Den totale forældreomkostning med tilberedningstid til personalet bliver

- For vuggestuebarn **476 kr.** pr. måned (menu b) eller **519 kr.** pr. måned (menu c)
- For børnehavebarn **519 kr.** pr. måned (menu b) eller **561 kr.** pr. måned (menu c)

Dermed nærmer forældrebetalingen sig prisen fra 2010.

Økonomiske konsekvenser

Lyngby-Taarbæk Kommune er forpligtet til at yde økonomisk fripladstilskud efter gældende regler til ordningen samt yde søskenderabat.

I forbindelse med beslutningen om frokostordning i 2010 blev der etableret modtagerkøkkener i samtlige daginstitutioner. Der er endnu ikke indkøbt ekstra køle- og fryseskabe til modtagerkøkkenerne. Der ventes med dette indkøb til forældrebestyrelser og forældrene har truffet beslutning om, at de ønsker en frokostordning i daginstitutionen. Der afsat midler hertil.

Udgifterne til frokostordningen forventes dækket ved forældrebetaling.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Børne- og Fritidsforvaltningen indstiller, at

1. Børne- og Ungdomsudvalget godkender modellen for en kommunal frokostordning, der inkluderer tilberedelsesprisen i forældrebetalingen
2. frokostordningen har en max pris for vuggestuebørn på 519 kr. pr. måned pr. barn og for børnehavebørn har en max pris på 561 kr. pr. måned pr. barn i 11 måneder.

Børne- og Ungdomsudvalget, den 12. april 2012:

Godkendt.

Forvaltningen bemærker, at beslutningen i forbindelse med behandlingen i Børne- og ungdomsudvalget retteligt skulle have været protokolleret som "anbefales", da der er tale om takstfastsættelse, men som gjorde, at sagen ikke nåede at komme med på dagsordenen for Økonomiudvalgets møde i april.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Anbefales.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Godkendelse af anlægsregnskab for omklassificering og harmonisering af kommuneveje

Sagsfremstilling

Sagen om omklassificering og harmonisering har været lang tid undervejs. Sagen har været behandlet siden november 2008, og der har været afholdt 2 høringer henholdsvis juli/august 2009, der berørte ca. 3500 ejendomme og juni 2010, der berørte ca. 3000 ejendomme.

Efter den seneste høring traf kommunalbestyrelsen på møderne den 13. september, 11. oktober samt 5. november 2010 endelig beslutning om at nedklassificere en række offentlige lokalveje til private fællesveje samt at opklassificere private fællesveje til offentlige veje. Som følge af Folketingets vedtagelse af lovforslag "Forslag til lov om private fællesveje" den 16. december 2010 er vejene, som kommunalbestyrelsen den 5. november vedtog at nedklassificere til private fællesveje offentlige veje igen.

Status er, at der er nedklassificeret 5 offentlige veje i Taarbæk til private fællesveje og 1 til helt privat vej (i alt 600 m. veje) og opklassificeret 4 private fællesveje til offentlige veje (i alt 1250 m. veje).

Kommunalbestyrelsen har som følge af Folketingets vedtagelse af "Forslag til lov om private fællesveje" drøftet sagen på ny, og har på mødet den 27. juni 2011 besluttet at fastholde forslaget om at omklassificere og harmonisere lokalvejene i kommunen. Den foreløbige beslutning er offentliggjort august 2011, og omklassificeringen kan efter de nye regler træde i kraft 4 år efter offentliggørelsen - det vil sige september 2015.

I perioden 2009 – 2010 er der i alt frigivet anlægsbevilling på 2.663 mio. kr. til rådgiverydelser i forbindelse med omklassificering og harmonisering af kommuneveje, og der har i perioden været et forbrug på 2.730 mio. kr.

Rådgiverydelserne har omfattet: udarbejdelse af liste med berørte ejendomme og grundejere, udarbejdelse af information til lokalavis/hjemmeside, udarbejdelse af høringsbreve, udsendelse af høringsbreve, juridisk bistand til besvarelse af borgerhenvendelser i høringsfasen, udarbejdelse af notater med svar på bemærkninger og indsigelser i høringsfasen, udarbejdelse af breve med endelig afgørelse samt juridisk bistand til udarbejdelse af notatet til politisk behandling efter Folketingets vedtagelse af "Forslag til lov om private fællesveje".

Merforbruget på 67.000 kr. til rådgiverydelser skyldes behandling af sagen i 2011, hvor kommunalbestyrelsen drøftede både en omklassificering og harmonisering af offentlige veje samt opklassificering af samtlige private fællesveje til offentlige veje inden kommunalbestyrelsen besluttede at fastholde forslaget om at omklassificere og harmonisere de offentlige veje i kommunen.

Økonomiske konsekvenser

Der har været et merforbrug på 67.000 kr. svarende til 2,5 % af anlægsbevillingen.

Merforbruget er dækket af overførte uforbrugte anlægsmidler 2011 på ”Slidlag på Kommunale veje 2010 – 2011”.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen ved godkendelse af anlægsregnskab.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at anlægsregnskabet for omklassificering og harmonisering af kommunale veje godkendes.

Teknik- og Miljøudvalget den 8. maj 2012:

Anbefales.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Anbefales.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

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.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Godkendt.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om besvarelse af henvendelser til kommunalbestyrelse og borgmester

Simon Pihl Sørensen (A) har i mail af 8. maj anmodet om, at der som punkt på dagsordenen optages sag med følgende tekst:

"Det foreslås, at besvarelser af henvendelser til Kommunalbestyrelsen og borgmester fremlægges for Kommunalbestyrelsens medlemmer. Dette kan fx gøres i en postmappe på borgmesterkontoret, som medlemmerne kan holde sig orienteret i."

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Godkendt, idet svar på henvendelser stilet til udvalgsformænd indgår heri.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Samling af busfunktioner på biblioteks- og sundhedsområderne

Sagsfremstilling

Social- og sundhedsudvalget og Kultur- og fritidsudvalget har henholdsvis 9. og 10. maj 2012 behandlet det i budgetaftalen vedr. budget 2012 aftalte om at samle eksisterende busfunktioner på biblioteksområdet og sundhedsområdet i én bus. Sagen er af begge udvalg indstillet viderebehandlet i Økonomiudvalget.

Da sagsfremstillingerne i de to udvalg er specifikt rettet mod vedkommende udvalgs ressort, jf. de sagen vedlagte protokoludskrifter, sker emnets forelæggelse for Økonomiudvalget gennem nærværende sammenskrevne sag.

Der er besluttet enslydende i begge udvalg, idet beslutningerne lyder således:

”Udvalget indstiller til Økonomiudvalget at budgetaftalens forslag om en samlet biblioteks- og sundhedsbus genovervejes, idét udvalget finder at områdets interesser kan anvendes bedre på anden vis.”

Økonomiske konsekvenser

I konkretiseringen af den politiske aftale om budgettet for 2012 – 15 fremgår af linie 16, at en samling af busfunktionerne hviler på en udgift i 2012 på kr. 0,75 mio. kr., medens der er tale om en driftsbesparelse på kr. 0,26 mio. kr. fra 2013 og frem.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at sagen drøftes.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012:

Udsat.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

1. anslået regnskab 2012 – opsamling efter fagudvalgenes behandling

Sag nr. 2:

Bilag 1: Forslag til overførsel af bevillinger inden for diverse aktivitetsområder i 2012 (budgettekniske omplaceringer)

**Forslag til overførsel af bevillinger inden for diverse
aktivitetsområder i 2012 (budgettekniske omplaceringer)**

**Forsikring. Udgifter til selvrisiko og sikringstiltag, der delvis dækkes af
selvriskopuljen eller sikringspuljen.....**

	Teknik- og miljøudvalget	
022811	Trafikanlæg m.v.....	4.812
	Økonomiudvalget	
064551	Administration.....	-4.812
		<hr/>
		0

Omplacering af budgetmidler mellem Administration og Stadsbiblioteket.....

	Kultur- og fritidsudvalget	
033550	Bibliotek	25.000
	Økonomiudvalget	
064551	Administration.....	-25.000
		<hr/>
		0

**Centrale lønpuljer - ny løn, KTO, barsel, seniorordninger, dagpenge-
refusion, tjenestemandspensioner, 6. ferieuge mv.....**

	Børne- og ungdomsudvalget	
032201-05	Skoler.....	-485.862
052510-14	Børn.....	154.500
	Kultur- og fritidsudvalget	
0335/38	Fritid.....	538.260
	Social- og sundhedsudvalget	
053232	Ældre.....	-113.693
054752	Handicappede.....	70.200
046282	Sundhed	682.087
	Teknik- og miljøudvalget	
0028	Grønne områder og kirkegårde.....	68.652
	Økonomiudvalget	
0645/0652	Administration.....	364.813
065270	Pulje - særlige formål.....	-1.348.790
002510	Kommunale ejendomme mv.....	69.833
		<hr/>
		0

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Budgetforslag 2013-16 – opfølgning

Sag nr. 3:

Bilag 1: Spørgsmål stillet på budgetkonferencen 24. april 2012

Bilag 2: Gruppernes tilbagemeldinger fra budgetkonferencen 24. april 2012

ØKONOMIUDVALGET

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 3. bilag 1

A. SPØRGSMÅL STILLET PÅ BUDGETKONFERENCEN 24. APRIL 2012

	Udvalg	Ansvarlig
<u>ØKONOMIUDVALGET</u>		
3 Beskæftigelsesområdet. Hvad kan vi lære af Hørsholm Kommune ?	ØU	RRM
4 Anlæg. Hvad er historisk "skubbet" mellem årene ?	ØU	DOR
<u>BØRNE- OG UNGDOMSUDVALGET</u>		
1 Vikarudgifter på serviceområderne 2009-2011	BUU/SSU	UAG
2 Hvor stor en del af den samlede udgift er lovbunden (spec.soc.område) ? (skal/kan)	BUU/SUU	UAG
5 Hvor mange dyre sager har vi på spec.soc.område (over 1 mio.kr.)	BUU/SSU	UAG/SOHA
6 Tilsyn på opholdssteder m.v. - Hvordan efterleves dette ?	BUU	UAG/SOHA
7 Status på inklusion, hvordan bruges de frigivne penge ? Inklusionspct. ?	BUU	UAG
8 Underretninger på børneområdet. Omfang og opfølgning	BUU	UAG
9 Stillingtagen til ledelsesinformation på det spec.soc.område	BUU/SSU	SOHA
10 Fremlæggelse af analyse af specialtilbuddene på 0-5 årsområdet og 6-16 årsområdet	BUU	UAG
<u>SOCIAL- OG SUNDHEDSUDVALGET</u>		
1 Vikarudgifter på serviceområderne 2009-2011	BUU/SSU	UAG
2 Hvor stor en del af den samlede udgift er lovbunden (spec.soc.område) ? (skal/kan)	BUU/SUU	UAG
11 Stigende timepriser på praktisk bistand, hvorfor ?	SSU	SOHA
5 Hvor mange dyre sager har vi på spec.soc.område (over 1 mio.kr.)	BUU/SSU	UAG/SOHA
9 Stillingtagen til ledelsesinformation på det spec.soc.område	BUU/SSU	UAG/SOHA
12 Udvikling i ambulante behandlinger på sundhedsområdet. Seneste 4 år.	SSU	SOHA
13 Hvor mange indlæggelser af ældre er af social karakter - f.eks. ensomhed m.v. - uagtet at diagnosen angives som noget andet ?	SSU	SOHA
14 Handicappede. Hvor mange er der ? (forskellige kategorier)	SSU	SOHA
15 I hvilket omfang tiltrækkes gode social-psykiatriske tilbud borgere fra andre kommuner - og omvendt ved tilsvarende tilbud i andre kommuner ?	SSU	SOHA
<u>TEKNIK- OG MILJØUDVALGET</u>		
16 Veje. Nedklassificering. Nyt lovforslag. Hvad er substansen af lovforslaget, og hvad er konsekvenserne ?	TMU	MRR

NOTE

En række af spørgsmålene vedrører flere fagudvalg, og vil derfor blive udarbejdet som en samlet besvarelse, der forelægges begge udvalg

ØKONOMIUDVALGET

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 3. bilag 2

B. GRUPPERNES TILBAGEMELDINGER FRA BUDGETKONFERENCEN 24. APRIL 2012

Udvalg Ansvarlig

ALLE UDVALG

B1 Kan der tilrettelægges mere optimale kørselsordninger - herunder på tværs af sektorer Alle (ØU) TA

ØKONOMIUDVALGET

B2 Anlæg - Er der noget som ikke skal bygges ? ØU MRR
B3 Hvorfor falder administrationen ikke mere, og hvorfor ser der først noget i 2015 ? ØU TA
B4 Skat - udligning. Noget at hente ? ØU TA
B5 I hvilket omfang medfører manglende beskæftigelse andre problemer end ledighed ? ØU RRM
B6 Private løsninger. Er der noget vi kan spare ved at gøre noget privat ? ØU TA
B7 Administrative fællesskaber. Kan vi løfte nogle opgaver ud af den enkelte institutioner (f.eks. centralisere regninger) ? ØU TA
B8 Lyngby Idrætsby, etapevis - forskydning over årene ? ØU MRR
B9 Udskiiftning af IT - kan det gøre for mindre (f.eks. Ved anvendelse af OS) ØU TA
B10 Nyt rådhus - alternativ ? ØU MRR
B11 Sygefravær ned. Kan der gøre mere ? F.eks. Ved at investere i arbejdsmiljø ØU TA
B12 Hvad kan der gøres for at indfri besparelspotentialt på beskæftigelsesområdet - jf. resultatrevisionen ØU RRM
B13 Generelt anlægsstop i 2 år. Belysning (hvad er ikke truffet, hvilke konsekvenser vil det have) ØU MRR
B14 Optimeret indkøbsaftaler ØU TA
B15 Energioptimering gennem retningslinier for anvendelse af f.eks. "energirigtige" køleskabe på skoler m.m. ØU MRR
B16 Kan borgerservice tænkes ind på biblioteket ? KFU/ØU SOHA

BØRNE- OG UNGDOMSUDVALGET

B17 Minimere antallet af sagsbehandlere overfor borgeren (nogle har flere end en sagsbehandler). Vil ny struktur gøre det billigere ? SSU/BUU SOHA
B18 Ledelse. Kan man lave færre enheder (distriktsledelse) SSU/BUU SOHA/UAG
B19 Er der brug for en daginstitution / alternativ udbygning / pladsskabelse ? BUU UAG
B20 Struktur på skoleområdet - skolesammenlægninger, overbygning (Heldagsskolen/Sorgenfriskolen) BUU UAG
B21 Lukke 2 skoler. Hvad vil vi kunne spare ? (K-Nord, VUC (kultur) (have større skoler med 800-900 i hver) BUU UAG
B22 Hvis f.eks. Taarbæk Skole nedlægges og den i stedet for bliver til friskole - koster den så LTK noget alligevel ? BUU UAG
B23 Økonomi ved at samle tandklinikker ? BUU UAG

KULTUR- OG FRITIDSUDVALGET

B24 Kan kultur tænkes ind på biblioteket (sammen med) ? KFU UAG
B16 Kan borgerservice tænkes ind på biblioteket ? KFU/ØU SOHA

SOCIAL- OG SUNDHEDSUDVALGET

B25 Region Hovedstaden har oprettet en pulje på 50 mio. kr. til psykiatri i kommunerne. Kan vi byde ind til denne ? SSU SOHA
Genindlæggelser. Kan disse reduceres ved f.eks. uddannelse af medarbejdere (undgå dehydrering, kateterskifte m.m.) SSU SOHA
B26 m.m.) SSU SOHA
B27 Kan en større fokus på opfølgning i sagerne på voksen-/handicapområdet frigive ressourcer på anden vis ? SSU SOHA
Minimere antallet af sagsbehandlere overfor borgeren (nogle har flere end en sagsbehandler). SSU/BUU SOHA
B17 Vil ny struktur gøre det billigere ? SSU SOHA
B28 Mere optimal brug af frivillighed SSU/BUU SOHA/UAG
B29 Ledelse. Kan man lave færre enheder (distriktsledelse) SSU SOHA
B30 Nyt plejehjem (alene 45 pladser). Nyeste tal, er der behov eller kan vi lave andre øvelser ? SSU SOHA
B31 Handicappede - Kan der være rationale i hjemtagning eller i evt. kommunesamarbejde ? SSU SOHA

TEKNIK- OG MILJØUDVALGET

B32 Slidlag - er det muligt at reducere niveauet igen ? TMU MRR
B33 Kan en del af det arbejde der udføres i teknisk forvaltning ske i en bedre koordination med forsyningen m.m. TMU MRR

Økonomiudvalget den 15. måned 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Kanalvejsområdet – planlægning for ny bebyggelse og rekreativt område

Sag nr. 4:

- Bilag 1: Indsigelser og bemærkninger til forhøring af kanalvejsområdet
- Bilag 2: Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord
- Bilag 3: Kommuneplantillæg 14/2009 for Kanalvejsområdet syd
- Bilag 4: Screening/miljøvurdering Kommuneplantillæg 13/2009 Kanalvejsområdet nord
- Bilag 5: Screening/miljøvurdering Kommuneplantillæg 13/2009 Kanalvejsområdet syd

Indsigelser og bemærkninger til forhøring af Kanalvejsområdet

Henvendelse fra:	Nr.	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
Lokalbanen v/ Jørn Elsvaag Trafikinspektør jel@lokalbanen.dk 48298803	1	Ang. muligheden for at planlægge for boliger henleder Lokalbanen opmærksomheden på Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997, Støj og vibrationer fra jernbaner. Bemærker at de i høringsmaterialet omtalte "passager, der fører under lokalbanen" skal ansøges hos og godkendes af banen (samt evt. Trafikstyrelsen) af hensyn til jernbanesikkerheden.		Teknisk Forvaltning arbejder videre med den nødvendige planlægning.
DTU DTU Campus Service Niels Koppels Allé Bygning 402 2800 Kgs. Lyngby tlf. 45 25 13 03 jmo@dtu.dk www.dtu.dk	2	Adgangen for gående og cyklende fra området og nordpå mod DTU ad stisystemer ønskes styrket, hvorved universitetet og Lyngby centrum bedre sammenknyttes. Foreslår at de planlagte boliger kan blive til kollegieboliger / ungdomsboliger / forskerboliger og dermed afhjælpe universitetets efterspørgsel for flere universitetsrettede boliger i nærområdet / Lyngby centrum.		Teknisk Forvaltning arbejder videre med den nødvendige planlægning.

ØKONOMIUDVALGET
15 MAJ 2012
SAGSNR.: 4, bilag 1

Henvendelse fra:	Nr.	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
<p>Seniorbofællesskabet Lyngvang v/ Marianne Bo Erik Dan-Nielsen Lyngvang 1 Erik Jørgen Nielsen Lyngvang 4 Bodil Morup Lyngvang 5 Lillian Rønnow Berg Lyngvang 7 Jonnie Boesen Lyngvang 8 Hanne Hahn Lyngvang 9 Aase & Jørgen Christiansen Lyngvang 15 Edith Torp Lyngvang 16 Grethe og Poul Mathisen Lyngvang 17 Marianne Fogh Poulsen Carl Sønnichsen (formand) Lyngvang 18 2800 Lyngby Winnie Bach Andersen Lyngvang 19 tlf. 51 15 88 90 wiba@webspeed.dk</p>	<p>3</p>	<p>Udtrykker stor bekymring for højden af byggeriet med efterfølgende risiko for genevirkning i form af skygger og indkig samt forringet udsigt. Ligeledes udtrykkes der bekymring for en forværring af støj fra Nærumbanen i den udstrækning støjen bliver kastet tilbage fra de store bygningsflader.</p> <p>Foreslår at byggeriet bliver højst 3-4 etager, med en graduering ned mod bebyggelsen Seniorbofællesskabet Lyngvang. Ligeledes foreslås det at placere et af de i forhøringsmaterialet beskrevne åbne parkarealer mellem byggeenhederne ud for bebyggelsen Seniorbofællesskabet Lyngvang.</p>	<p>Der er udarbejdet foreløbige skyggediagrammer og på den baggrund kan det ses at: I vinterhalvåret mellem 1. september og 15. april vil skyggen nå de nærmeste boliger før kl. 16. F.eks. 15. februar vil nærmeste bolig ligge i skygge fra kl. 9.30 om morgenen og resten af dagen, dog afbrudt af ca. en time midt på dagen, afhængig af hvordan det endelige byggeri tager sig ud.</p> <p>Fra 20. april til 28. august vil skyggerne ikke nå de nærmeste boliger på noget tidspunkt af dagen. Dog vil boligerne umiddelbart vest for, på Toftebæksvej, blive påvirket af skygge i de tidlige morgentimer (senest til kl. 8.30).</p> <p>Byggeriets arkitektoniske udtryk, udformning og placering vil blive fastlagt i den videre lokalplanproces – herunder også hensyn til skyggevirkninger / indkig for de nærmeste naboer.</p>	<p>Teknisk Forvaltning arbejder videre med den nødvendige planlægning.</p>

Henvendelse fra:	Nr.	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
Anne & Søren Christensen Lyngvang 20	4	<p>Samme hørings svar som (3) dog med en enkelt tilføjelse:</p> <p>Byggeriet strider i nogen grad strider mod Lokalplan 189 som benævner bebyggelsen i lokalplanen (Lyngvang) som "lys og parkagtig".</p>	<p>Afsnittet der henvises til, er en del af redegørelsen til lokalplanen, og der er således ikke tale om en bestemmelse i selve lokalplanen, hvorfor den ikke har retsvirkning over for den enkelte grundejer. Endvidere har lokalplaner kun retsvirkning over for den eller de grundejere hvis ejendomme er omfattet af lokalplanen. Arealet for Kanalvejsområdet er ikke omfattet af omtalte lokalplan (Lokalplan 189). Se også 3) vedr. skygger.</p>	Medfører ingen ændringer
Apostolsk Kirke, Lyngby (Toftøbæksvej 13) v/ Jens W. Skov Rævehøjparken 58 2800 Kgs. Lyngby jens@jsconsult.dk	5	<p>7 etager ses som bastant og skæmmende for området som I forvejen ligger i skyggen fra Lyngby Storcenter</p> <p>P-kælder ses som en positiv ting, men der opfordres til at sikre at kirkens besøgende fortsat vil have mulighed for gratis parkering.</p> <p>I anlægsfasen, hvor de nuværende p-pladser er blevet nedlagt, og de nye p-kældre endnu ikke er klar til at blive taget i brug, opfordres det til at der sørges for midlertidig parkering i nærheden, idet kirken har flere besøgende som er afhængige af at kunne parkere i nærheden af kirken.</p> <p>Der rettes også opmærksomhed mod de genevirkninger i form af støj og støv der kan vise sig i forbindelse med selve byggeprocessen. Der anmodes - om nødvendigt - om muligheden for lån af andre lokaler til kirkens aktiviteter.</p> <p>Der anmodes om tilslutning til fjernvarme, både for det nye byggeri samt for de tilstødende ejendomme - herunder kirken.</p>	<p>Se 3) vedr. skygger/arkitektur. Betalingsbetingelser vedr. parkering fastsættes ikke i planlægningen. I byggeperioden må forventes visse almindelige gener, der henvises til parkering andetsteds i Kgs. Lyngby. Forvaltningen vil tage kontakt til kirken herom. Ny varmeplan er pt. under udarbejdelse.</p>	Teknisk Forvaltning arbejder videre med den nødvendige planlægning.

Henvendelse fra:	Nr.	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
<p>Fæstningskanalens Venner v/ Hans Nielsen Kastanievej 4 B, st. mf. 2800 Kgs. Lyngby 45889455</p>	6	<p>Fæstningskanalens Venner anbefaler, at Fæstningskanalen bliver et centralt element i Kanalvejsområdet.</p> <p>Det er vigtigt, at Fæstningskanalen genskabes på hele strækningen fra Toftebæksvej til Klampenborgvej, og at Kanalvej føres over kanalen via en bro.</p> <p>Fæstningskanalen bør så vidt muligt placeres i sit oprindelige forløb, og vandfladen i kanalen må ikke ligge ret meget under det omgivende terræn og især mod øst, hvor det bør være muligt at komme tæt på vandet.</p> <p>Det er vigtigt, at vandkvaliteten bliver høj, så der bør alene tilledes regnvand fra tage, og det bør undersøges om der er behov for at rense vandet, for at det bliver attraktivt at se på. Der bør være mulighed for, at der kan vokse vegetation i kanalen til gavn for plante- og dyrelivet, og bunden bør derfor fremstå som en naturlig bund uden sten, fliser eller anden fast belægning.</p>	<p>Teknisk Forvaltning vil inddrage Fæstningskanalens Venner i det videre arbejde med planlægning af området.</p> <p>Ved detailprojektering af LAR projekt skal bl.a. visuelle og andre forureninger mv. overvejes og løses.</p>	<p>Teknisk Forvaltning arbejder videre med den nødvendige planlægning.</p>

Henvendelse fra:	Nr.	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
<p>Administrator af Lyngby Storcenter v/ Flemming Mervog Steen og Strøm A/S Invitationer til høring mv. bedes sendt til: Center Manager Liza Jessen liza.jessen@steenstrom.com</p>	7	<p>Anfører muligheden for at Lyngby Storcenter ved hjælp af eks. gangstier, broer, udeservering, skiltning, belysning mm. kan være med til at "slå bro" mellem det nye Kanalvejsområde og den del af byen, der ligger omkring Lyngby Hovedgade.</p> <p>Anfører at det er væsentligt, at der i forbindelse med projektet opretholdes samme trafikflow som smidige trafikale afvikling der er kendetegnende for området i dag.</p> <p>I Lyngby Storcenters tekniske konstruktion indgår det opadrettede vandtryk fra undergrunden som et - i bogstavelig forstand - bærende element. Det er derfor meget vigtigt at dette indgår i den videre planlægning af ambitionerne om åbningen af Fæstningskanalen samt tankerne om at anvende området til afvanding mv., og at der ikke skabes risici for Storcentret</p>	<p>Teknisk Forvaltning vil inddrage Lyngby Storcenter i det videre arbejde med planlægning af området.</p>	<p>Teknisk Forvaltning arbejder videre med den nødvendige planlægning.</p>
<p>Cyklistforbundet Lyngby-Taarbæk/Rudersdal lokalafdeling v/ Niels Wellendorf</p>	8	<p>Bekymring for "shared space" på Kanalvej. "Dette kan være en god idé på mere trafiksvage steder, men ikke med den trafik der både i dag og med det nye byggeri vil være på Kanalvej." Kanalvej bør få særskilte cykelstier.</p>	<p>Ved detailprojektering af nyt vejprofil vil de forskellige hensyn indgå.</p>	<p>Teknisk Forvaltning arbejder videre med den nødvendige planlægning.</p>

Henvendelse fra:	Nr.	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
Thomas Roland, Kulturstyrelsen	9	Positivt indstillet overfor at åbne en del af Fæstningskanalen, ændringer skal dog godkendes af Kulturstyrelsen og under overvågelse af arkæologer. Understreger, at åbning af kanalen kun vil kunne ske i det oprindelige forløb. Kulturstyrelsen er ved at få fastlagt den nøjagtige afgrænsning af fortidsmindet. Styrelsen opfordrer til, at man af hensyn til en eventuel fremtidig fortidsmindebeskyttelseslinje friholder arealet mellem kanalen og Kanalvej for byggeri.		Teknisk Forvaltning lægger op til en dialog med Kulturstyrelsen om fortidsmindets fremtid, afgrænsning og den eventuelle fortidsmindebeskyttelseslinje.
Hans Prange Lyngby Storcenter 66, 12., 1221 2800 Kgs. Lyngby	10	Er kritisk over for at tillade byggeri så tæt på jernbanen. Er kritisk over for blotlæggelsen af den gamle Fæstningskanal. Frygter ildelugt, forurening af Lyngby Sø, samt risiko for oversvømmelse af Lyngby Storcenters varekælder. Henviser til tidligere episoder med oversvømmelser. Foreslår at der i stedet etableres et underjordisk overløbsbassin i beton.	Ved detailprojektering af LAR projekt skal bl.a. visuelle og andre forureninger mv. overvejes og løses.	Teknisk Forvaltning arbejder videre med den nødvendige planlægning.
Wellendorf Transportplanlægning v/ Niels Wellendorf		Bekymring for "shared space" på Kanalvej. "Dette kan være en god idé på mere trafiksvage steder, men ikke med den trafik der både i dag og med det nye byggeri vil være på Kanalvej." De nuværende store træer ud mod Klampenborgvej bør bevares i størst mulig udstrækning for at sikre et grønt præg midt i de store bygningsmasser på dette sted.	Ved detailprojektering af nyt vejprofil vil de forskellige hensyn indgå.	Teknisk Forvaltning arbejder videre med den nødvendige planlægning.

Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord

ØKONOMIUDVALGET

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 4, bilag 2

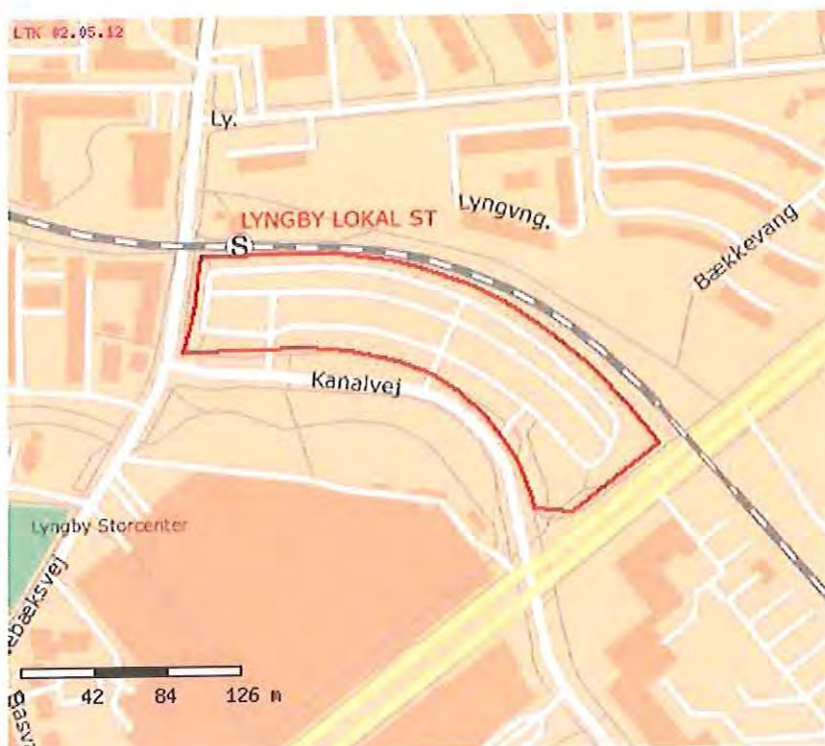
Status	Kladde
Plannavn	Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord
bydel	Kgs. Lyngby
Baggrund	Baggrunden for kommuneplantillægget er, at Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at udvikle Kanalvejsområdet som et attraktivt byområde. Den nordlige del af Kanalvejsområdet (nærværende kommuneplanramme) tiltænkes ny bebyggelse, mens den sydlige del af Kanalvejsområdet tiltænkes et rekreativt område med mindre punktbebyggelse.
Indhold	Der oprettes en ny ramme 1.1.26 for Kanalvejsområdet nord. Den nye ramme fastlægger bestemmelser for områdets anvendelse, bebyggelsens omfang samt parkeringsforhold. Den nye ramme udgør del af den eksisterende ramme 1.1.20 for Kanalvejsområdet, og den eksisterende ramme aflyses derfor delvist.
Om kommuneplantillæg	Yderligere information om kommuneplantillæg kan ses her .

Kommuneplantillægget

Nye rammeområder bliver udlagt i tillægget:

[1.1.26](#)

1.1.26 Kanalvejsområdet nord



Rammeområdet er oprettet ved:

[Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord](#)

[Printervenlig udgave af siden](#)

Plannummer	1.1.26
Plannavn	Kanalvejsområdet nord
Anvendelse generelt	Centerområde
Anvendelse specifik	Centerområde
Fremtidig zonestatus	Byzone
Zonestatus	Byzone
Plandistrikt	Kgs. Lyngby
Max. bygningshøjde	30 m
Anvendelse	Del af regionalt center. Detailhandel, anden publikumsorienteret service, offentlig service, boliger, kontor, liberalt erhverv. Detailhandel: dagligvarer, tekstil og beklædning og øvrige udvalgsvarer. Anden publikumsorienteret service:

håndværkspræget detailhandel (frisør, selvbetjeningsvaskeri og lign.) anden detailhandelslignende funktion (apotek, bank og lign.) hotel, konference- / selskabslokaler, restaurant, udstilling og galleri, fitness, forsamlingssted, underholdning, kasino mv.

Offentlig service: div. service-/ kontorformål samt undervisnings- og institutionsformål.

Boliger: etageboliger, kollegier mv.

Kontor: administration og liberale erhverv samt fremstillingsvirksomhed og engroshandel, der udelukkende betjener sig af kontorlokaler.

Liberalt erhverv: klinik (læge, tandlæge og lign.), kontor (advokat, revisor, ejendomsmægler og lign.) og tegnestue (rådgivende ingeniør, arkitekt og reklamebureau og lign.)

Områdets anvendelse

Det samlede etageareal til detailhandel inden for det regionale center Kgs. Lyngby må ikke overstige 175.000 m², jf. retningslinje for detailhandel.

Der kan indrettes én udvalgswarebutik med et etageareal på højst 15.000 m². Øvrige udvalgswarebutikker må maksimalt være 2.000 m².

Dagligvarebutikker: max 3.500 m².

Stationsnært kerneområde omfattet af bestemmelserne i det til enhver tid gældende landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning. På vedtagelsestidspunktet gælder bestemmelserne i Fingerplan 2007.

Stueetagerne udlægges til publikumsorienterede funktioner.

Bebyggelsens omfang

Der kan bygges maksimalt 40.000 etagemeter.

Bebyggelse skal i lokalplanen

disponeres således, at bebyggelse ud mod Toftebæksvej skal bygges i minimum 9 meter, maksimalt 16 meter i forhold til naturligt terræn og bebyggelse ud mod Klampenborgvej skal bygges i minimum 20 meter, maksimalt 30 meter i forhold til naturligt terræn.

Miljø

Al bebyggelse skal opføres som lavenergibebyggelse iht. til gældende bygningsreglement.

Trafik

De eksisterende parkeringspladser skal erstattes og placeres under terræn sammen med de nye parkeringspladser. Der må ikke bygges parkeringshus.

Kontorerhverv/liberalt erhverv: 1 p-plads pr. 50 m².

Ved bebyggelse med forskelligartet p-behov, f.eks. kontor-/boliger, detailhandel/boliger og ved sikring af en optimal udnyttelse af parkeringskapaciteten og rimelige betingelser for udefrakommendes brug af parkering på ejendommen, kan der blive mulighed for en nedsættelse af parkeringskravet til f.eks. 1 p-plads pr. 60 m² for kontorerhverv/liberalt erhverv.

Udvalgsvarebutikker: 1 p-plads/50 m² etageareal

Dagligvarebutikker: 1 p-plads/35 m² etageareal

Etageboliger: 1,5 p-pladser/bolig, dog 1 p-plads pr. 1- og 2-rumsbolig.

Ungdoms-, ældreboliger og lignende: 1 p-plads pr. 100 m².

Som minimum skal der etableres 600 p-pladser.

Cykelparkering:

Etageboliger: 2,5 cykel-p-plads pr. bolig

Ungdomsboliger: 1 cykel-p-plads pr.
bolig
Dagligvarebutikker: 1 cykel-p-plads pr.
30 m²
Udvalgswarebutikker: 1 cykel-p-plads
pr. 40 m²
Kontorerhverv: 1 cykel-p-plads pr. 40
m²
Liberalt erhverv: 1 cykel-p-plads pr. 40
m²

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 4, bilag 3

Kommuneplantillæg 14/2009 for Kanalvejsområdet syd

Status	Kladde
Plannavn	Kommuneplantillæg 14/2009 for Kanalvejsområdet syd
bydel	Kgs. Lyngby
Baggrund	Baggrunden for kommuneplantillægget er, at Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at udvikle Kanalvejsområdet som et attraktivt byområde. Den nordlige del af Kanalvejsområdet tiltænkes ny bebyggelse, mens den sydlige del af Kanalvejsområdet (nærværende kommuneplanramme) tiltænkes et rekreativt område med mindre punktbebyggelse.
Indhold	Der oprettes en ny ramme 1.1.27 for Kanalvejsområdet syd. Den nye ramme fastlægger bestemmelser for områdets anvendelse og bebyggelsens omfang. Afgrænsningen af den nye ramme udgør hele den eksisterende ramme 1.1.22 Kanalvejsparken samt del af den eksisterende ramme 1.1.20 Kanalvejsområdet. Den eksisterende ramme 1.1.22 Kanalvejsparken aflyses derfor helt. Del af den eksisterende ramme 1.1.20 Kanalvejsområdet aflyses for den del der er omfattet af nærværende kommuneplanramme Kanalvej syd.
Om kommuneplantillæg	Yderligere information om kommuneplantillæg kan ses her .

Kommuneplantillægget

Følgende rammeområder bliver aflyst ved tillæggets endelige vedtagelse:

[1.1.22](#)

Nye rammeområder bliver udlagt i tillægget:

[1.1.27](#)

1.1.27 Kanalvejsområdet syd



Rammeområdet er oprettet ved:

[Kommuneplantillæg 14/2009 for Kanalvejsområdet syd](#)

[Printervenlig udgave af siden](#)

Plannummer	1.1.27
Plannavn	Kanalvejsområdet syd
Anvendelse generelt	Rekreativt område
Anvendelse specifik	Rekreativt område
Fremtidig zonestatus	Byzone
Zonestatus	Byzone
Plandistrikt	Kgs. Lyngby
Max. antal etager	2 etager
Max. bygningshøjde	8,5 m
Anvendelse	Del af regionalt center, rekreativt område. Detailhandel, anden publikumsorienteret service.

**Områdets
anvendelse**

Rekreativt område, vejareal og tekniske anlæg med tilknytning til området (herunder pumpestation). Der kan opføres og indrettes enkelt mindre butikker/kiosker/anden publikumsorienteret service. Al byggeri skal placeres i den nordlige del af rammen, dog syd for Kanalvej. Maksimale størrelser for butikker/kiosker/anden publikumsorienteret service: 250 m². Det samlede etageareal til detailhandel inden for det regionale center Kgs. Lyngby må ikke overstige 175.000 m², jf. retningslinje for detailhandel. Stationsnært kerneområde omfattet af bestemmelserne i det til enhver tid gældende landsplandirektiv for hovedstadsområdetets planlægning. På vedtagelsestidspunktet gælder bestemmelserne i Fingerplan 2007.

**Bebyggelsens
omfang**

Maksimalt antal etagemeter pr. bygning: 250 m².
Maksimal højde for bygninger: 8,5 m.
Der kan samlet bygges maksimalt 750 etagemeter.

Trafik

Der må ikke etableres parkeringspladser.

1.1.22 Kanalvejsparken



[Printervenlig udgave af siden](#)

Plannummer	1.1.22
Plannavn	Kanalvejsparken
Anvendelse generelt	Rekreativt område
Anvendelse specifik	Rekreativt område
Fremtidig zonestatus	Byzone
Zonestatus	Byzone
Plandistrikt	Kgs. Lyngby
Anvendelse	Del af regionalt center. Park.
Områdets anvendelse	Stationsnært kerneområde omfattet af bestemmelserne i det til enhver tid gældende landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning. På vedtagelsestidspunktet gælder bestemmelserne i Fingerplan 2007.
Særlige bestemmelser	Realdania, By- og Landskabsstyrelsen og Kulturarvsstyrelsen har en vision om, at Københavns Befæstning skal være en

sammenhængende attraktion i verdensklasse. Det skal blandt andet ske igennem istandsættelse og formidling. Befæstningen strækker sig fra Hvidovre i syd til Lyngby-Taarbæk i nord. Ved gennemførelse af visionen genopstår en af Europas bedst bevarede hovedstadsbefæstninger i sin helhed og kan blive en af Danmarks største kultur- og friluftsattraktioner. Projektet bør indgå som en del af et eventuelt nyt byggeri på Kanalvejsparkeringen, så der kan skabes en sammenhæng, offentligt tilgængelig bypark mellem Lyngby Storcenter og en ny bebyggelse på parkeringspladsen ved Kanalvej. Kommunalbestyrelsen vil arbejde for udvikling af Fæstningskanalen i Kgs. Lyngby.

Sag : Kommuneplantillæg 13/2009 Kanalvejsområdet nord	Bemærkninger <div style="text-align: right; color: red; font-weight: bold; font-size: 1.2em;"> ØKONOMIUDVALGET 15 MAJ 2012 SAGSNR.: <u>4, bilag 4</u> </div>
Dato : 02-05-2012	
Sagsbeh. : anol	
Fagtilsyn :	
Kontrol :	

<i>Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ? Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x</i>	Ingen betydning	Mindre betydning	Væsentlig betydning	Bør undersøges		
Befolkning						
• Sundhed og velfærd	x				Kommuneplantillægget berører ikke forhold der påvirker sundhed og velfærd	1
• Svage grupper		x			Bygningsreglementet (2.6.2, stk. 3) sikrer at parkeringskælder indrettes med elevatorer som vil sikre adgangen for handicappede og bevægelseshæmmede.	2
• Tilgængelighed		-			Bygningsreglementet (2.6.2, stk. 3) sikrer at parkeringskælder indrettes med elevatorer som vil sikre adgangen for handicappede og bevægelseshæmmede.	3
• Sikkerhed og tryghed	x				Forhold omkring sikkerhed og tryghed vil kunne fastlægges i en efterfølgende lokalplan.	4
Natur						
• Biologisk mangfoldighed	x				Arealet er i dag udlagt til centerformål mv. men er anlagt og anvendt som parkeringsplads og er for størstedelen befæstet med asfalt og er derfor ikke præget af "natur". Kommuneplantillæggets ændring af det eksisterende plangrundlag vurderes derfor ikke at have betydning. Der er ikke registreret beskyttet natur på arealet.	5
• Fauna	x				se nr. 5	6
• Flora	x				se nr. 5	7
• Indhold af biotoper	x				se nr. 5	8
• Fredning og beskyttelse	x				se nr. 5	9

<p>Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ?</p> <p>Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x</p>	Ingen betydning	Mindre betydning	Væsentlig betydning	Bør undersøges		
<p>Forurening</p> <ul style="list-style-type: none"> • Støj 		-			<p>Viatrafik har vurderet, at 40.000 m² blandet kontor og bolig og 1.300 p-pladser på området, vil medføre en trafikstigning på Kanalvej fra nuværende 5.000 biler/døgn til 6.285 biler/døgn. Trafikstigningen på Klampenborgvej syd for Kanalvej vurderes fra nuværende 12.000 biler/døgn til 12.294 biler/døgn. Trafikstigningen på Klampenborgvej nord for Kanalvej vurderes fra nuværende 18.500 biler/døgn til 19.328 biler/døgn. Trafikstigningen på Toftebæksvej syd for Kanalvej vurderes fra nuværende 6.300 biler/døgn til 6.367 biler/døgn. Trafikstigningen på Toftebæksvej nord for Kanalvej vurderes fra nuværende 5.800 biler/døgn til 5.867 biler/døgn.</p> <p>Da der er tale om relativt begrænsede stigninger i trafikbelastning i forhold til den aktuelle situation vurderes det, at støj ikke vil udgøre en væsentlig påvirkning af miljøet.</p>	10
<ul style="list-style-type: none"> • Lys / skygge 		-			<p>Der er udarbejdet skyggediagrammer (vedlagt bagest), og på den baggrund kan det ses at:</p> <p>I vinterhalvåret mellem 1. september og 15. april vil skyggen nå de nærmeste boliger før kl. 16. F.eks. 15. februar vil nærmeste bolig ligge i skygge fra kl. 9.30 om morgenen og resten af dagen, dog afbrudt af ca. en time midt på dagen, afhængig af hvordan det endelige byggeri tager sig ud. Fra 20. april til 28. august vil skyggerne ikke nå de nærmeste boliger på noget tidspunkt af dagen. Dog vil boligerne umiddelbart vest for, på Toftebæksvej, blive påvirket af skygge i de tidlige morgentimer (senest til kl. 8.30).</p>	11
<ul style="list-style-type: none"> • Luft 	x				<p>Kommuneplantillægget berører ikke forhold der påvirker luftforurening.</p>	12
<ul style="list-style-type: none"> • Jordbund 				x	<p>Der skal graves ud til p-kælder i to dæk. Der skal pumpes grundvand væk i forbindelse med p-kældrene. Arealet er muligvis tidligere anvendt som losseplads. Der findes dog ikke jordforurening på v1- eller v2-niveau. Dog er der kendte forureninger i tilstødende områder, hvor der i dag er afværgepumpning.</p>	13
<ul style="list-style-type: none"> • Grundvand 				x	<p>Der skal graves ud til p-kælder i to dæk. Der skal pumpes grundvand væk i forbindelse med p-kældrene.</p>	14

<p><i>Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ?</i></p> <p><i>Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x</i></p>	Ingen betydning	Mindre betydning	Væsentlig betydning	Bør undersøges		
<ul style="list-style-type: none"> • Overfladevand 	x				I forhold til i dag hvor størstedelen af arealet er befæstet m. asfalt ændres forholdet omkring afledning af overfladevand ikke væsentligt.	15
<ul style="list-style-type: none"> • Spildevand 		-			Der gives ikke mulighed for produktion som ikke kan tilpasses et bolig-/ kontor-miljø, og det vurderes derfor at det er begrænset med udledning af spildevand.	16
Ressourcer						
<ul style="list-style-type: none"> • Energiforbrug 		x			I en lokalplan for lokalplanpligtigt byggeri vil der blive stillet krav om at al bebyggelse skal opføres som lavenergibebyggelse iht. til gældende bygningsreglement.	17
<ul style="list-style-type: none"> • Vandforbrug 				x	<p>Der skal graves ud til p-kælder i to dæk. Der skal pumpes grundvand væk i forbindelse med p-kældrene.</p> <p>Der er for februar 2012 blevet målt 1.613 m³ bortpumpet drænvand fra p-kælder under Lyngby Storcenter. Størrelsen og dybden af denne kælder er sammenlignelig med den mulighed for etablering af p-kælder der gives i denne kommuneplan-ramme.</p> <p>En sådan drænpumpning sker på baggrund af en tilladelse fra kommunen. Denne tilladelse skal fornys løbende, og der vil i forbindelse hermed blive foretaget en vurdering af de miljømæssige konsekvenser for drænet for så vidt angår grundvandsspejl, risiko for forurening mv.</p> <p>...</p> <p>Vandforbruget øges i forbindelse med husholdninger og kontorhverv. Dette er dog mageligt inden for eksisterende kapacitet på vandværk.</p>	18
<ul style="list-style-type: none"> • Forbrug, andre ressourcer 	x					19
<ul style="list-style-type: none"> • Affald, genanvendeligt 	x					20
<ul style="list-style-type: none"> • Affald, ikke genanvendeligt 		-			Der forventes at forekomme almindeligt husholdningsaffald fra boliger og fra kontorvirksomheder samt affald fra butikker, som skal håndteres iht. kommunens affaldsregulativ.	21
Trafik						
<ul style="list-style-type: none"> • Sikkerhed / tryghed 		-			P-kælder kan for nogen opfattes som utryk at færdes i, men kan afhjælpes meget gennem den konkrete udformning af p-kælderen, f.eks. ved brug af lysskakte, rummenes indretning mv. Der vil i lokalplanen blive indarbejdet bestemmelser om, at der i udformningen af p-kælderen skal arbejdes med tryghedsskabende virkemidler.	22

<p>Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ?</p> <p>Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x</p>	Ingen betydning	Mindre betydning	Vesentlig betydning	Bør undersøges		
<ul style="list-style-type: none"> Trafikmønstre 		-			Klampenborgvej inden for p-søgeringen vil kun blive minimalt ekstra belastet. Det skyldes blandt andet de eksisterende sving-forbud der i dag gælder i bymidten (jf. analysen fra Viatrafik).	23
<ul style="list-style-type: none"> Trafikstøj og vibrationer 		-			Se pkt. 10 (støj)	24
By & Landskab						
<ul style="list-style-type: none"> Grønne områder 		x			Arealet er i dag udlagt til centerformål mv. men er anlagt og anvendt som parkeringsplads og er for størstedelen befæstet med asfalt og er derfor ikke præget af "natur". Kommuneplantillæggets ændring af det eksisterende plangrundlag vurderes derfor ikke at have betydning.	25
<ul style="list-style-type: none"> Landskab 		x			Et nyt kontor-/boligbyggeri på op til 30 i højden vil naturligvis kunne bemærkes i nærområdet. Det vurderes imidlertid at byggeriet vil føje sig til de eksisterende store bygningsvolumener, særligt Lyngby Storcenter, og vil derfor ikke i særlig grad bryde med det bybillede der i forvejen præger området.	26
<ul style="list-style-type: none"> Arkitektur 			x		De nærmere bestemmelser for byggeriet vil blive fastlagt i en lokalplan for området.	27
<ul style="list-style-type: none"> Kulturhistoriske værdier 			x		Hvis Fæstningskanalen - som ligger uden for rammen - bliver klassificeret som "et fortidsminde som er synlige i terrænet" og hermed beskyttet efter museumsloven, genererer det en 100 m beskyttelseszone efter Naturbeskyttelsesloven. Afgrænsningen af fortidsmindet er i dag endnu ikke fastlagt. Kulturstyrelsen er pt. i gang med denne fastlæggelse. Der er ikke registreret kulturhistoriske værdier på området.	28
Interessenter						
<ul style="list-style-type: none"> Borgere 			+-		Et interessant byggeri, bl.a. med boliger, centralt placeret i Kongens Lyngby, forventes at være til glæde for både fremtidige beboere og besøgende i området. De nærmeste naboer mod nord kan dog sandsynligvis visse dele af året opleve genervirkning ved byggeriets skygger.	29
<ul style="list-style-type: none"> Erhverv 			+		Det forventes at være et stort plus for erhvervslivet generelt at der åbnes op for muligheden for at placere kontor erhvervsbyggeri centralt i Kongens Lyngby.	30
<ul style="list-style-type: none"> Myndigheder 					Naturstyrelsen (hvis Fæstningskanalen ses som et fortidsminde, genererer det en 100 m beskyttelseszone gennem Naturbeskyttelsesloven)	31
<ul style="list-style-type: none"> Foreninger 	x				Danmarks Naturfredningsforening	32

<i>Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ?</i> <i>Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x</i>	Ingen betydning	Mindre betydning	Væsentlig betydning	Bør undersøges	
	Konklusion: På baggrund af ovennævnte beskrivelse vurderes det, at planen vil skulle miljøvurderes angående de miljømæssige aspekter ved dels en grundvandssænkning i anlægsfasen, dels en kontinuerlig pumpning efterfølgende i forbindelse med p-kælder.				
	Nej	Ja	Dato		
Miljøvurdering ?		x	02-05-2012		

Formål

Screeningen (tjeklisten) bruges til at afgøre om en plan eller et program skal miljøvurderes jf. Lov om Miljøvurdering (Lov nr. 316 af 05.06.2004).

Der er pligt til at miljøvurdere planer og programmer, hvor der fastlægges rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter, der kan have en **VÆSENTLIG** indvirkning på miljøet – for en uddybning af hvilke planer og programmer der er omfattet, se lovens § 3, samt skema XX.

Den udfyldte tjekliste bruges til at afgøre om der er tale om en væsentlig indvirkning på miljøet eller ej. Ved beslutning om, at der **IKKE** skal udarbejdes miljøvurdering indgår tjeklisten som argumentation herfor og skal følgelig forefindes som dokument i sagen.

Afgørelsen af, om der skal foretages miljøvurdering eller ej, foretages altid ud fra en konkret vurdering og kan eksempelvis ikke alene baseres på antallet og placeringen af afkrydsninger. Afgørelsen kvalificeres af en udfyldt tjekliste samt evt. uddybende undersøgelser, vedlagt som bilag eller beskrevet med præcise henvisninger.

I forbindelse med miljøvurdering kan nedenstående skema benyttes til at danne overblik over hvilke andre instanser som kan/skal inddrages – instanser som kan bidrage til selve miljøvurderingen **ELLER** skal kontaktes ved offentliggørelsen.

Proces (organisation m.m.)

(figur med pile)

+ beskrivelse af rækkefølge + hvem gør hvad (faglige input + kontrol)

Skema for myndigheder der skal høres

Vejledning

Alle tjeklistens punkterne skal vurderes og besvares ift. følgende spørgsmål :

- Er der tale om en indvirkning på miljøet indenfor det pågældende område ? Både miljøvirkningen forårsaget af planens nye elementer og omgivelsernes miljøvirkning på de nye elementer skal vurderes.
- Hvad består denne indvirkning i ?
- Hvilken grad af indvirkning er der tale om ? Er den positiv, neutral eller negativ, sammenlignet med den situation, hvor planen / programmet ikke gennemføres ?
- Hvordan forebygges, undgås, begrænses – eller sikres, understøttes, forstærkes – denne indvirkning ?

Når screeningen er foretaget vurderes det om planen / programmet har så væsentlig en miljøpåvirkning, at der bør foretages en egentlig og mere tilbunds gående miljøvurdering.

I tjeklisten er angivet vejledende bemærkninger som kan hjælpe en til at udføre de bedste vurderinger af indvirkningerne på miljøet.

- ¹ Påvirkes befolkningens (borgernes) sundhed og velfærd, helbredstilstand og velbefindende ?
- ² Påvirkes forholdene for handicappede (blinde og svagtsende, gangbesværede, hørehæmmede), ældre og børn?
- ³ Påvirkes tilgængeligheden (uhindret adgang for alle) i anlæg og bygning ?
- ⁴ Påvirkes sikkerhed og trygheden for beboere og besøgende ?
- ⁵ Påvirkes områdets biologiske mangfoldighed (indholdet af forskelligartet dyre- og planteliv) ?
Er området spredningskorridor, kerneområde, sårbart naturområde, EF-habitatområde, geologisk interesse område, enkelt lokalitet af geologisk interesse?
- ⁶ Påvirkes områdets indhold af fauna (dyreliv) ? Er der særlig fauna, som er beskyttet i.h.t. lovgivning eller som bør beskyttes ud fra andre hensyn ?
- ⁷ Påvirkes områdets indhold af flora (planter) ? Er der særlig flora, som er beskyttet i.h.t. lovgivning eller som bør beskyttes ud fra andre hensyn ?
- ⁸ Påvirkes områdets indhold af biotoper (levesteder) ? Påvirkes sammenhængen (spredningskorridorerne) mellem biotoperne ?
- ⁹ Er der eksisterende fredninger eller andre lovfæstede beskyttelser, f.eks. strand-, fortidsminde, sø- og åbeskyttelseslinje, kirke- og skovbyggelinie, beskyttede naturtyper efter naturbeskyttelseslovens § 3 ? Skal de pågældende myndigheder høres i sagen ?
- ¹⁰ Påvirkes mængden af støj, f.eks. i form af støj fra maskiner, ventilationer, transport, eller støj fra legende børn ?
- ¹¹ Påvirkes lys- og skyggeforholdet, f.eks. pga. skyggende bygninger/træer eller pga. belysning, trafiklys og refleksioner ?
- ¹² Påvirkes luftens indhold af støv, vanddamp, aerosoler, lugt m.m. ?
- ¹³ Påvirkes jordbundsmiljøet ? Findes der registrerede jordforureninger i området ?
- ¹⁴ Påvirkes grundvandet, f.eks. i form af ændring i de grundvandsbeskyttende forhold (jordlag, afstand til vandforsyningsanlæg, vandboringer m.m.) ?
- ¹⁵ Påvirkes forholdene for overfladevand, herunder afledning fra befæstede arealer og tagarealer til søer, grøfter og dræn ? Påvirkes risiko for spild med forurenende stoffer på arealerne ?
- ¹⁶ Påvirkes håndteringen af spildevand ?
- ¹⁷ Påvirkes forbruget af energi (el, olie- og benzin, gas, fjernvarme m.m.)
- ¹⁸ Påvirkes forbruget af drikkevand (og indirekte afledningen af vand)
- ¹⁹ Påvirkes forbruget af andre ressourcer, herunder f.eks. sten, grus, træ m.m.
- ²⁰ Påvirkes mængden af genanvendeligt (glas, sten, metal, komposterbart og brændbart) affald
- ²¹ Påvirkes mængden af ikke-genanvendeligt (miljøbelastende) affald ?
- ²² Påvirkes trafiksikkerheden for især de svage trafikanter (gående, cyklister og handicappede)
- ²³ Påvirkes trafikens valg af veje ? Påvirkes trafikmængden og indenfor hvilke trafikarter ?
- ²⁴ Påvirkes mængden af trafikstøj og/eller vibrationer/støj fra trafikken ?
- ²⁵ Påvirkes de grønne områder (f.eks. parkområde, græsareal, skov, hegn, mark), herunder adgangen til disse områder ?
Er området et regionalt friluftsområde, et skovrejsningsområde / eks. eller planlagt skov, er skovrejsning uønsket?,

-
- ²⁶ Påvirkes det billede, som kendetegner landskabet ?
Landskabeligt interesseområde, eksisterende sommerhus- / kolonihaveområde, inden for kystnærhedszonen, værdifuldt landbrugsareal, landbrugsareal af sekundær betydning, town-scape, bybilledet, arkitektur, fritliggende bebyggelser
- ²⁷ Påvirkes opfattelsen af stedets arkitektur i form af bygningsarkitekturen eller bybilledet
- ²⁸ Påvirkes miljøet omkring f.eks. kirker, fredede- og bevaringsværdige bygninger, ældre bygninger, kulturhistoriske interesseområder, værdifulde kulturmiljøer, historiske vejstrækninger, fortidsminder og gærder.
- ²⁹ Påvirkes borgerne generelt eller grupper heraf direkte ? Er der gener forbundet med planen / programmet ? Påvirkes borgerne dagligdag igennem længere tid ? Skal borgerne høres i sagen ?
- ³⁰ Påvirkes forholdene for erhvervslivet ? Skal erhvervslivet høres i sagen ?
- ³¹ Påvirkes andre myndigheder af planen / programmet og skal de høres i sagen ?
- ³² Påvirkes interesseforeninger af planen / programmet og skal de høres i sagen ?

I beregningen af skyggediagrammer er benyttet Sketchup og hvor modellen er geo-lokaliseret via Google Earth. Farverne på ortofotoet er blevet bleget for at gøre skyggerne mere tydelige.

Der er analyseret ud fra den maksimale byggeret, hvilket i dette tilfælde er tolket til 4 punktbygninger med den maksimale højde og det maksimale antal etagemeter på 40.000. Højden på den lave bygning mod vest er 16 m og de øvrige er 30 m.

Der er i modellen taget højde for at boligbebyggelsen nord for Kanalvejsmatriklen ligger ca. 5 meter højere i terræn. Efterårsjævn døgn regnes som 23. september.

Som det fremgår af skyggediagrammerne vil de nærmeste naboer blive påvirket af skygger i dele af året.

Det fremgår således at i vinterhalvåret mellem 1. september og 15. april vil skyggen nå de nærmeste boliger før kl. 16. F.eks. 15. februar vil nærmeste bolig ligge i skygge fra kl. 9.30 om morgenen og resten af dagen, dog afbrudt af ca. en time midt på dagen, afhængig af hvordan det endelige byggeri tager sig ud. Fra 20. april til 28. august vil skyggerne ikke nå de nærmeste boliger på noget tidspunkt af dagen. Dog vil boligerne umiddelbart vest for, på Toftebæksvej, blive påvirket af skygge i de tidlige morgentimer (senest til kl. 8.30).



Efterårsjævn døgn kl. 8.00



1. september kl. 16.00



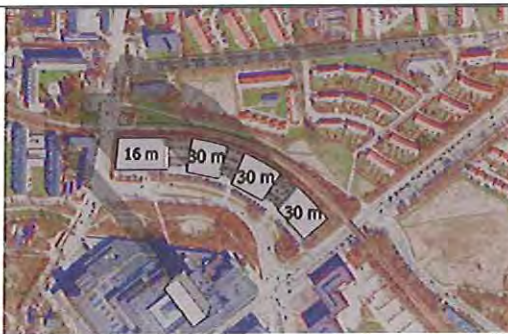
Efterårsjævn døgn kl. 12.00



15. april kl. 16.00



Efterårsjævn døgn kl. 16.00



15. februar kl. 9.30

Sag : Kommuneplantillæg 13/2009 Kanalvejsområdet syd	Bemærkninger	ØKONOMIUDVALGET 15 MAJ 2012 SAGSNR.: <u>4, bilag 5</u>
Dato : 02-05-2012		
Sagsbeh. : anol		
Fagtilsyn : Kontrol :		

Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ? Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x	Ingen betydning	Mindre betydning	Væsentlig betydning	Bør undersøges	
Befolkning					
• Sundhed og velfærd	x				1
• Svage grupper	x				2
• Tilgængelighed	x				3
					Tilgængelighed til de rekreative arealer vil blive sikret gennem efterfølgende lokalplanlægning.
• Sikkerhed og tryghed	x				4
					Sikkerhed og tryghed til de rekreative arealer vil blive sikret gennem efterfølgende lokalplanlægning.
Natur					
• Biologisk mangfoldighed	x				5
					Ermelundskilens funktion som spredningskorridor ændres ikke idet byggeri skal placere sig i rammens nordlige ende ved Kanalvej.
• Fauna	x				6
					se punkt 5
• Flora	x				7
					se punkt 5
• Indhold af biotoper	x				8
					se punkt 5
• Fredning og beskyttelse	x				9
					se punkt 5
Forurening					
• Støj	x				10
• Lys / skygge		x			11
					Byggeri holdes i maksimalt 8,5 m og skygger vil ikke nå naboer i nævneværdigt omfang
• Luft	x				12
					Byggeriets omfang og beskaffenhed gør at der ikke forventes forureningsgener. Områdets status som rekreativt område bibeholdes.
• Jordbund	x				13
					se punkt 12
• Grundvand	x				14
					se punkt 12
• Overfladevand	x				15
					se punkt 12
• Spildevand	x				16
					se punkt 12
Ressourcer					
• Energiforbrug	x				17
					Byggeriets omfang og beskaffenhed gør at der ikke forventes ressourceforbrug af bemærkelsesværdig karakter.
• Vandforbrug	x				18
					se punkt 17
• Forbrug, andre ressourcer	x				19
					se punkt 17
• Affald, genanvendeligt	x				20
					se punkt 17
• Affald, ikke genanvendeligt	x				21
					se punkt 17

Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ? Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x	Ingen betydning	Mindre betydning	Vesentlig betydning	Bør undersøges		
Trafik						
• Sikkerhed / tryghed	x				Byggeriets omfang, beskaffenhed og beliggenhed gør at der ikke forventes konsekvenser for trafik. Parkering bliver ikke tilladt på området, hvorfor trafik holdes på Kanalvej.	22
• Trafikmønstre		x			Planændringen forventes ikke at ændre væsentligt på trafikmønstret.	23
• Trafikstøj og vibrationer	x					24
By & Landskab						
• Grønne områder			+-		Der kan bygges hvor der i dag er beplantning ud mod Kanalvej, hvilket naturligvis betyder at noget "grønt" kan fjernes i forbindelse med byggeriet. Byggeri af den størrelse som nærværende ramme tillader er dog lokalplanpligtigt. En efterfølgende lokalplanlægning vil kunne sikre at området åbnes op så et grønt rum vil kunne opleves fra Kanalvej, til forskel fra i dag hvor "det grønne" består af en uinspirerende, massiv grøn "mur".	25
• Landskab	x				Der er ikke særligt landskab inden for kommuneplantillæggets afgrænsning.	26
• Arkitektur			+		Der skabes mulighed for spændende arkitektur som kan skabe interessante byrum til glæde for kommunens beboere og besøgende.	27
• Kulturhistoriske værdier			+		Der skabes mulighed for bygninger indeholdende informationsfunktioner mv. som kan være med til at oplyse om områdets særlige kulturhistorie.	28
Interessenter						
• Borgere			+		Der vil kunne blive åbnet op mod Kanalvej, så man som borger kan føle man kan deltage i området, til forskel fra i dag, hvor området må betegnes - set fra Kanalvej - som et "ikke-sted", uden mulighed for deltagelse. Det rekreative område - oplevet inde fra området - vil stadig skulle anvendes og fungere som rekreativt område.	29
• Erhverv			+		Der skabes mulighed for små detailhandelsbutikker at etablere sig.	30
• Myndigheder			x		Naturstyrelsen Roskilde/Hovedstaden. Kulturstyrelsen	31
• Foreninger			x		Danmarks Naturfredningsforening har foranlediget Ermelundsfredningen.	32
Konklusion: På baggrund af ovennævnte beskrivelse vurderes det ikke, at planen vil betyde en væsentlig ændring af det eksisterende miljø i området.						
	Nej	Ja	Dato			
Miljøvurdering ?	x		02-05-2012			

Formål

Screeningen (tjeklisten) bruges til at afgøre om en plan eller et program skal miljøvurderes jf. Lov om Miljøvurdering (Lov nr. 316 af 05.06.2004).

Der er pligt til at miljøvurdere planer og programmer, hvor der fastlægges rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter, der kan have en VÆSENTLIG indvirkning på miljøet – for en uddybning af hvilke planer og programmer der er omfattet, se lovens § 3, samt skema XX.

Den udfyldte tjekliste bruges til at afgøre om der er tale om en væsentlig indvirkning på miljøet eller ej. Ved beslutning om, at der IKKE skal udarbejdes miljøvurdering indgår tjeklisten som argumentation herfor og skal følgelig forefindes som dokument i sagen.

Afgørelsen af, om der skal foretages miljøvurdering eller ej, foretages altid ud fra en konkret vurdering og kan eksempelvis ikke alene baseres på antallet og placeringen af afkrydsninger. Afgørelsen kvalificeres af en udfyldt tjekliste samt evt. uddybende undersøgelser, vedlagt som bilag eller beskrevet med præcise henvisninger.

I forbindelse med miljøvurdering kan nedenstående skema benyttes til at danne overblik over hvilke andre instanser som kan/skal inddrages – instanser som kan bidrage til selve miljøvurderingen ELLER skal kontaktes ved offentliggørelsen.

Proces (organisation m.m.)

(figur med pile)

+ beskrivelse af rækkefølge + hvem gør hvad (faglige indput + kontrol)

Skema for myndigheder der skal høres

Vejledning

Alle tjeklistens punkterne skal vurderes og besvares ift. følgende spørgsmål :

- Er der tale om en indvirkning på miljøet indenfor det pågældende område ? Både miljøvirkningen forårsaget af planens nye elementer og omgivelsernes miljøvirkning på de nye elementer skal vurderes.
- Hvad består denne indvirkning i ?
- Hvilken grad af indvirkning er der tale om ? Er den positiv, neutral eller negativ, sammenlignet med den situation, hvor planen / programmet ikke gennemføres ?
- Hvordan forebygges, undgås, begrænses – eller sikres, understøttes, forstærkes – denne indvirkning ?

Når screeningen er foretaget vurderes det om planen / programmet har så væsentlig en miljøpåvirkning, at der bør foretages en egentlig og mere tilbunds gående miljøvurdering.

I tjeklisten er angivet vejledende bemærkninger som kan hjælpe en til at udføre de bedste vurderinger af indvirkningerne på miljøet.

- ¹ Påvirkes befolkningens (borgernes) sundhed og velfærd, helbredstilstand og velbefindende ?
- ² Påvirkes forholdene for handicappede (blinde og svagtseende, gangbesværede, hørehæmmede), ældre og børn?
- ³ Påvirkes tilgængeligheden (uhindret adgang for alle) i anlæg og bygning ?
- ⁴ Påvirkes sikkerhed og trygheden for beboere og besøgende ?
- ⁵ Påvirkes områdets biologiske mangfoldighed (indholdet af forskelligartet dyre- og planteliv) ?
Er området spredningskorridor, kerneområde, sårbart naturområde, EF-habitatområde, geologisk interesse område, enkelt lokalitet af geologisk interesse?
- ⁶ Påvirkes områdets indhold af fauna (dyreliv) ? Er der særlig fauna, som er beskyttet i.h.t. lovgivning eller som bør beskyttes ud fra andre hensyn ?
- ⁷ Påvirkes områdets indhold af flora (planter) ? Er der særlig flora, som er beskyttet i.h.t. lovgivning eller som bør beskyttes ud fra andre hensyn ?
- ⁸ Påvirkes områdets indhold af biotoper (levesteder) ? Påvirkes sammenhængen (spredningskorridorerne) mellem biotoperne ?
- ⁹ Er der eksisterende fredninger eller andre lovfæstede beskyttelser, f.eks. strand-, fortidsminde, sø- og åbeskyttelseslinje, kirke- og skovbyggelinie, beskyttede naturtyper efter naturbeskyttelseslovens § 3 ? Skal de pågældende myndigheder høres i sagen ?
- ¹⁰ Påvirkes mængden af støj, f.eks. i form af støj fra maskiner, ventilationer, transport, eller støj fra legende børn ?
- ¹¹ Påvirkes lys- og skyggeforholdet, f.eks. pga. skyggende bygninger/træer eller pga. belysning, trafiklys og refleksioner ?
- ¹² Påvirkes luftens indhold af støv, vanddamp, aerosoler, lugt m.m. ?
- ¹³ Påvirkes jordbundsmiljøet ? Findes der registrerede jordforureninger i området ?
- ¹⁴ Påvirkes grundvandet, f.eks. i form af ændring i de grundvandsbeskyttende forhold (jordlag, afstand til vandforsyningsanlæg, vandboringer m.m.) ?
- ¹⁵ Påvirkes forholdene for overfladevand, herunder afledning fra befæstede arealer og tagarealer til søer, grøfter og dræn ? Påvirkes risiko for spild med forurenende stoffer på arealerne ?
- ¹⁶ Påvirkes håndteringen af spildevand ?
- ¹⁷ Påvirkes forbruget af energi (el, olie- og benzín, gas, fjernvarme m.m.)
- ¹⁸ Påvirkes forbruget af drikkevand (og indirekte afledningen af vand)
- ¹⁹ Påvirkes forbruget af andre ressourcer, herunder f.eks. sten, grus, træ m.m.
- ²⁰ Påvirkes mængden af genanvendeligt (glas, sten, metal, komposterbart og brændbart) affald
- ²¹ Påvirkes mængden af ikke-genanvendeligt (miljøbelastende) affald ?
- ²² Påvirkes trafiksikkerheden for især de svage trafikanter (gående, cyklister og handicappede)
- ²³ Påvirkes trafikens valg af veje ? Påvirkes trafikmængden og indenfor hvilke trafikarter ?
- ²⁴ Påvirkes mængden af trafikstøj og/eller vibrationer/støj fra trafikken ?
- ²⁵ Påvirkes de grønne områder (f.eks. parkområde, græsareal, skov, hegn, mark), herunder adgangen til disse områder ?
Er området et regionalt friluftsområde, et skovrejsningsområde / eks. eller planlagt skov, er skovrejsning uønsket?,

-
- ²⁶ Påvirkes det billede, som kendetegner landskabet ?
Landskabeligt interesseområde, eksisterende sommerhus- / kolonihaveområde, inden for kystnærhedszonen, værdifuldt landbrugsareal, landbrugsareal af sekundær betydning, town-scape, bybilledet, arkitektur, fritliggende bebyggelser
- ²⁷ Påvirkes opfattelsen af stedets arkitektur i form af bygningsarkitekturen eller bybilledet
- ²⁸ Påvirkes miljøet omkring f.eks. kirker, fredede- og bevaringsværdige bygninger, ældre bygninger, kulturhistoriske interesseområder, værdifulde kulturmiljøer, historiske vejstrækninger, fortidsminder og gærder.
- ²⁹ Påvirkes borgerne generelt eller grupper heraf direkte ? Er der gener forbundet med planen / programmet ? Påvirkes borgerne dagligdag igennem længere tid ? Skal borgerne høres i sagen ?
- ³⁰ Påvirkes forholdene for erhvervslivet ? Skal erhvervslivet høres i sagen ?
- ³¹ Påvirkes andre myndigheder af planen / programmet og skal de høres i sagen ?
- ³² Påvirkes interesseforeninger af planen / programmet og skal de høres i sagen ?

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Organisationsprojektet – PPR's placering i den nye administrative organisation

Sag nr. 6:

Bilag 1: Opsamling på øvelse 1

Bilag 2: Overvejelser om PPR's organisatoriske placering i den nye administrative organisation i Lyngby-Taarbæk Kommune, 6. maj 2012

Opsamling på øvelse 1

Nuværende målsætninger i PPR?

Hvad lykkes i dag - og hvorfor?

Forslag til ændringer af PPR's succeskriterier og indsatser/nye succeskriterier og indsatser og succeskriterier

- Behov for afklaring af roller
- Behov for en fordeling af ressourcerne
- Ikke nok kendskab til hinanden i dag – derfor udfordringer med at komme til at tale med en og stemme over for barnet og dets forældre
- Snitfladebeskrivelsen findes ikke i dag
- Videndeling mellem almen og specialområdet
- Vi skal tænke i: Hvad er det for fælles mål vi går efter?
- Hvad er det vi skal fokusere på sammen?
- Hvad vil det gode voksenliv være for det barn som vi hjælper i dag?

- Vi savner UU-nord – der er brug for deres input
- Det essentielle er viden om barnet, ikke PPR psykologernes placering
- Videndeling skal være tydelig, der skal være spilleregler herfor: hvem må man videndele med og hvornår?
- Vi savner, at skolernes videndeling kommer "videre ud" så det også er til gavn for dagtilbud og klubber
- Det er PPR psykologernes viden som er vigtig!
- Hvad er det for en viden som psykologerne kan bringe videre?
- Hvordan kan børneinstitutioner dele viden med skolerne?
- Skoler anerkender, at der findes viden, men at de sommetider modtager den for sent
- Fast tilknyttede socialrådgivere
- Det interessante er ikke PPR – det er hele indsatsen over for barnet/den unge

- Det interessante er at indsatsen lykkedes
- Systemer spiller ikke sammen
- Et vidensteam kan se på tværfaglighed
- Udvikle fælles strategier der kan nedbryde negativ social arv
- Tosprogede børn kan hjælpes med relativt få midler – behov for fælles strategi
- Har vi de samme målsætninger på tværs – børn og familier / PPR / skoler / dagtilbud?
- Vi skal udvide vores fælles perspektiv jf. hvad er perspektivet for barnet?

- Vi tror ikke vi er enige i at vi har fælles målsætninger
- Vi har et fællesskab i forhold til at understøtte barnets trivsel
- Det giver ikke mening at tale om børneliv også kun tale om PPR
- Vi arbejder med mange snitflader
- Det giver mening at se på organisering ud fra et børne familie perspektiv – hvordan møder borgerne systemet?

SAGSNR.: 6. bilag 1

15 MAJ 2012

ØKONOMIUDVALGET

- Vi taler ikke sammen i dag om fælles mål (dagtilbud, tale høre, skoler, PPR)!
 - Det er logisk hvis tale-høre kommer ind i en 0-18 års organisation
 - Styrkeposition i samarbejdet mellem skoler og PPR på grund tradition for at have en samarbejdspraksis
-
- Hvad er det for en tænkning der ligger bag når vi prioriterer opgaver og indsatser?
 - Tør man indrette sig efter efterspørgsel mere end metoder? Og hvordan gør man?
 - Kunne man have nogen brobyggere der kan tænke på tværs?
 - Tænke i netværk, starte, facilitere og afslutte indsatser på tværs
-
- Der mangler retningslinier for tværfagligt samarbejde – i dag tilfældigt
 - Voksenområdet skal starte ved 16. år
 - Voksenområdet har brug for et samarbejde med PPR her!
 - Retningslinier skal bakkes op af chefer, som gider dem
 - Inklusion kan ikke løses af en faggruppe – vi skal spille sammen
 - Vi arbejder med den samme målgruppe – børn og unge med særlige behov
 - Indsatsen for børnene/den unge skal være sammenhængende (succeskriteriet)
 - En sammenhængende indsats understøttes af en organisation hvor vi sidder sammen
-
- På småbørnsområdet og i skolen gælder et nærhedsprincip – det gælder om at løse problemerne i nærområdet
 - Tidlig indsats overfor småbørn, børn og unge
 - Der skal være fokus på at reelt er plads og tid og ressourcer til at inkludere børn med særlige behov
 - Der skal tages hensyn til institutioners og fagpersoner mætningsniveau i forhold til inklusion
 - Vi skal løse opgaven: At blive i stand til at rumme børn med særlige behov
 - Vi skal have barnets oplevelse af at være i lokalet for øje (forskell på tålt og rummet)
-
- Vi mangler et formaliseret samarbejde – hvad er vores fælles sagsgange?
 - Den tidligere indsats fra 0. leveår er vigtig
 - Vi (tale-høre) lykkes med at gøre børn klar til skolen – børnene bliver i stand til at fungere socialt og sprogligt med andre børn og voksne –
 - Ny organisation skal skabe mere helhed for udsatte børn og deres familier hvor vidensteam bliver vigtige
-
- Det tværfaglige samarbejde
 - Lave en helhedsvurdering af barnet
 - Have barnet i fokus
 - Hvorfor er det at PPR kommer ind i klubber via skolerne?
 - Nuværende samarbejdsrelationer bunde formentlig i en kultur
 - Brede synet på samarbejdet ud
 - Hvorfor har vi ikke haft denne snak i sammenhæng med inklusionsstrategien?

- På skolerne er der undervisere, men de laver også socialt arbejde i den forstand at skolen lærerne er omdrejningspunkt for barnet og dets forældre
- Det er i hverdagen at vi kan rykke ved noget
- Vores indsats skal være systematisk

- Der er erfaringer med tværfaglige indsatser – noget at bygge videre på?
- Fagpersoners viden skal omsættes til noget der har en "værdi" for barnet
- Vi har et slip fra 15 til 18 år i forhold de elever der går ud af 9. klasse – hvad gør for dem?
- Der er erfaringer fra skolerne hvor tværfagligt samarbejde lykkes, men vi er ikke gode til at dele vores viden.
- Behov for at koordinere en indsats omkring STU og dens eventuelt kommende elever

- Problemerne skabes når samarbejdsflader er uklare
- Medarbejderne strækker sig alle steder, men der er kamp om knappe ressourcer
- Vi skal få lavet snitfladebeskrivelserne og rollebeskrivelserne– forpligtige os på det!

Opsamling på øvelse 2 – Bud på en indplacering af PPR

Hvordan kan PPR bedst arbejde for at opfylde målsætningerne i fremtiden?

- Mulige organisatoriske indplaceringer
 - Styrker og svagheder
 - Hvilke opgaver og målgrupper vil nye godt af forskellige organisatoriske indplaceringer?
-
- Vi har ikke noget bud på placering – det er vigtigst at få beskrevet opgaver og snitflader
 - Bekymring at der to chefer og dermed to budgetter. Dette taler for at samle PPR under Støtte og Rådgivning
 - Værdiformidling i at sige at barnet skal fastholdes i almenområdet. Det stiller os over for en fælles opgave.
 - Når en psykolog kobles på et barn i almenområdet sender det et signal om at barnet og dets udfordring håndteres inden for almenområdet.
 - Psykologernes målgruppe har social adfærd som fælles udfordring
 - Psykologers placering afhænger af LTK's overordnede strategi/målsætninger for hvad LTK vil med sine psykologer i relation til børn med særlige behov / adfærdsmæssige problemstillinger
-
- Det vil være en fordel at samle støtten (psykologisk og pædagogisk rådgivning) et sted
 - Det giver mening at placere PPR samme sted som institutioner for børn og unge – det er stedet hvor ressourcerne udnyttes bedst muligt
 - De mere alvorlige sager – er ikke dagligdagsopgaver. Her skal opgaverne løses på et andet niveau
 - Hvordan kan man skabe størst nytteværdi af tale-høre/PPR ressourcer? Det kan man i center for 0-18 år således institutioner og specialundervisning kommer under samme chef.
 - Udfordringen i dag er at dagtilbud ikke tænker PPR med ind i opgaveløsningen!
 - PPR vil komme ud på et sidespor i Rådgivning og Støtte fordi det er inden for almenområdet, at PPR opererer i dagligdagen.
 - Hvis PPR kommer i Rådgivning og Støtte vil Grethe ikke have en logisk reference overfor Centerchefen for Læring og Pædagogik – jo flere man skal samarbejde med, jo sværere bliver det!
 - Et er den fysiske placering – et andet er den styringsmæssige indretning. Vi skal finde en klarhed ved den styring der skal være og dens fordele og ulemper.
 - Det er styringen af PPR som det handler om
-
- Behøver placering af PPR i Rådgivning og Støtte umuliggøre samarbejde med andre enheder? Ikke hvis snitflader og samarbejde, arbejdsgange bliver tydeliggjort.
 - PPR i Rådgivning og Støtte understøtter at institutioner kan trække på de ressourcer de har brug for. Behovet ændrer sig fra sag til sag.
 - Bruge et andet fordelingsperspektiv i opgaver og ansvar
 - Præmisserne for psykologernes arbejde som de er i dag tilsiger en indplacering i læring og pædagogik. Det hænger naturligt sammen med at psykologerne dermed er tæt på barnet og dets forældre.
 - Der er mange snakke der ikke er taget endnu – forforståelser og tradition.
 - Processen vi står i er gået meget hurtigt. Den fremtidige proces skal tage højde herfor.

- Hvordan får vi det tværfaglige samarbejde til at fungere? Dialogen har handlet om dette ikke placering af PPR.
- Der vil være fordele og ulemper ved alle indplaceringer af PPR, men PPR opererer hovedsagligt inden for almenområdet.
- PPR har profiteret af – i en periode – at have haft samme chef. Det har skabt "ro".
- Hvis målet i LTK er at få flere "normale" → kræver en bestemt tænkning
- Hvis målet i LTK er at få flere "specielle" → kræver det en anden tænkning
- Læs kronik i Politiken af den 25. april om at se mennesket – ikke diagnosen
- Fokus på netværk således vi kan lære at bruge hinanden mere – fokus på at kunne overdrage
- Dialogen på workshopen i dag indikerer, at forebyggelse er en akilleshæl

Deltagere på workshopen

Gruppeinddeling på workshopen den 26. april

Navn	Stilling/område		
Ulla Agerskov,	Direktør, BFF	Jørgen Reedtz	Skoleleder, Heldagsskolen
Bitten Krogshøj	Tale-høre	Henrik Birk Nielsen	Klubleder
Birgitte Arnvig	Klubleder		
		Tina Persson	Leder af Forebyggelsescentret
Grethe Pedersen,	Psykologfaglig leder	Susan Thygesen	Vandpytten
Helle Dawall Bøyesen	Socialrådgiver	Mette Hoby Andersen	Spurvehuset
Bente Kjøgx	Skoleleder, Hummeltofteskolen		
		Hanne Christensen	Leder i børn og familieafd.
Charlotte Bidsted,	Chef for dagtilbud og børnesundhed	Mette Benkjer	Psykolog
Susanne Nørgaard	Psykolog	Kristine Hvalsø	Socialrådgiver BFF
Trine Winkel	Motorikhuset		
Charlotte Krebs	Teamleder	Afbud	
Thorkild Vad	Socialrådgiver BFF	Peter Winding	TR
Bolette Dich	Carlsrock	Torben Carlsen,	BFF vicedirektør
Iben Attrup Madsen,	Chef for børn og familieteam	Sekr	
Dorte Schlør	Tale-hørelærer	Helene Runliden(sekr.)	
Ole Porsgaard	TR	Kristoffer Gottlieb (sekr.)	
Michael Hildebrandt,	Områdeleder Klub Lyngby		

ØKONOMIUDVALGET

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 6, bilag 2

**Overvejelser om PPR's organisatoriske placering i
i den nye administrative organisation
i Lyngby-Taarbæk Kommune**

Lyngby Taarbæk Kommune
6. maj 2012

1 Baggrund

Under arbejdet med den nye hovedstruktur for administrationen var der tvivl om, hvad der ville være den mest hensigtsmæssige organisatoriske placering af PPR (Pædagogisk Psykologisk Rådgivning) – der blev drøftet placering på almenområdet i Center for Læring og Pædagogik eller på specialområdet i Center for Rådgivning og Støtte. Der er ikke tvivl om, at en af PPR's væsentligste opgaver er at understøtte inklusion bredt set fra dagtilbud til indgangen i uddannelsessystemet og arbejdsmarkedet. Usikkerheden handler om fra hvilken organisatorisk placering, det bedst lader sig gøre.

Det blev derfor besluttet på Kommunalbestyrelsens møde den 26. marts 2012, at PPR's placering skulle overvejes nærmere, før det kunne træffes beslutning.

2 Analysearbejdet tilrettelæggelse

Der er nedsat en hurtigt arbejdende arbejdsgruppe bestående af de relevante ledere fra såvel almen som specialområdet. Arbejdsgruppens opgave har været at udarbejde et beslutningsgrundlag til direktionen. Dette notat afspejler arbejdsgruppens drøftelser og analyser. Som et meget væsentligt element i analyse, blev der afholdt et seminar/workshop med bred deltagelse af medarbejdere, ledere fra såvel administrationen som den decentrale drift samt tillidsrepræsentanter fra de pågældende områder. Drøftelser på workshoppen blev et væsentligt grundlag for den indstilling direktionen har valgt at lægge op til politisk beslutning.

Workshoppen gav ikke enighed om PPR's organisatoriske placering, men den viste, at der er et stort behov og stor lyst til sammen at arbejde videre med, ikke bare PPR's virke, men generelt med hvordan vi udvikler inklusionsindsatsen fra dagtilbud til de unges indgang til uddannelsessystemet og arbejdsmarkedet. Ét af de centrale mål for organisationsprojektet er at skabe større helhed i servicen overfor de borgere, som har mange kontakter med kommunen, og som har komplekse udfordringer. Det blev også et centralt tema på workshoppen, og der blev lagt et godt grundlag for at videreudvikle dette i den nye struktur, og her er PPR én af flere aktører, men udviklingsarbejdet er ikke færdigt, og vil fortsætte i de nye organisationsstruktur.

3 Udviklingstemaer

Arbejdsgruppens drøftelser, analyser og ikke mindst workshoppen med den brede deltagelse har rejst en række udviklingstemaer, ikke bare om PPR, der behov for at arbejde udviklingsorienteret med i den nye organisation:

<p>PPR's psykologressourcers fordeling på aldersgrupper</p>	<p>Der er brug for at se på, hvordan PPR psykologressourcer bedst anvendes på forskellige aldersgrupper. Det skal analyseres grundigt på hvilke alderstrin psykologindsatsen vil have størst effekt i fh.t at understøtte, at børn og unge kommer godt i vej med ungdomsuddannelse, kan få et liv med en selvstændig voksentilværelse og en plads på arbejdsmarkedet.</p> <p>I dag bruger psykologerne mest tid på skolebørn, 7-15 år, og langt mindre på 0-7 år og på 15-18 årige. Det er bredt anerkendt, at der er behov for at se på hvordan psykologressourcer bruges bedst – i forhold til på hvilke alderstrin indsatsen, har størst effekt på de langsigtede mål.</p>
--	---

	<p>Der var på workshoppene enighed om, at indsatsen overfor de unge, efter folkeskolen, bør styrkes. Der er brug for at styrke og udvikle samarbejdet mellem PPR, Jobcenteret, UU-nord og Voksenområdet yderligere for at undgå udstødelse fra arbejdsmarkedet.</p>
Tale- og hørelærerne og det strategiske arbejde med sprogudvikling	<p>Tale- og hørelærerne bruger størstedelen af sine ressourcer på at understøtte børn med tale- og hørevanskeligheder, og er et vigtigt element i arbejdet med sprogudvikling. Der er behov for at koordinere endnu mere på arbejdet med sprogudvikling, og sikre at alle arbejder med fælles mål og metoder omkring sprogudvikling ikke mindst på 0-6 års området, herunder at inddrage tale- og hørelærerne i det strategiske arbejde med sprogudvikling.</p>
PPR's fordeling af sine ressourcer på forskellige typer af opgaver	<p>PPR har forskellige typer af opgaver:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direkte indsatser overfor børn, unge og deres familier • Konsultative opgaver overfor andre fagprofessionelle • Det strategiske og udviklingsorienterede arbejde <p>Der er behov for at drøfte, hvordan PPR – psykologer såvel som tale- og hørelærere fordeler sin tid bedst på forskellige typer af opgaver i fh.t at skabe mest effekt. Der er måske behov for, at PPR i højere grad kan bruges i udviklingen af de strategier og handlingsplaner og fælles mål, der skal arbejdes med i dagtilbud, skole, sfo og klub. Der kan også være behov for at se PPR i højere grad som et ”rejsehold”, der støtter op og hjælper fagområdet med særlige vanskelige udfordringer.</p>
PPR's tilgængelighed	<p>PPR-psykologerne er fysisk placeret ude på skolerne, og det har understøttet skolernes fælles strategier med inklusion. Men det har også den effekt, at dagtilbud og klubber oplever i hvert fald psykologressourcerne mere som ”skolernes”. Der er behov for at vurdere nærmere, hvordan ressourcefordelingen på aldersgrupper skal være, og det vil også kræve at der ses på, hvordan PPR's tilgængelighed øges for andre grupper end skoler.</p> <p>For tale- og hørelærerne opleves ikke den samme mangel på tilgængelighed på dagtilbudsområdet ude i driften, med der er brug for at tale- og hørelærerne har et endnu tættere samarbejde med de pædagogiske konsulenter/to-sprogskonsulenterne i administrationen.</p>
Samarbejdet på det komplekse sociale område	<p>En række af de børn PPR har kontakt med har, har haft eller får kontakt med på et senere tidspunkt, har også kontakt med børn- og familieafdelingen. Ligeledes er der en række børn i regi af børn- og familieområdet, herunder anbragte børn, som har brug for PPR's indsats i skole- og dagtilbud.</p> <p>Der var på workshoppene bred enighed om, at der er brug for at ud-</p>

	<p>vikle samarbejdet mellem de mange instanser som er involveret: dagtilbud, skole, sfo, klub, PPR, børn- og familier, herunder forebyggelsescenteret, jobcenteret, UU-nord. Det er et komplekst område, og en familie kan have mange kontakter til kommunen, og for at kommunen kan opleves koordineret, skal arbejdsgange, samarbejds- og snitflader udvikles i fællesskab på området.</p> <p>Voksenområdet oplever i stigende grad unge mennesker, som ikke tidligere kom ind i voksenområdet, og vil også kunne have fordel af at være med i dette samarbejde, og måske "se" de unge inden de bliver voksne. Det handler også om, at kunne bruge nogle af de specialkompetencer, der er på voksenområdet indenfor f.eks. psykiatri, autisme, misbrug i fh.t. nogle af de unge, der kan være i farezonen for at blive fremtidige "sager" i voksenafdelingen.</p>
--	---

4 Mulige organisatoriske indplaceringer af PPR

Der er drøftet 3 mulige placering af PPR.:

1. Læring og pædagogik
2. Center for rådgivning og støtte
3. En mellemmodel, der indebærer en opdeling af PPR,

Nedenfor har vi drøftet de tre modeller ud fra den viden og de drøftelser, som analysearbejdet indtil nu har givet. Der er forskellig placering af funktionen PPR i kommunerne. I nogle kommuner er den placeret i Rådgivning og Støtte for at sikre den tætte koordination til børne- og familieområdet, og i andre kommuner er den placeret på almenområdet som en tværgående stabsfunktion eller som en del af en skoleafdeling.

Der er næppe kun én rigtig placering af PPR, det er specialressource, men den skal agere ind i almenområdet, og derfor vil den ligge i grænselandet mellem almen og specialområdet. Det er derfor helt afgørende at arbejde med at udvikle og sikre koordinationen mellem almen- og specialområdet, herunder ikke mindst i de sager, hvor både PPR og andre enheder er involveret omkring barnet og dets familie.

Uanset den organisatoriske placering skal PPR understøtte inklusion på almenområdet – i dagtilbud, skole og klub, og der skal være en stor tilgængelighed til PPR fra alle disse områder. Det er dog også meget vigtigt, at der er et tæt samarbejde mellem PPR og børne- og familieafdelingen, fordi det i en række tilfælde er de samme børn og familier, de har med at gøre, og derfor skal være meget tæt koordinerede.

4.1 PPR placeres i Læring og Pædagogik

Denne placering vil sikre, at det arbejde med inklusion især på skoleområdet og i mindre grad på dagtilbudsområdet, som PPR har understøttet, kan fortsætte uden større forstyrrelser. Med en indplacering i samme center som almenområdet - skoler, dagtilbud, klub – vil de samarbejdsrelationer, som er opbygget igennem de seneste år kunne fortsætte uden større ændringer.

Denne placering vil dog under alle omstændigheder betyde en ændring, fordi placering bliver mere bredt på almenområdet og ikke som i dag en tæt integreret del af skoleområdet. Det vil kunne styrke dagtilbuds og klubbers adgang til at trække på psykologressourcerne, hvilket der er behov for.

Behovet for at styrke koordinationen omkring mere komplekse sager for udsatte børn og familier, vil være vanskeligere med denne placering, hvor PPR ikke har samme chef som Rådgivning og Støtte, og her vil der være en vigtig opgave, som de to nye centerchefer skal udvikle sammen, som et helt centralt succeskriterium for begge centre.

4.2 PPR placeres i Rådgivning og Støtte

Et væsentligt argument for at placere PPR i Rådgivning og Støtte, er at PPR er en faglig specialkompetence, som skal rådgive og støtte både børn, unge og deres familie, samt de fagprofessionelle, der arbejder med dem. PPR skal fungere mere som et "rejsehold" der tilkaldes med rådgivning og faglig ekspertise, når der er behov for det.

Det andet væsentlige argument er at sikre, at der stærk koordination mellem de enheder, der arbejder med de udsatte børn og unge, således at vi leverer en helhedsorienteret indsats. Der er en række sammenfaldende børn, unge og familier i PPR og i Rådgivning og Støtte. Denne koordination og det helhedsorienterede arbejde med udsatte børn og familier vil formodentligt være lettere med placering i samme center under samme chef. Det forudsætter dog, at medarbejderne i PPR også er fysisk til stede i centeret i et vist omfang.

Centerchefen for Rådgivning og Støtte vil kunne udøve en ledelse af PPR, som sætter klare målsætninger i forhold til samarbejdet på tværs af PPR's medarbejdere og andre faggrupper inden for det børnesociale område, herunder socialrådgivere, psykologer og pædagogiske konsulenter.

Der er dog risiko for, at koordination til almenområdet – Center for Læring og Pædagogik – kan vanskeliggøres. Der er også en vis usikkerhed i fh.t. hvad en placering på specialområdet vil betyde for almenområdets adkomst til PPR-ressourcer, herunder en frygt for at ikke mindst PPR-psykologerne i højre grad vil blive brugt til de få men mere komplekse sager, og at skoler og dagtilbud vil opleve en mindre tilgængelighed i fh.t. at bruge PPR-psykologer i fh.t. de mindre indgribende indsatser i det "daglige" inklusionsarbejde.

4.3 PPR deles og placeres i begge centre

I dag er der fælles ledelse af PPR's psykologer og tale- og hørelærerne. Det er relativt nyt, og det er en mulighed at se på en opdeling. Det er især PPR's psykologer, som har brug for at langt stærkere koordination og samarbejde med børn- og familiesagsbehandlere og forebyggelsescenteret.

Denne model kunne bestå i:

- Tale- og hørelærerne placeres i Læring og Pædagogik, fordi sproglig udvikling er en kerneydelse på almenområdet.
- PPR-psykologerne placeres organisatorisk i center for Rådgivning og Støtte.

Tale- og hørelærerne er i dag tilgængelige for dagtilbudsområdet og bruges meget, men de er ikke i særlig udstrakt grad en del af det strategiske arbejde omkring udvikling af sprogindsatsen, og de er ikke nok koordinerede med de andre ressourcer, der er på dagtilbudsområdet arbejde med sprogudvikling, herunder to-sprogsindsatsen. Det vil kunne styrkes med denne placering og tale- og hørelæ-

erne vil i endnu højere grad være en faglig spidskompetence ind i almenområdet m.h.t. sprogudvikling.

En placering af psykologressourcer i Rådgivning og Støtte forudsætter, at der arbejdes videre med at definere og beskrive hvorledes psykologressourcerne bedst prioriteres i fh.t. at opnå de langsigtede resultater – en selvstændig voksentilværelse, ungdomsuddannelser og arbejdsmarkedstilknøytning. Der er behov for en mere præcis ydelsesbeskrivelse i fh.t. målgrupper, aldersgrupper og typer af indsatser. Det rører også ved problemstillingen, om det er psykologerne, som skal have den primære understøttende funktion i fh.t. skolernes inklusionsarbejde, eller den opgave kan løses på anden vis med andre ressourcer og kompetencer. Måske er der ikke den samme "afhængighed" af psykologerne mere, fordi skolerne nu i højere og højere selv grad kan løfte inklusionsindsatsen ved ressourcer, men har brug for PPR som et rejsehold med specialkompetencer.

Der skal igangsættes et analyse- og udviklingsarbejde i fh.t. den optimale anvendelse af PPR's ressourcer, uagtet organisatorisk indplacering. Det skal resultere i en vurdering af, hvordan psykologressourcerne bedst bruges på i henhold:

- Individuelle indsatser i fh.t. børn og familier, herunder udredninger
- Konsultationer i fh.t. andre fagprofessionelle
- Det strategiske arbejde med inklusion
- Fordeling på aldersgrupper og målgrupper

Uagtet at PPR's psykologer placeres i Rådgivning og Støtte skal almenområdet opleve tilgængelighed til disse ressourcer, og selv om det er en specialressourcer, skal den bruges til at understøtte det forebyggende arbejde, som sker i almenområdet.

5 Fakta om PPR

PPR består af:

- 14 psykologer incl. leder
- 12 tale- og hørelærere

Psykologernes arbejdsopgaver består i skolen i at rådgive og vejlede børn og deres familier, at udrede børns behov for specialundervisning, og sammen med de fagprofessionelle, børn og deres familie at igangsætte planer for det enkelte barn herunder, hvilke specialindsatser der er behov for. Der igangsættes ikke specialindsatser uden en udredning af barnet. Det kan også være korte samtaleforløb, netværksmøder, familiesamtaler, observation med rådgivning, enkelte akutte krisesamtaler. Psykologerne bruger 20% af ressourcerne på småbørn, og 55 % på skolebørn.

PPR's psykologer deltager kun i lille grad i det strategiske arbejde omkring f.eks. udarbejdelse af inklusionsstrategi, fælles læringssyn – det er prioriteret at deres virke primært er i det udførende led på skoler og i dagtilbud:

Tale og hørelærernes opgaver består i udredning, undersøgelse og observation af børn med tale-høre-læse-sproglige-kommunikative-stamme-og stemmevanskeligheder. Konsultation og vejledning til forældre, pædagoger og lærere, udarbejdelse af handleplaner i samarbejde med pædagoger, lærere og forældre, undervisning (individuel og i grupper). LTK har særlige tilbud til børn

med massive udtale- og sproglige vanskeligheder og stamme-problematikker. Tale- og hørelærerne bruger 65 % af tiden på småbørn og ca. 35 % på skolebørn.

Støttepædagogkorpsset på dagtilbudsområdet, som dog ikke er en del af denne analyse, er tidligere decentraliseret og fordelt ud på daginstitutionerne – ikke efter behov men efter børnetal. Der er foretaget en analyse af effekten af denne ordning, og der vil komme en særskilt afrapportering herpå til Børn- og Ungeudvalget.

PPR's virke reguleres via lovgivningen:

Bekendtgørelse og vejledning om folkeskolens specialpædagogiske bistand til børn, der endnu ikke har påbegyndt skolegangen:

"Formålet med den specialpædagogiske bistand er så tidligt som muligt at fremme udviklingen hos børn med særlige behov, således at de på lige fod med andre børn kan påbegynde skolegangen"

Bekendtgørelse om folkeskolens specialundervisning og anden specialpædagogisk bistand:

"Hvis det antages, at en elev har særlige undervisningsbehov, som ikke kan opfyldes indenfor rammerne af den almindelige undervisning, eller hvis elevens skolesituation i øvrigt giver anledning til alvorlig bekymring, indstilles eleven til en pædagogisk-psykologisk vurdering"

Aktuel lovændring af lov om folkeskolen:

Specialundervisningsbegrebet reserveres elever, som har behov for minimum 12 ugentlige specialundervisningslektioner og det er også kun disse elever, som fremtidigt kan gøre krav på en pædagogisk psykologisk vurdering.

Intentionerne med den nye lovgivning, citeret fra lovforslagets intentioner og baggrund:

"Det fremgår af rapporten ".....", at kommunerne kan overveje forskellige organisationsformer for pædagogisk psykologisk rådgivning, herunder især at pædagogisk-psykologisk rådgivning i højere grad organiseres ud fra hvad skolelederne har brug for. En sådan ændring vil også styrke indsatsen over for elever med særlige behov i den almindelige undervisning"

Samme tænkning ligger bag den Lyngby-Taarbæk Kommunes vedtagne Handleplan for inklusion på skoleområdet 2011-2015/20:

"PPR skal fremtidigt aktivt anvende deres faglige kompetencer til at understøtte inklusionsbestrebelse på dagtilbudsområdet og i skolen med det perspektiv, at stadig flere børn inkluderes i almenområdet. Samtidigt er det vigtigt, at PPR kan medvirke til at vurdere, hvilke børn der har et så vidtgående behov, at de ikke vil kunne profitere af inklusion".

Indsatserne over udsatte børn og familier reguleres via Den sociale Servicelov.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Vision for LTU og placering af LTU i Lyngby Idrætsby

Sag nr. 8:

Bilag 1: Notat om Status på forsikringsforhold i forbindelse med brand på ejendommen Gyrithe Lemches Vej 20 i 2011

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 8

Journalnr. :

Dato : 15.05.2012

Skrevet af : sry /3047

NOTAT

om

Status på forsikringsforhold i forbindelse med brand på ejendommen Gyrithe Lemches Vej 20 i 2011

Økonomiafdelingen har i notat af 26. april 2012 opgjort kommunens årlige lejetab mv. som følge af brand i ejendommen Gyrithe Lemches Vej 20 i 2011 til 942.409 kr., jfr. nedenstående

Lejeindtægt mv.	Årlig leje mv. pr. 1.1.2011	Årlig leje mv. pr. 1.7.2011 i restlokaler	Årligt lejetab mv.
Lejeindtægt	1.300.970	596.116	704.854
Ventilationsanlæg	42.500		42.500
Grundskyld	191.290	87.651	103.639
Fællesudgifter	168.730	77.314	91.416
I alt	1.703.490	761.081	942.409

Kommunens forsikringsselskab dækker tabt lejeindtægt i et år fra hændelsestidspunktet.

Opgørelsen tager udgangspunkt i, at udlejning af de resterende lokaler til K-Nord sker til samme lejeniveau som på tidspunktet for branden og der er ikke taget hensyn til den aftalte prisregulering i lejekontrakten samt til eventuelle prisstigninger i grundskyld og fællesudgifter. De udlejede restlokaler udgør 724 m², som anvendes 100 % af K-Nord samt 272 m² som anvendes i fællesskab af K-Nord og Kommunen.

De årlige udgifter til leje af pavillon mv. i forbindelse med genhusningen er af Økonomiafdelingen opgjort til 272.376 kr. i 2011-priser, jfr. nedenstående, hvilket forventes dækket af forsikringsselskabet.

Lejeudgift mv.	Lejeudgift mv.
Basisleje	212.400
Fællesudgifter	59.976
I alt	272.376

Forsikringsselskabet har ikke entydigt kunne oplyse, hvor længe og i hvilket omfang, udgifterne til genhusningen dækkes, og dette afventer derfor nærmere afklaring.

I opgørelserne indgår ikke følgende:

Udgifter til betaling af varme, el- og vandforbrug til Ejerforeningen Baunegårdsskolen.

Udgifter til el og opvarmning i den lejede pavillon.

Udgifterne dækkes ikke af forsikringen, og er ikke mulige at opgøre, før Ejerforeningen fremsender opgørelser herfor. Samlet set forventes der dog umiddelbart ingen merudgifter hertil fra 2011 og herefter.

I forhold til udbetaling af erstatning forholder det sig i følge oplysninger fra Gjensidige Forsikring således:

Vælger kommunen at genopføre som før branden, udbetales der fuld & nyværdierstatning, som svarer til bygningens værdi på skadestidspunktet, altså ikke fradrag for værdiforringelse pga. slid og ælde. Udgangspunktet er at genopførelse skal ske på samme forsikringssted.

Vælger kommunen derimod ikke at genopføre som før branden, eller hvis der ønskes genopførelse til anden anvendelse eller på anden grund, så udbetales der en kontanterstatning (dagsværdi - erstatning til fri rådighed). Såfremt selskabet yder totalerstatning til genopførelse af en tilsvarende bygning, så kan genopførelse ske andetsteds i Danmark, til andre formål og ved anvendelse af anden byggemåde.

Kommunen afventer en endelig bekræftelse fra Gjensidige på, hvilken erstatningsform, der vil blive tale om, og efter hvilke beregningsprincipper i følgende to situationer:

- 1) Kommunen vælger at opføre en ny og tidssvarende bygning – dvs. med indretningsmæssige og bygningsmæssige ændringer - på samme sted.*
- 2) Kommunen sælger ejendommen og benytter forsikringssummen til opførelse af tidssvarende bygning - dvs. med indretningsmæssige og bygningsmæssige ændringer – et andet sted i kommunen men til samme formål.*

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Alternative modeller for realisering a Lyngby Idrætsby

Sag nr. 9:

- Bilag 1: Årlige drifts- og vedligeholdelsesomkostninger samt årlige indtægter
- Bilag 2: Overordnet anlægsøkonomi i de tre modeller
- Bilag 3: Skrivelse til politikerne i Lyngby-Taarbæk Kommune fra Lyngby Boldklub A/S
- Bilag 4: Skrivelse til Borgmester Søren P. Rasmussen vedr. FIL's brev af 10. maj 2012 til politikerne i LTK og med cc til DGO

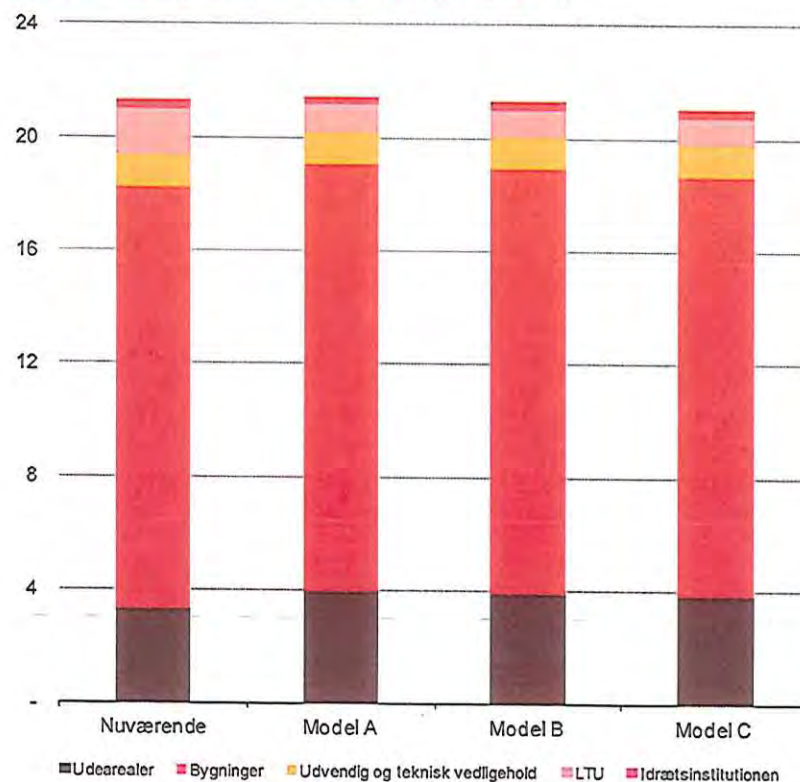
officeret
14.5.2012

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 9

Årlige drifts- og vedligeholdelsesomkostninger samt årlige indtægter

Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger (DKKm)



2012 (DKKm)	Nuværende	Model A	Model B	Model C
Udearealer				
Driftsudgifter, total	1,90	2,32	2,30	2,30
Personaleudgifter, total	1,41	1,61	1,61	1,54
Udearealer	3,3	3,9	3,9	3,8
Bygninger				
Driftsudgifter, total	6,68	6,70	6,57	6,48
Personaleudgifter, total	7,18	7,33	7,33	7,33
Udvendig og teknisk vedligehold	1,07	1,10	1,10	1,05
Bygninger	14,9	15,1	15,0	14,9
Indtægter (lejeindtægter mv.)*	3,00	3,00	3,00	3,00
Årlig driftsudgifter minus årlige indtægter	15,2	16,1	15,9	15,7
LTU				
LTU	1,69	0,99	0,99	0,99
Idrætsinstitutionen				
Idrætsinstitutionen	0,32	0,29	0,29	0,29
Totale årlige drifts- og vedligeholdelsesomkostninger	20,2	20,3	20,2	20,0
Total årlige driftsudgifter minus indtægter	17,2	17,3	17,2	17,0

(Alle forudsætninger er opstillet af Lyngby-Taarbæk Kommune)

Overordnet anlægsøkonomi i de tre modeller – åbent bilag

Dette bilag viser overordnet, hvilke faciliteter, der foreslås bygget i de enkelte modeller og den overordnede økonomi. Baggrunden er de tre skitser for model A, B og C, som er udarbejdet af DGI Huse og haller som opsamling på brugerinddragelsesprocessen med nuværende og fremtidige brugere af Lynby Idrætsby. Skitserne er forslag, og det endelige projekt kan udformes på anden vis.

Forudsætninger

- Kvadratmeterpris incl. rådgivning og uforudsete udgifter er sat til 14.000 kr. pr. m², dog med følgende undtagelser:
- 19.000 kr. pr. m² på omklædningsarealer
- 20.000 kr. pr. m² til daginstitution
- 6000 kr. pr. m² til ombygning af faciliteter

Faciliteter til breddeidrætten

I store træk er model A, B og C identiske hvad angår de faciliteter, der etableres til breddeidrætten. Dog er der forskellige forslag til, hvor de enkelte faciliteter placeres – i stadionkroppen eller udenfor. Nogle faciliteter ombygges, andre nybygges:

Opvisningsstadion – faciliteter til professionel fodbold, amatør fodbold og nye funktioner

I model A og B er faciliteterne i opvisningsstadion er identiske. Som udgangspunkt genbruges der ikke bygningsdele i modellerne. Hvis der etableres endetribuner i model A og B, lægges 20.000.000 til prisen. I begge modeller etableres der følgende funktioner i stadionkroppen:

- Omklædning, dommeromklædning, lægerum, toiletter, møde- og administrationslokaler
- Opvisningsbane med varme
- Sponsorlounge
- Omklædningsfaciliteter og klubfaciliteter til Lynby Boldklub indgår i stadionkroppen
- 2 langsidedetribuner med i alt 7000 overdækkede siddepladser.
- Ståpladser på græsskråning i endetribuner
- LTU placeres i stadionkroppen
- Idrætsdaginstitution placeres i stadionkroppen
- 2 gange 1500 m² arealer til erhverv i stadionkroppen
- Sikkerhedsforanstaltninger er inkluderet i model A og B

Model C:

- 3.700 siddepladser
- Ny vesttribune
- Udvidelse af loungen
- LTU og idrætsdaginstitution kan etableres i idrætsbyen eller i tilknytning til opvisningsstadion. Mulighederne for placering i tilknytning til opvisningsstadion er dog ringere end i model A og B.
- 2 gange 1500 m² arealer til erhverv i stadionkroppen. Det antages at det vil være en større udfordring at sælge disse arealer i model C, da byggeriet bliver mindre attraktivt end model A og B.
- Sikkerhedsforanstaltninger skal etableres særskilt i model C

Breddeidrætsfaciliteter

Faciliteter	Anslået pris	Bemærkninger
Faciliteter, der ombygges	6.072.000 kr.	
Omklædningsfaciliteter, 72 m ²	432.000 kr.	
Ankomsttorv, café og ny indgang, 740 m ²	4.440.000 kr.	
Fælles møde- og klubfaciliteter, 200 m ²	1.200.000 kr.	
Faciliteter, der nybygges	45.504.000 kr.	
Omklædningsfaciliteter 160 m ²	3.200.000 kr.	
Ankomsttorv, café og ny indgang, 320 m ²	4.480.000 kr.	
Styrketræningsfaciliteter	7.000.000 kr.	Foreslås projekteret med moderniseringen af svømmehallen
Administration, værksted, depot, 400 m ²	5.600.000 kr.	
Skyttefaciliteter, genhusning, 516 m ²	7.224.000 kr.	Foreslås i model A flyttet til stadionkroppen (kælderplan)
Omklædnings- og klub faciliteter til Lyngby Boldklub, 500 m ²	8.000.000 kr.	Placeres i stadionkroppen i model A og B og bidrager til finansieringen, idet der bygges samlet omklædningskerne
Ny multihal incl. omklædning (prissat til 10.000.000 kr.)	10.000.000 kr.	Forudsætning for, at idrætsdaginstitutionens og LTU's m ² kan skrues ned.
I alt breddeidrætsfaciliteter eksklusiv modernisering af svømmehal (eget budget)	51.576.000 kr.	Heraf overføres de 8.000.000 kr. til stadionkroppen til omklædnings- og klubfaciliteter til Lyngby Boldklub
Modernisering af svømmehal med varmtvandsbassing og opgradering af omklædning	9.700.000 kr.	Selvstændigt budget

Finansiering af breddeidrætsfaciliteter,	afsat i LTK- budget
Breddeidrætsfaciliteter – erstatning for skimmelsvampramte faciliteter	47.000.000 kr.
Modernisering af Lyngby-hallen	4.600.000 kr.
I alt til breddeidrætsfaciliteter	51.600.000 kr.
Rest	24.000 kr.
Herudover 9.700.000 kr. til moderniseringen af Lyngby Svømmehal	

Opvisningsstadion – faciliteter til professionel fodbold, amatør fodbold og nye funktioner

Faciliteter – etapeopdelt opvisningsstadion uden endetribuner	Model A	Model B	Model C
Opvisningsstadion – uden endetribuner. Se under forudsætninger.	60.000.000 kr.	60.000.000 kr.	30.000.000 kr.
Idrætsdaginstitution (900 m ²)	18.000.000 kr.	18.000.000 kr.	18.000.000 kr.
LTU (2.200 m ²)	30.800.000kr.	30.800.000 kr.	30.800.000 kr.
Nedrivning af eksisterende stadion	-	2.000.000 kr.	-
Sikkerhedsforanstaltninger (er medregnet i totalprisen på nyt stadion i A og B, men ikke i C)	-		2.000.000 kr.
Total for opvisningsstadion	108.800.000 kr.	110.800.000 kr.	80.800.000 kr.

Finansiering	Model A	Model B	Model C
Afsat i LTK-budget til idrætsdaginstitution	22.000.000 kr.	22.000.000 kr.	22.000.000 kr.
Afsat i LTK-budget til breddeidrætsfaciliteter (Klub- og omklædning til Lyngby Boldklub)	8.000.000 kr.	8.000.000 kr.	-*
I alt afsat i LTK-budget til faciliteter som kan etableres i stadionkroppen	30.000.000 kr.	30.000.000 kr.	22.000.000 kr.
Restfinansiering	78.800.000 kr.	80.800.000 kr.	58.800.000 kr.
Forventet indtægt ved salg af arealer og ejendomme på stadion og i forbindelse med etablering af nye funktioner på stadion samt privat medfinansiering	65.100.000 kr.	65.100.000 kr.	44.100.000 kr.
Restfinansiering, der søges tilvejebragt ved salg af arealer til erhverv og bolig udenfor selve stadion samt medfinansiering fra fonde	13.700.000 kr.	15.700.000 kr.	14.700.000 kr.

* Bygges i idrætsbyen udenfor stadionkroppen i model C

Øvrige faciliteter der kan etableres, men som ikke er en del af opvisningsstadion Disse udgifter er ikke medregnet i totale udgifter	Model A	Model B	Model C
Trafikale foranstaltninger	3.000.000 kr.	3.000.000 kr.	3.000.000 kr.
Genetablering af atletikbane i Badeparken	-	10.000.000 kr.	-
Etablering af kunstgræsbaner, så banekapacitet opretholdes på nuværende niveau. Der søges medfinansiering fra DBU, så prisen kan nedbringes. 2 – 3 baner á 5.000.000 kr.	10.000.000 kr./ 15.000.000 kr.	-	-

Bud på synergieffekt af at bygge LTU og idrætsdaginstitution som del af Lyngby Idrætsby

Institution	Bygges i Lyngby Idrætsby	Bygges alene uden adgang til fælles faciliteter	Kommentar
LTU	2200 m ² pris 30.800.000 kr.	3000 m ² pris 42.000.000 kr.	Synergieffekt 11.200.000 kr.
Daginstitution	900 m ² pris 18.000.000 kr.	1100 m ² pris 22.000.000 kr.	Synergieffekt 4.000.000 kr.

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 9



Til politikerne i Lyngby-Taarbæk Kommune,

Lyngby, 14. maj 2012

Stadionplanerne – den vigtigste faktor for fremtidens fodbold i Lyngby Boldklub

Kultur- og Fritidsudvalgets beslutningen om at indstille Model A til godkendelse i Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen, kom som en stor lettelse og vi kunne pludselig skimte den fremtid som vi alle ønsker for fodboldlivet i Lyngby Boldklub.

Der er dog efterfølgende vedvarende rygter om at indstillingen ikke har gang på jord i Økonomiudvalget og muligvis heller ikke efterfølgende i Kommunalbestyrelsen.

For at der ikke skal være misforståelser fra vores side, som kan skabe forvirring omkring beslutningen, vil vi hermed tydeliggøre vores holdning og tilkendegivelser.

Model A og Model B i den "rigtige" udgave, med plads til 1200 gæster i loungen osv osv, og uden løbebane, vil sikre og fastholde den udvikling som eliten og breddefodbolden har gennemgået de seneste år. Det skal dog fremhæves at såfremt der vælges Model B, bør der etableres nye atletik faciliteter hurtigst muligt.

Model A og Model B i den "rigtige" udgave, vil give mulighed for et økonomisk fundament til at videreudvikle og tage yderligere ansvar for at Lyngby har det bedste børnefodbold og den bedste talentudvikling i Danmark. Noget som alle i Lyngby-Taarbæk kan være stolte over.

Derfor har Lyngby Boldklub A/S, på grundlag af Model A og Model B i den "rigtige" udgave, tiltrådt ønsket om at være medfinansierende via en forudbetalt husleje på i alt 21 mill kr.

Det er væsentligt at understrege at medfinansieringen alene tiltrædes ud fra disse modeller der vil give en væsentlig bedre mulighed for vækst og vil imødekomme ønsker fra sponsorer og samarbejdspartnere mv. – samt, allervigtigst, vil være fremtidssikret i en lang årrække.

Såfremt der tages beslutning om en Model B hvor der fortsat vil være løbebane eller hvor der kun i begrænset omfang skabes mulighed for økonomisk vækst, vil vi ikke have mulighed for at tiltræde medfinansiering i samme omfang. Her vil vi højst kunne medfinansiere 1,0-5,0 mill kr. i forudbetalt husleje, afhængig af omfanget. Denne beslutning vil have store begrænsninger for vores udvikling.

Lyngby Boldklub A/S

Lyngby Stadion · Lundtoftevej 61 · DK-2800 Kgs. Lyngby · Telefon (+45) 4588 4060 · Telefax (+45) 4587 4445

E-mail: info@lyngby-boldklub.dk · Homepage: www.lyngby-boldklub.dk · CVR nr. · 30616065

Stiftet
30. marts 1927

Dansk Mester
1983, 1992

Pokalvinder
1984, 1985, 1991

Sølvvinder
1981, 1985, 1991

Bronzevinder
1984, 1988, 1989

Pokalfinalist
1970, 1980

Ynglinge DM
1961, 1962, 1981
1993, 2002

Junior DM
2006, 2008



Såfremt der tages beslutning om en Model C eller noget som ligger imellem Model B og Model C, og det håber vi bestemt ikke sker, vil det ikke kunne tilføjer megen mulighed for udvikling og dermed blive starten til en langsom afvikling af de tiltag som er lavet i elite- og især i breddefodbolden de seneste fem år.

Til gengæld vil beslutning om Model A eller B, i den "rigtige" udgave, skabe det momentum som vi har brug for og sikre at hele boldklubben, eliten og bredden, vil gøre sit yderste for i fremtiden at vise hele Fodbold Danmark at det kan betale sig at være modig og træffe de rigtige beslutninger på de rigtige tidspunkter.

Med positive tanker om den rette beslutning

Og på vegne af hele Lyngby Boldklub

Torben Røslér

Bestyrelsesformand Lyngby Boldklub A/S

Stiftet
30 marts 1921

Dansk Mester
1983, 1992

Pokalvinder
1984, 1985, 1991

Sølvvinder
1981, 1985, 1991

Bronzevinder
1984, 1988, 1989

Pokalfinalist
1970, 1980

Ynglinge DM
1961, 1962, 1981
1993, 2002

Junior DM
2006, 2008

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 9

Kære Borgmester Søren P. Rasmussen

Vedr. FIL's brev af 10. maj 2012 til politikkerne i LTK og med cc. til DGO

Det er med stor beklagelse, at vi føler os nødsaget til at skrive til dig. Vi har haft forventning til at FIL's arbejde med Lyngby Idrætsby alene har været med hensigt at sikre alle idrætsforeninger bedre vilkår, herunder også Lyngby Boldklub

Vi har tidligere, overfor FIL, måtte præcisere vores synspunkter og ønsker, da vi flere gange har konstateret at FIL fremførte ønsker og holdningen på vores vegne, som på ingen måde var i vores interesse eller afstemt med os.

Derfor føler vi os nu nødsaget til at gå udenom FIL og direkte til dig og de andre politikere.

Fil's brev af 10. maj er mildest talt en katastrofe for breddeidrætten, og især Lyngby Boldklub – og der er absolut ingen salig argumentation for deres anbefalinger. FIL bygger sin stillingtagen til de tre modeller på argumenter opfundet til lejligheden. At skulle læse et så underlødigt brev fra de folk, som skulle varetage idrættens i Lyngbys interesser er ganske uden sidestykke og har mere karakter af et politisk parts indlæg end et udtryk for en sand interesseorganisations sobre vurdering af de 3 modeller.

FIL ønsker øjensynligt ikke en visionær udvikling af Lyngby Idræts by og påstår at model A kun tilgodeser Lyngby Boldklub 1921 samt Lyngby Boldklub A/S. Man skal lede længe efter et mere tåbeligt udsagn, de eneste, som må give umiddelbart køb på faciliteter er Lyngby Boldklub. Vi får inddraget en del af græsarealet til det foreslåede stadion. Alle andre foreninger bliver hold skadesløse - hvordan FIL hermed kan argumentere for at model A derved kun tilgodeser Lyngby Boldklub er en gåde. Model A vil netop bidrage til udviklingen af breddeidrætten og ikke kun udviklingen i Lyngby Boldklub. Den vil også tilgodese Atletikklubben, som nu vil få deres "eget" stadion og tilgodese f.eks. Håndboldklubben eller andre, ved at de kan overtage de faciliteter vi anvender i dag (lounge mv.) og af den vej kan generere indtægter, som vil tilgodese børn og unge.

Model A vil på ingen måde hindre udviklingen for nogen idrætsgrene, men til gengæld sikre den store udvikling som Lyngby Boldklub's breddefodbold har gennemgået de seneste 5 år.

Model C, som FIL underligt nok anbefaler, vil derimod være den sikre død for det kvantespring som breddefodbolden i Lyngby Boldklub har taget siden etableringen af elite selskabet i 2007. Vores indlæg for Kommunalbestyrelsen den 23. april omhandlede netop dette og tydeliggjorde også behovet for udvikling og et økonomisk bedre grundlag for at kunne fastholde den store tilgang af medlemmer vi har opnået de sidste 5 år (over 500 børn og unge under 18 år – primært Lyngby Taarbæk borgere).

At kalde Model C for "snusfornuftig" vil være det samme som at kalde "smide 500 børn og unge ud af fodboldklubben" for en god ide.

Vi må konstatere at FIL på ingen måde er deres ansvar voksent og at FIL overhovedet ikke på noget tidspunkt har ønsket en dialog med Lyngby Boldklub omkring vores behov eller ønsker. Alle deres synspunkter og anbefalinger i forhold til breddefodbolden er gisninger og taget ud af den blå luft, og er katastrofale for vores fremtidige udvikling. De kender ganske simpelthen ikke den virkelighed vi som fodboldklub lever i og udtaler sig dog alligevel.

Vi finder FILs optræden som marionetter i et politisk spil bemærkelsesværdigt, det er desværre blevet mere og mere tydeligt at FIL har haft en alt andet end en idrætspolitisk agenda. Det er vores klare opfattelse at FIL arbejder ud fra en mere partipolitisk agenda. Vi har ikke krav på at få alle vores ønsker igennem, men vi har krav på en fair behandling.

FIL arbejder direkte imod en af de største breddeidrætsforeninger i kommunen og vi har svært ved at se hvorledes vi kan forsætte med at være medlem FIL.

Martin Strouhal

Formand for moderklubben Lyngby Boldklub 1921

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Til- og ombygning af rådhuset.. Arkitektkonkurrence

Sag nr. 10:

Bilag 1: Udkast til konkurrenceprogram xx.xx.xx, udvidelse Lyngby Rådhus,
workshopkonkurrence

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 10, bilag 1

UDKAST TIL KONKURRENCEPROGRAM XX.XX.XX

Bemærk i den endelige udgave af konkurrenceprogrammet vil der være illustrationer til understøtning af teksten.

FORORD

Velkommen til konkurrencen om udvidelsen af Lyngby Rådhus.

For Lyngby-Taarbæk Kommune starter nu en spændende proces om hvordan fremtidens rådhus skal se ud. Byens vartegn står overfor en tiltrængt renovering og skal samtidig udvides således at byen fremover har ét samlet rådhus.

[i tekstboks højre margen indsættes]

- Programoversigt
- 1 VISION OM DET ÅBNE RÅDHUS
- 2 OM LYNGBY-TAARBÆK
- 3 FORUDSÆTNINGER
- 4 OPGAVEN
- 5 VEJLEDENDE FUNKTIONSPROGRAM
- 6 PROCES
- 7 KONKURRENCEBETINGELSER
- 8 BILAG

Ved en fysisk sammenlægning af de forskellige lokaliteter, som rådhusfunktionerne i dag er spredt ud på, opnås flere forbedringer. Hovedformålet er at opnå væsentlige besparelser på kommunens driftsomkostninger. Der skal samtidig opnås en enkel og samlet borgerservice, hvor en systematisk proces skal sikre at en væsentlig del af henvendelserne foregår digitalt. Ved personlig henvendelse skal der etableres en tydelig visuel adgang til en samlet borgerservice som rummer alle borgervendte funktioner, fra jobcenter til henvendelser fra erhvervsliv og frivillige. Ved at samle funktioner og medarbejdere i samme bygningskompleks opstår muligheden for en ny organisering af medarbejderne, som fremmer tværgående samarbejde, faglighed og vidensdeling. Den kommende forandringsproces skal ske i respekt for den eksisterende bygning og den helhed, den indgår i.

Udvidelsen af rådhusfunktionerne vil være på ca. 5.000 m² inkl. parkeringskælder. Derudover ønskes potentialet undersøgt for at tilbygge et yderligere antal m² til andre formål, for dermed at optimere udnyttelsen af grunden.

Lyngby-Taarbæk kommune har inviteret tre arkitektteams til at gennemføre en dialogbaseret proces, hvor deltagerne gennem workshops og dialogmøder skal belyse grundens muligheder og fremkomme med et koncept for den overordnede arkitektoniske

bearbejdning og en helhedsplan for stationsområdet. Konkurrencedeltagerne skal gennem analyser og volumenstudier komme med forslag til, hvor den nye bygning bedst kan placeres, og hvordan der skabes optimale forbindelser mellem den nye bygning og det eksisterende rådhus.

Derudover skal deltagerne også komme med forslag til en overordnet helhedsplan for Jernbanepladsen som det nye byggeri bliver en væsentlig del af. Parallelt med rådhusudvidelsen er kommunen inde i en proces om en ny letbane ved stationsområdet, hvilket bliver en væsentlig parameter i drøftelserne om en ny Jernbaneplads. Placeringen og de forskellige scenarier drøftes i skrivende stund med Metrosekskabet.

Udfordringen i opgaven vil i høj grad ligge i mødet med det eksisterende rådhus som byens suveræne vartegn og stedets stationsnære karakter med den kommende letbane.

[her indsættes luftfoto af helheden]

Målet for konkurrencen er at få belyst potentialet i et overordnet arkitektonisk resultat, som kan indgå i en åben dialog med borgerne, interessenter fra erhvervs livet, uddannelsesinstitutioner, frivillige og vidensbynetværket. Samtidig skal væsentlige dele af resultatet af dialogen indarbejdes i et forløb med at udbyde rådhusbyggeriet i et OPP udbud.

Selve konkurrenceforløbet er beskrevet i konkurrenceprogrammet, og det vil kunne justeres i takt med, at processen skrider frem. De medvirkende arkitektteams må således være forberedt på, at der kan komme kvalitativt og økonomisk begrundede forandringer undervejs i forløbet.

Vi ser frem til et idérigt og resultatskabende samarbejde.

Søren P. Rasmussen

Borgmester Lyngby-Taarbæk Kommune

1. VISIONEN OM DET ÅBNE RÅDHUS

En vision er et billede af en foretrukken fremtidig tilstand, en beskrivelse af hvordan noget vil se ud om et antal år. Et dynamisk fremtidsbillede. Det er mere end drømme og håb. Det er en forpligtelse. Visionen giver rammerne for at skabe og håndtere de forandringer, som er nødvendige for at nå målene.

Drømmene, ønskerne og kravene til Lyngby - Taarbæk Kommunes nye rådhus skal spej-

les i Vidensby 2020.

Vision for vidensby 2020.

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

Der er ikke en modsætning mellem vækst i områdets videnstunge erhverv og bedre livskvalitet og bæredygtig grøn og arkitektonisk sammenhængende byudvikling, en mere attraktiv handelsby, et stærkere forsknings – og uddannelsesmiljø. Tværtimod skal der udvikles sammenhængende løsninger på de udfordringer og den dynamik der ligger heri. Lyngby-Taarbæk er en smeltedigel mellem en moderne handelsby, en driftig erhvervsby, en stor universitetsby, en grøn boligby, en kulturby og en rekreativ by.

Lyngby-Taarbæk Kommune er en af de drivende kræfter i udviklingen af Vidensby 2020 og har påtaget sig at fremme erhvervs – og borgerservice. Ambitionen er at kommunen skal være et sted, hvor borgere og virksomheder møder en åben og serviceorienteret tilgang. Den kommunale service skal være i top, der skal arbejdes for at det bliver let for både borgere og virksomheder at komme i kontakt med relevante centre og personer.

Det åbne rådhus.

Rationalet i om – og tilbygning af rådhuset er at effektivisere. Dels at få færre driftsomkostninger, men også ved at kunne indhøste de synergier, der opstår ved at samle ”de to rådhus” på en adresse.

Det åbne rådhus er en vision, en tænkning og en arbejds metode som skal materialisere sig i det nye rådhus.

Det åbne rådhus skal bygningsmæssigt og indretningsmæssigt understøtte kommunens visioner. Og det skal fremstå som et rådhus – arkitektonisk, organisatorisk og udviklingsmæssigt.

Det åbne rådhus skal være et vartegn for byen. Den eksisterende bygning skal respekteres og samtidig skal der skabes en forbindelse mellem de to bygninger, som sikrer en balance og harmoni, men også afspejler det nye, fremtidige og bæredygtige. Rådhuset åbner sig op ud mod verden – også ud over den ”normale” åbningstid.

Det åbne rådhus skal indbyde til og understøtte nye samarbejdsformer og partnerskaber. Kommunen går fra forvaltning til en vidensorganisation, der udvikler sig i samarbejde med andre vidensorganisationer. Kommunen ønsker at blive ”forstyrret” af brugere, borgere, erhvervslivet, uddannelsesinstitutioner, frivillige og andre partnere.

Det åbne rådhus skaber ”oaser” ude såvel som inde, som sikrer lyst og muligheder for at

”forstyrre” og skabe innovation og relationer. Forbipasserende skal have lyst til at slå sig ned.

1.1 Opmærksomhedspunkter

1. Arkitektkonkurrencen skal tage udgangspunkt i sammenhængen med lokalområdet. Herunder trafikmæssigt, volumenmæssigt og bygningsmæssigt.
2. Kulturelle, arkitektoniske og historiske karakteristika skal fremstå i en integreret helhed for det gamle rådhus.
3. Der er et bestemt byggefelt, men ingen bestemmende lokalplan. Der skal udarbejdes bud som lever op til visionen, alle funktionskrav, bæredygtighedskrav og som tilpasser sig området.
4. Der skal udarbejdes to bud på en tilbygning. Et på ca. 5000 m² og derudover ønskes potentialet undersøgt for at tilbygge et yderligere antal m² til andre formål, for dermed at optimere udnyttelsen af grunden. Disse formål er ikke fastlagt, men kunne være: kollegier, ungdomsskole, boliger til udenlandske medarbejdere fra DTU, erhverv, administration eller en blanding disse eller andre formål.
5. Der skal undersøges hvilke kommercielle aktiviteter der evt. kan indgå i byggeriet.
6. Det nye rådhus skal være et vartegn for byen. Det skal udstråle imødekommenhed, effektivitet og faglighed. Ude indrettes arealer, så det inviterer til ophold i små ”oaser” og byrum.
7. Vi sætter pris på ”forstyrrelser” og vil oprette hyggelige opholdspladser for at tiltrække brugere, rådgivere, borgere, erhverv, samarbejdspartnere.
8. Der skal etableres scenarier for placering af Borgerservice, Jobcenter, kantine, mødecenter, samt kontorområder for at sikre et kompakt hus, effektivt ift. funktion, arbejdsmiljømæssigt og arealmæssigt.
9. Der skal udarbejdes ideer til en visuel identitet også for en eventuel anden part i et samlet byggeri.

2. OM LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

2.1 Kort om Lyngby-Taarbæk Kommune

Kommunen har ca. 52.000 indbyggere. Hver dag pendler ca. 3.500 mennesker til arbejde i kommunen. Kommunen er først og fremmest kendt for sine naturskønne områder, gode og varierede boligformer og -områder og ikke mindst for et attraktivt handelsmiljø

der tiltrækker kunder fra København og de omkringliggende kommuner. Kommunen rummer store kulturhistoriske værdier af både ældre og nyere dato. Værdierne omfatter enestående bygninger og landskaber af både national og international betydning.

Uddannelsessektoren fylder seks gange så meget i Lyngby-Taarbæk Kommune som i en gennemsnitskommune. Kommunen har udarbejdet en vision kaldet Vidensby 2020, hvor et af målene er at blive en af Nordeuropas førende videns - og universitetsbyer. Visionen indeholder i alt 9 indsatsområder som omhandler strategisk byudvikling, innovation og netværk samt erhvervsservice. Et af Europas førende tekniske universiteter DTU ligger i kommunen.

[i tekstboks højre margin indsættes]

illustration fra Lyngby Hovedgade, handeleggaden og passagen mel. Jernbaneplassen og Hovedgaden.

illustration af Mølleåen

illustration af bygningskultur f.eks. Sophienholm

Som forstad til København er kommunen en del af den dynamiske udvikling i regionen, herunder ringby-letbanesamarbejdet. Flere får lettere adgang til byen, når letbanen kommer til Kgs. Lyngby. Det vil skabe mere liv og dermed et behov for at planlægge en ramme for oplevelses- og udfoldelsesmuligheder, flere spændende byrum samt arkitektur.

[her indsættes illustration om muligt scenarie for letbanens føring]

2. 2 Organisering og arbejdsform

Kommunen er inde i en gennemgribende ændring af organisationen.

Visionen for den nye administrative organisation er:

[i tekstboks højre margin indsættes vision]

"Administrationen er helhedsorienteret, sikrer høj faglighed og effektivitet og understøtter den langsigtede politiske vision for Lyngby-Taarbæk kommune."

Kommunen består af en politisk og en administrativ ledelse, hvor den politiske del er den besluttende og den administrative / organisatoriske del er den udførende. Der etableres 5 tværgående centre og 6 fagcentre.

Den følgende beskrivelse søger at give et billede af tænkningen bag den nye organisering. Der er pres på kommunerne for at kunne levere velfærdsydelser med færre ressourcer og ønske om at flytte ressourcer til den borgernære service. Det udløser et krav om at kunne levere en effektiv organisation uden at kommunens grundlæggende administrative og styringsmæssige kompetencer sættes over styr.

Administrationens opgaver skal organiseres mere stringent og rationelt, så der opnås en enstrengt opgavevaretagelse. Funktionerne skal samtænkes i færre enheder i den sam-

lede administration og ledelseslagene skal tilpasses den nye organisation.

Implementeringen af den nye organisering er allerede påbegyndt og skal fungere i de nuværende bygningsmæssige rammer - med de udfordringer det giver. Om – og tilbygningen af rådhuset er af afgørende betydning for at kunne tage det fulde potentiale hjem i forhold til den nye organisations opgaver. De nye, større og robuste faglige miljøer i centrene skal kunne løfte komplekse opgaver, styre den daglige drift og drive den faglige udvikling videre.

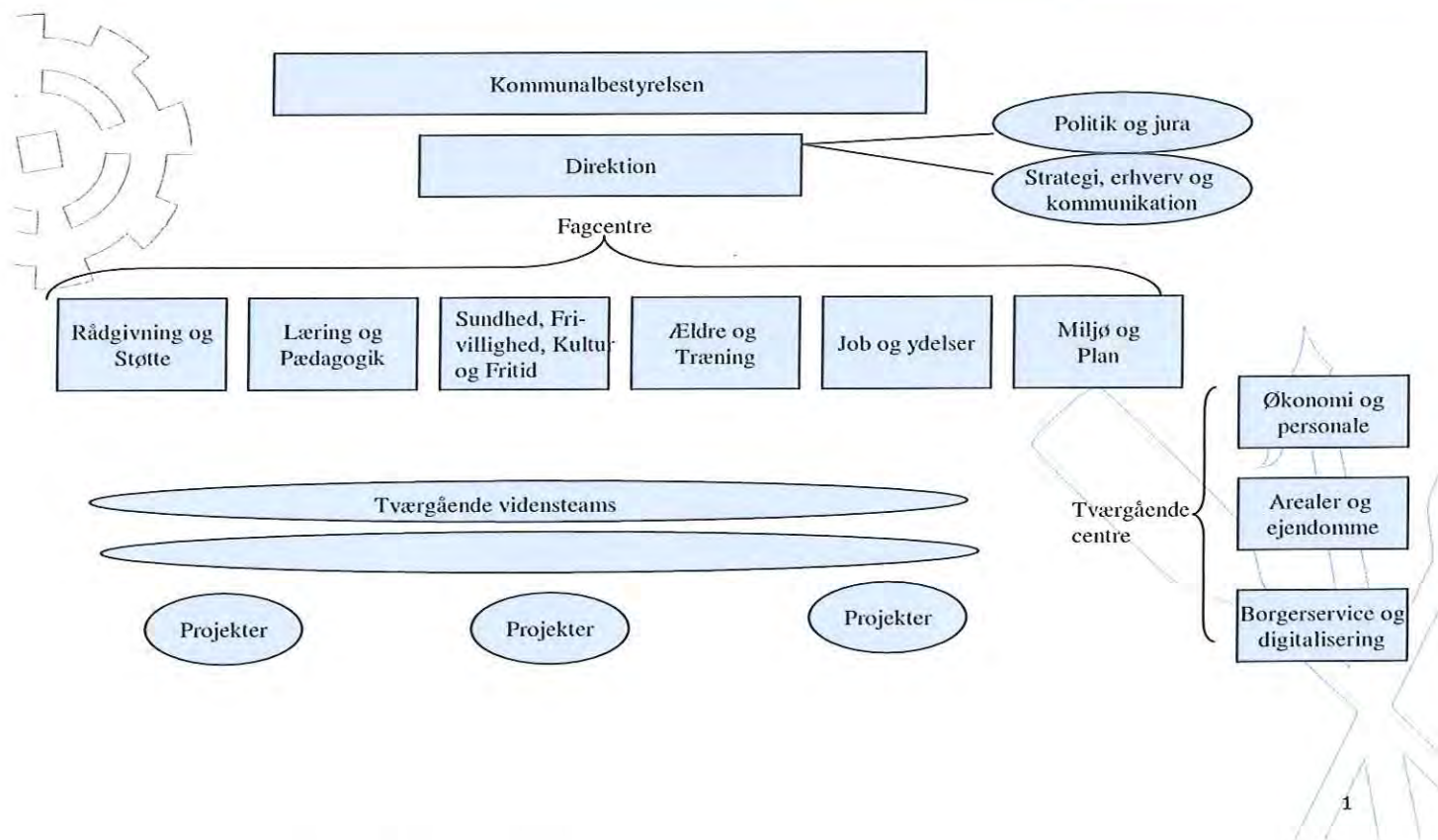
Der skal være mere helhed i ydelserne for borgerne og det er derfor vigtigt at fremme tværgående tænkning og processer - understøttet igennem organisering og den rette fysiske placering. Borgere og brugere med enkle behov skal hjælpes hen imod selvbetjening via digitalisering. Det skal give en hurtigere og enkel service og frigøre ressourcer til borgere der har mest behov.

Der skal etableres en sammenhæng mellem borgerservice, venteområde, jobcenter, one - stop erhverv og visitation til andre centre med borgerhenvendelse.

Ved personlig henvendelse skal der etableres en tydelig visuel adgang til en samlet borgerservice som rummer alle borgervendte funktioner, fra jobcenter til henvendelser fra erhvervsliv og frivillige. Der skal være mulighed for en hurtig visitation til back – office i andre centre.

Ved at samle funktioner og medarbejdere i samme bygningskompleks opstår muligheden for en ny organisering af medarbejderne, som fremmer tværgående samarbejde, faglighed og vidensdeling. Som det fremgår af organisationsdiagrammet lægges der vægt på muligheden for at kunne organisere sig i forskellige sammenhænge.

- Tværgående vidensteams som har fokus på vidensdeling, metodeudvikling og principielle spørgsmål, hvor der er behov for et fast koordineret samspil mellem flere centre
- Projekter til løsning af konkrete opgaver uden for basisorganisationen
- De enkelte centre skal sammensættes efter analyser af samarbejdsrelationer og transaktioner med de øvrige centre.
- Mulighed for fordybelse for den enkelte eller for mindre grupper.



3. FORUDSÆTNINGER

3.1 Eksisterende bygninger

Rådhusets historie begynder i 1910, hvor fremsynede mænd købte den sidste ledige grund på Jernbanevej over for Lyngby Station, for at der engang kunne anlægges en vej fra stationen til Hovedgaden. I 1917 købte Lyngby-Taarbæk Kommune den såkaldte Feyerschous Eng og begyndte at planlægge et rådhus her. Arkitekt J. Magdahl Nielsen lavede den første plan i 1919; men da viadukten på Buddingevej åbnede i 1923 og vejen førtes frem til Lyngby Hovedgade, fik man afgrænset den trekant, som blev karakteristisk for Torvets udformning. I 1923 afholdtes en arkitektkonkurrence om et nyt rådhus, som blev vundet af Tage Rue med en lille palæagtig bygning.

[i tekstboks højre margin indsættes foto af akvarel udført af Tage Rue, s.10 i Lyngby-Bogen].

Dette rådhus blev imidlertid ikke bygget, hvorimod randbebyggelsen med den monumentale udmunding i Hovedgaden blev opført i 1924 og 1929 delvis efter Tages Rue forslag, men af andre arkitekter.

I 1938 afholdt man på ny en arkitektkonkurrence om et nyt rådhus. Konkurrencen blev vundet af arkitekterne Hans Erling Langkilde og Ib Martin Jensen. Rådhuset blev opført i perioden 1939-41.

[her indsættes modelfoto, samt vignet af den planlagte udvidelse af rådhuset, s. 14 og 15 i Lyngby-Bogen]

Byggegrunden var lille og arkitekterne måtte op i seks etager for at kunne rumme administrationen og således at der tilmed var lidt luft til at administrationen kunne vokse henover årene. Arkitekterne havde regnet med at der til sin tid ville komme en udvidelse mod vest og det var ideen med planens gennemgående led med hovedtrappe og hall, at det senere kunne skabe forbindelse til den nye fløj, således at færdslen lå centralt.

Det bebyggede areal er 1.375 m², og dette etageareal har både kælderen og stueetagen indregnet. 1. – 4. sal rummer hver 1.200 m² og tagetagen er 800 m². Det samlede etageareal er 8.350 m².

Mod torvet har bygningen en krumning ($r = 65$ m), der lukker pladsen.

Planen er meget enkel – et dobbelt midterkorridor system, med øst/vestvendte kontorlokaler langs facaderne og midterzone indeholdende arkiv og depot rum.

De mange vinduesfag (530 i alt) svarer til omhyggeligt beregnede kontormoduler, der skulle kunne formeres til afdelinger ved hjælp af skillevæggene. Kun et enkelt sted brydes vinduesfagene mod torvet af nogle dobbelthøje vinduer. Inde bag ved ligger kommunalbestyrelsens mødesal. I det oprindelige konkurrenceforslag var facaden udformet med et dybt relief, der ville få hele fagsystemet til at træde nicheagtigt frem, for at undgå at den blev alt for enstonig. Sognerådet stillede imidlertid krav om, at huset skulle have en glat facade.

Bygningen er opført som en jernbeton-skeletbygning og udvendig beklædt med plader af grønlandsk marmor. Rådhuset skulle efter arkitekternes forslag have været beklædt med grålig-gul kalksten som tilpassede sig randbebyggelsens farve, men efter pres fra Th. Stauning valgte sognerådet i stedet grønlandsk marmor, hvis egenskaber dengang var ret uprøvede. Staunings indgriben til fordel for det grønlandske marmor skyldtes ønsket om at hjælpe det grønlandske erhvervsliv. Tagetagen er udført som en kobberklædt, hvælvet opbygning, hvor spærfagene dannes af gamle jernbaneskiner, der er bøjet.

Indvendigt er gulvene i rådhusets trappahal belagt med fliser af grå kalksten fra Øland. Trappetrinene er udført med gullig kalksten.

Den kunstneriske udsmykning i rådhuset er udført af forskellige kunstnere. Mest iøjnefaldende er udsmykningen af mødesalen med sin 60 m² store nordvæg der er udsmykket med træskærerarbejde udført af billedhuggeren Frantz V. Hansen.

[her indsættes foto af bagvæggen, s. 23 i Lyngby-Bogen]

I slutningen af 1950'erne blev rådhuset alligevel for lille og der blev lagt nogle ambitiøse planer for udvidelsen, idet man ønskede at opføre et 10-etages kontorhus umiddelbart syd for rådhusets gavl, forbundet med gangbroer henover Torvets udmunding i Jernbaneplassen.

Men da planerne om det kommende Lyngby Storcenter begyndte at tage form, valgte

kommunen i stedet at leje sig ind i Lyngby Storcenter, der åbnede i 1973, i en seks etagers administrationsbygning, som bygherren Jac. Hartmann opførte til formålet.

[her indsættes foto af konkurrencemodell der viser 10-etages bygningen, fotoet er vist i artikel i "det grønne område" af Jeppe Tønsberg]

I dag er det primært borgmesterkontoret, Økonomisk forvaltning og Teknisk forvaltning der befinder sig i rådhusbygningen. Kommunens øvrige administration er spredt på forskellige adresser i byen.

Kilder:

Jeppe Tønsberg, Lyngby Rådhus, Lyngby-Bogen 1990 s. 5-32, se bilag xx
Arkitekten, Maanedshæfte 1943 s. 44

3.2 Bevaringsmæssige rammer

Rådhuset er erklæret bevaringsværdigt i klasse 2, men der er ingen formelle forskrifter eller bindinger i forhold til den kommende renovering og udvidelse af rådhuset. Lyngby Rådhus er i kraft af sin arkitektur, kulturhistorie og håndværksmæssige udførelse et fremtrædende eksempel på funktionalismens arkitektur og fremstår i dag helt intakt. Bygningen er et vartegn for byen og opleves som sådan både af dem der kører forbi i tog eller i bil på omfartsvejen og af byens borgere der bevæger sig ad hovedgaden. Lyngby Rådhus er en funktionalistisk bygning, opbygget som et insitu støbt plade søjle system i jern beton. Af særlig bevaringsmæssig interesse bør nævnes hovedtrapperummet, samt første salen med byrådsalen og borgmestergang med vielsessal på den anden side af hovedtrappen

3.3 Håndtering af kulturarven

Hans Erling Langkilde og Ib Martin Jensens arkitektur har givet Lyngby et vartegn som man ønsker at værne om. Lyngby Rådhus er et smukt eksempel på funktionalismen, som den udfoldede sig op igennem 1940'erne og 50'ernes danske arkitektur. Det vil kræve både indlevelse og forståelse, at basere fornyelsen på forandring af det eksisterende rådhus. Lyngby-Taarbæk kommune vil på baggrund af en registrering af bevaringsværdige bygningselementer m.v. udarbejde et grundlag for arkitektkonkurrencen.

Ved den additive forandring i kraft af en tilbygning, sikres en fornemmelse af kontinuitet i huset, stedet og byen som helhed både i historisk og rumlig forstand, som også er vigtigt at værne om.

3.4 Lyngby Torv og Lyngby Station

Lyngby Torv, som i dag er rammen om hovedankomsten til rådhuset, er anlagt som parkeringsplads for rådhusets ansatte og gæster. De nye planer for torvet er beskrevet under pkt. 3.9. Torvets udformning er således ikke en del af denne opgave.

På bagsiden af rådhuset ligger Lyngby Station. Stationen er placeret centralt i Kgs.

Lyngby, og med dens store busterminal er den central for bustransporten i de nordlige forstæder til København.

Stationen åbnede 1. oktober 1863 som midlertidig endestation på Nordbanen, indtil resten af banen åbnede året efter. I 1936 kom S-banen til stationen.

Lyngby Station har adgang fra både Jernbaneplassen og Ulrikkenborg Plads. Ud til Jernbaneplassen er der flere butikker, og ovenpå disse er Lyngbymotorvejen anlagt.

3.5 Afgrænsning og byggefelt

Konkurrenceområdet afgrænses mod øst af det eksisterende rådhus, mod vest af Lyngby omfartsvej og Lyngby Station, mod syd strækker Jernbaneplassen sig ud. Mod nord løber Buddingevej der bliver til Klampenborgvej i hvis akse det eksisterende rådhus ligger.

Lyngby-Taarbæk kommune ejer matrikel 35a (Lyngby Torv 17) og 131b (Jernbaneplassen 22). På matr. nr. 35a nedrives garageanlæg, og på matr. 131b nedrives Jernbaneplassen 22 for at give plads til det nye byggeri.

Konkurrenceforslaget ønskes løst inden for det angivne byggefelt.

[*her indsættes tegning af byggefelt, gadenavne og matrikler markeret.*]

Byggefeltet angives ud fra ønsket om at stille videst mulige ydre rammer for organisering af nybygningen og forholdet til det eksisterende rådhus og det nye byrum.

3.6 Planforudsætninger og andre kommunale bindinger

Kommuneplan

Kommuneplanen indeholder en lang række visioner og planer for den kommende år-række i kommunen, men den indeholder ikke forudsætninger for at kunne løse indeværende konkurrence.

Lyngby-Taarbæk Kommune har formuleret deres egen Arkitekturpolitik hvis mål er:

- *Lyngby-Taarbæks identitet som en grøn kommune med tidstypiske bebyggelser af høj kvalitet skal fastholdes, videreudvikles og styrkes.*
- *Bevaringsværdig bebyggelse skal sikres.*
- *Bæredygtigt byggeri og grønne omgivelser skal vægtes højt.*
- *De fysiske omgivelser skal være af høj kvalitet både funktionelt og æstetisk.*
- *Viden og interesse for arkitekturen søges udbredt i kommunen.*
- *De enkelte områders identitet skal fremhæves.*
- *Helheder skal vægtes højere end de enkelte elementer.*
- *Offentlig bydesign skal bidrage til at skabe stedets identitet.*

På kommunens hjemmeside www.ltk.dk kan man finde den gældende kommuneplan 2009.

Lokalplan

Konkurrenceområdet er omfattet af kommuneplan ramme 1.1.19, men den vil efter kon-

kurrencen blive erstattet af en ny. Den nye lokalplan vil tage udgangspunkt i det vindende konkurrenceforslag. Der vil, sideløbende med konkurrencen, blive udarbejdet et udkast til lokalplan, som herefter vil blive tilpasset vinderprojektet, således at lokalplanforslaget estimeres vedtaget i Byrådet i løbet af januar/februar 2013.

Udover de almindelige bebyggelsesregulerende bestemmelser i bygningsreglementet er der således ikke fastsat grænser for bygningens udformning.

Bygningen skal dog udformes således, at udformning og materialevalg respekterer det eksisterende rådhus og tilpasser sig omgivelserne i øvrigt.

3.7 Trafikplanlægning/letbanen

Afviklingen af trafikken rundt om rådhuset skal håndteres, herunder hvordan Letbanens tracé kommer til at forløbe og hvor Letbanestop placeres.

Metroselskabet og Lyngby-Taarbæk Kommune har en løbende dialog om ovenstående og der ligger i dag forskellige scenarier som der arbejdes videre med.

[her indsættes illustration vedr. Letbanen]

Vedrørende scenarier henvises til bilag **xx**

3.8 Parkering

De eksisterende parkeringsforhold er overordnet fordelt på følgende lokaliteter:

Lyngby Torv: 50 offentlige P-pladser.

Langs Lyngby Torv: 32 offentlige P-pladser.

Bag rådhuset: 81 forbeholdt rådhusets ansatte i åbningstiden P-pladser.

På Jernbanestationen: 21 offentlige P-pladser.

På Jernbanevej/Kastanjevej: 52 offentlige P-pladser.

Parkeringskælder under Lyngby Storcenter. 150 P-brikker

[her indsættes illustration med nuværende p-plads og cykelparkering indtegnet.]

Ved opførelsen af tilbygningen nedlægges ca. 81 p-pladser ved den nuværende rådhusbygning.

I dag er der ikke betaling for parkering i Kommunen, hvor der de fleste steder er fri to-timers parkering. Der påtænkes dog betalingsparkering indført i fremtiden. Således er kommunens fremtidige overordnede parkeringsstrategi baseret på betalt parkering og P-henvisningssystem.

Der er i dag cykel parkering for besøgende foran rådhuset på Lyngby Torv i alt 11 pladser.

For de ansatte er der ca. 130 cykelparkerings pladser i kælderen. Adgang til kælderen sker fra rådhusets bagside i forbindelse med personaleindgangen.

3.9 Byrum

Lyngby Torv som byrum fungerer i dag som kort tids parkeringsplads samt som rådhusets officielle ankomstplads med mulighed for flagning. Pladsen ryddes for biler ved særlige lejligheder så som markeds dag, eller når juletræet tændes. Der er planer om at gøre torvet bilfrit og etablering af en café funktion med ude servering. Der vil fortsat være af og på -sætnings mulighed ved rådhusets hovedindgang, samt 2 stk. handicap parkeringspladser. Herudover skal der findes plads til beredskabets indsatsvogn. Torvets endelige udformning afventer den kommende letbanes linjeføring.

3.10 Terræn- og jordbundsforhold

Byggegrunden for det fremtidige rådhus er en del af en tidligere høj hvor arealerne omkring er afgravet. Der er i dag en højdeforskel på 3 meter ved krydset Jernbaneplassen / Klampenborgvej til 1,8 meter ved midte rådhus og ca. 1,5 meter ved Jernbaneplassen 22.

Kommunen er i skrivende stund ved at ansætte en miljørådgiver til at kortlægge miljøtilstanden i byggefeltet. Dette arbejde forventes afsluttet i september 2012.

3.11 Teknik og energi

Det eksisterende rådhus' ydervægge er udført af beton, som er udvendigt beklædt med grønlandsk marmor og indvendigt isoleret med gasbeton. De kobberbeklædte vægge på 5. sal er stort set uisolerede, men lofter er blevet efterisoleret. Størstedelen af vinduerne er fra rådhusets opførelse, og er senere monteret med termoruder. Vinduerne er ikke tætte. Varmeanlægget er tostrengt med termostatventiler, og er indreguleret. Varmen leveres af to kondenserende gaskedler. Der er oprindelige ventilationsanlæg uden varmegenvinding i kantine, kommunalbestyrelsens spisestue, kommunalbestyrelsens mødesal og en del af kælderen. Der er mekanisk udsugning på toiletter. I kantinekøkkenet er der et nyt ventilationsanlæg med varmegenvinding. I serverrummet er der et nyt køleanlæg.

Al vareindlevering sker i dag ved kældertrappe bag rådhuset hvor der findes vareelevatoren. I gårdrummet findes 3 stk. garager af 13 m² der anvendes som affaldsrum for rådhuset. Herfra afhentes affald tre gange ugentligt af skraldebil. Affaldet sorteres i 6 fraktioner.

3.12 Økonomisk ramme

Kommunen regner med at nybyggeriet kommer til at koste ca. 21.500 kr. pr. m². Og estimeret pris for reoveringen er 5.000 kr. pr. m².

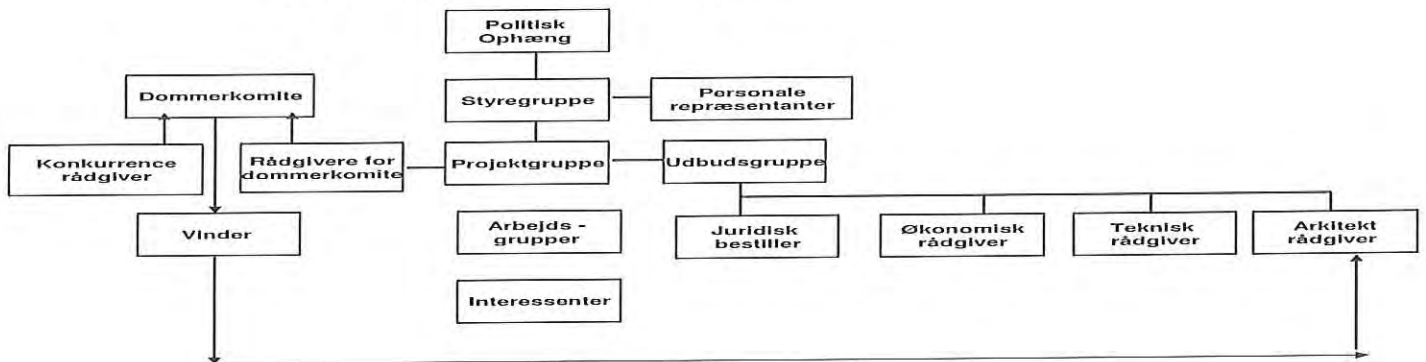
3.13 Estimeret tidsplan for byggeriet.

November 2012. Arkitektkonkurrence afsluttes.

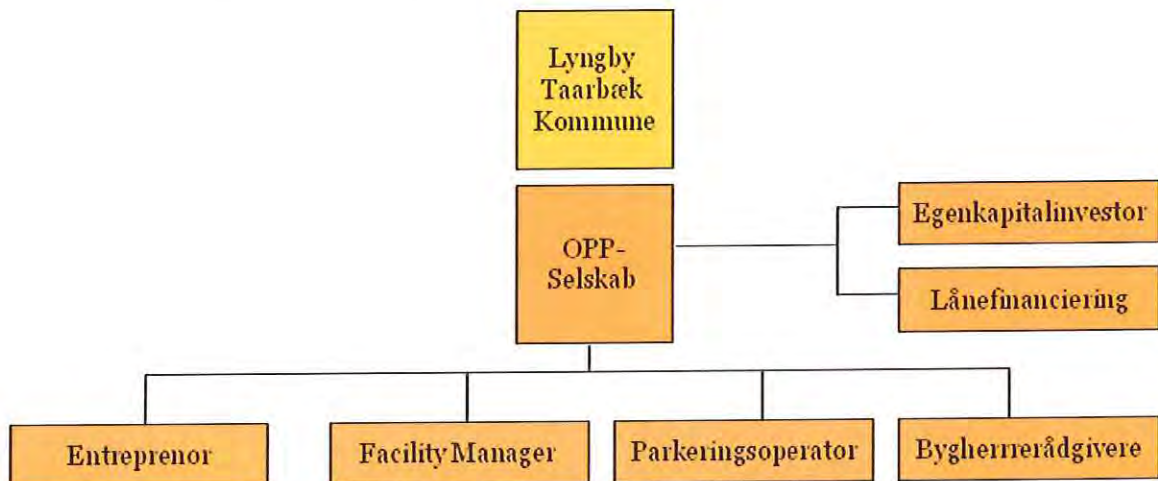
Februar 2013. Lokalplan og høring afsluttet
 April 2013. Udbud af OPP projekt
 Oktober 2013. Byggestart

3.14 Organisation fase 1. OPP.

OPP- organisation fase 1.



Organisationsdiagram OPP fase 2.



4. OPGAVEN

Hovedformål med opgaven

Med baggrund i Lyngby-Taarbæks vision om det åbne rådhus og vision for Vidensby 2020 er formålet med processen, at deltagerne gennem analyse, diskussion og perspektivering, kommer med et bud på et samlet bygningsvolumen, der skal omfatte tre hovedfunktioner: En rådhusbygning inkl. parkeringskælder, en fysisk og funktionsmæssig sammenkobling med det eksisterende rådhus og en tilbygning rettet mod eksterne samarbejdspartnere. Derudover ønskes bud på en helhedsplan der redegør for byrum, trafikflow og parkering i samspil med det nye rådhus.

I arbejdet med helhedsplanen ønskes følgende behandlet:

1. Volumenstudier og helhedsplan
2. Placering af bebyggelse
3. Arkitektur
4. Trafik og parkering
5. Ankomstforhold
6. Bylivsfremmende aktiviteter og pladsdannelser

4.1 Volumenstudier og helhedsplan

Der skal udarbejdes volumenstudier, hvor der redegøres for samspillet mellem eksisterende og fremtidigt bygningsvolumen i sammenhæng med Jernbaneplassen. Rådhusbygningen udgør i alt ca. 5.000 m², inkl. parkeringskælder.

Konkurrencen skal belyse muligheder og begrænsninger ved udbygning med yderligere antal m². Udbygningen skal ses som en "etapemulighed", der kan aktiveres senere – og derfor skal den første udbygning stå helstøbt, også hvis udbygningsoptionen ikke udnyttes.

Ved organisering af nybygningen ønskes belyst hvordan arealanvendelsen kan bidrage til et kompakt hus, der i et samlet bæredygtighedsperspektiv er effektivt, både areal- og funktionsmæssigt.

Formålet med udbygningen er ikke fastlagt, men kunne være: kollegier, ungdomsskole, boliger til udenlandske medarbejdere fra DTU, erhverv, administration eller en blanding disse eller til andre formål. Det er vigtigt at en udbygning til anden part får en selvstændig visuel identitet i byggeriet.

Ligeledes ønskes bymæssig tæthed, sol- og skyggeforhold, udsigtsforhold beskrevet samt støj og vindforhold overordnet vurderet (ikke beregnet).

Grænseflade i helhedsplanen.

De foreliggende scenarier for Letbanens tracé og stoppested har afgørende betydning for

den endelige helhedsplan og skal indarbejdes i analyser og skitsering.

4.2 Placering af bebyggelse

Byggefeltet angives ud fra ønsket om at stille videst mulige ydre rammer for organisering af nybygningen og forholdet til det eksisterende rådhus og det nye byrum. Det vil være en del af opgaven at beskrive placeringen af bygningen præcist i byggefeltet.

4.3 Arkitektur

Det nye rådhus skal stå som et genkendeligt vartegn for Kgs. Lyngby, der skal skabes en fin balance mellem historie og fremtid. Det nye rådhus skal udstråle imødekommenhed, effektivitet og faglighed. Rådhuset skal kunne understøtte både kendte og fremtidige relationer, og opgaven er derfor at vise hvilke rumligheder, der giver flest muligheder på både kort og lang sigt. Relationen til borgerne skal præges af rammer, der understøtter et højt serviceniveau kombineret med den nødvendige tryghed for både borgere og medarbejdere. Der lægges vægt på dialog og interaktion – med et passende diskretionsniveau – samtidig er det væsentligt at være opmærksom på kommunes digitaliseringsstrategi, der forventes at reducere antallet af daglige henvendelser på rådhuset.

Relationerne til omverdenen er afgørende, og rådhuset ses som en mulighed for også at skabe dialog med erhvervsvirksomheder og undervisningsinstitutioner i kommunen.

Det kan f.eks. etableres ved at skabe rumligheder, der inviterer til både daglig og ”festlig” anvendelse, hvilket ønskes belyst.

Nedenstående diagram redegør for de overordnede funktioners hierarki og relationer, og skal ses som sådan – og ikke som et plangrundlag.

[her indsættes diagram om hovedfunktioners placering udført af mtre].

Det forventes at der parallelt med konkurrencen vil ske en udvikling af f. eks. de borgervendte funktioner, som indarbejdes undervejs eller i det endelige projekt.

Der er ikke taget stilling til karaktererne af arbejdsmiljøerne, om de skal være åbne eller lukkede eller en kombination af disse. I afsnit 2.2 indgår der nogle overvejelser om hvad arbejdsmiljøerne må kunne understøtte.

Fleksibilitet er afgørende for kommunens fremadrettede muligheder for at implementere nye organisationsformer og samarbejdsformer. Konkurrencen skal belyse hvilke rumligheder, der skaber flest anvendelsesmuligheder på kort og lang sigt. Flexibilitet tænkes her:

- Som muligheden for at konvertere lukkede kontorer til velfungerende åbne arbejdsområder, dog således at dette skal være muligt indenfor zoner, og ikke som en ”all-over” flexibilitet.
- Som muligheden for at skalere anvendelsesområder, dvs. imødekomme vækst og reduktion i organisationen og på en dynamisk måde implementere dette fysisk.

- Som muligheden for at indarbejde samdriftsfordele, såfremt optionen på et yderligere antal m² udnyttes.

I forbindelse med kommunens organisationsændring, er der fokus på at stimulere en kulturel ændring og sammen med ændringer i styringskoncept skabe forbedringer i forhold til administrationens måde at fungere på overfor borgere, politikere og decentrale institutioner. Derudover er målet at reducere de årlige omkostninger til drift og optimere arealanvendelsen. Udgangspunktet i organisering af bygningerne skal altså være en effektiv arealanvendelse, som kan bidrage til at skabe et kompakt hus, der i et samlet bæredygtighedsperspektiv er effektivt, dvs. både areal- og funktionsmæssigt. Bæredygtighed skal være et centralt element i byggeriet. Tilbygningen skal som minimum opføres i energiklasse 1.

Ved energirenovering af den eksisterende bygning tilstræbes den højest mulige energiklasse inden for den økonomiske ramme. Mulige bæredygtige tiltag kan være i forbindelse med lokalafledning af regnvand. Udbygningen af Rådhuset skal sikre overholdelse af FNs tilgængeligheds konvention, så der sikres ligeværdig og naturlig tilgængelighed for alle, både i udearealer og inde i det nye rådhus. Kommunen lægger vægt på at alle tilgængeligheds løsninger er integrerede designløsninger.

Det eksisterende rådhus repræsenterer på mange områder et højt kvalitetsniveau, dels er der arbejdet med ædle materialer, dels er der udarbejdet en række specialdesignede løsninger og udsmykninger. Kommunen ønsker at et nybyggeri ved en begavet og nytænkende anvendelse af materiale, overflader og belysning kan spille sammen med det eksisterende rådhus. Det er væsentligt at rådhuset fremtræder gedigent uden at være prangende, og dette skal afspejles i materialevalg.

4.4 Trafik og parkering

Optimalt set skal projektet skabe bedre trafikafvikling og bedre parkeringsforhold, end der er i dag. Lastbiler og varebiler må ikke have krydsningspunkter med fodgængere og cyklister uden at disse er trafiksikret. Der skal tages højde for manøvreplads til varebiler og renovationskøretøjer og samtidig skaffes plads til cykelparkering for ansatte og besøgende på rådhuset.

På baggrund af byggemyndighedens godkendelse etablerer OPP selskabet det relevante antal parkeringspladser under terræn. OPP selskabet designer, projekterer og opfører de underjordiske parkeringsfaciliteter. Lyngby Taarbæk Kommune har brugsret til en del af parkeringsfaciliteterne. Parkeringsfaciliteterne drives kommercielt af en parkeringstreprenør.

4.5 Ankomst-, indgangs- og adgangsforhold

Ankomstforholdene skal belyses baseret på følgende parametre:

Indgang skal placeres synligt og let tilgængeligt for gående, cyklister, kollektiv trafik og i mindre omfang bilister. Der er ikke fra kommunens side fastlagt om adgang skal ske via

eksisterende eller ny bygning, dog vil tilgængelighed og funktionalitet i forhold til borgerrettede funktioner overvejende være udslagsgivende for det endelige valg af placering af ankomst.

Generelt

Al daglig adgang til bygningen foregår gennem hovedindgangen for borgere og besøgende og via særskilt indgang for personalet. Vareindlevering til kantine og rådhuset i øvrigt sker ved separat indgang og skal placeres så tilkørsel og aflæsning kan ske enkelt og diskret.

4.6 Bylivsfremmende aktiviteter og pladسدannelser

Der skal redegøres for, hvordan der kan skabes et attraktivt byliv på Jernbaneplassen, og hvordan Jernbaneplassen kan fungere som et samlande element for togstation, letbanestop og nyt rådhus.

Det skal belyses, hvilken betydning det vil have for byrummet omkring rådhuset, såfremt der i rådhuset er udadvendte serviceerhverv eller funktioner. Og hvilke krav der skal stilles til rådhuset såfremt der ikke er. Hvordan kan rådhusbygningen bidrage til et attraktivt bymiljø?

Ud over det liv de store funktioner som stationen, den kommende letbane og det nye rådhus vil tilføre området, kan der så være supplerende funktioner eller bylivsfremmende aktiviteter?

Her en række eksempler:

Offentlige toiletter
Afdæmpede aktiviteter
Kulturelle aktiviteter
Boder og stader

5. VEJLEDENDE FUNKTIONSPROGRAM

Dette afsnit er fortsat under udarbejdelse.

Introduktion

Som grundlag for volumenstudier redegøres her for de overordnede funktioner, deres størrelse og relationer. Nedenstående skal også danne baggrund for udarbejdelse af funktionsdiagrammer, der redegør for placering af hovedfunktionerne i et nyt rådhus.

Det nye rådhus ses opdelt i følgende arealområder:

- Det eksisterende rådhus
- Tilbygningen

5.1 Funktionsoversigt

Funktionsbeskrivelserne herunder skal ikke udmønte sig i indretningsplaner, men ude-

lukkende ses som en karakteristik af de enkelte områder. Det forventes dermed at nedenstående udelukkende anskueliggøres som overordnede funktionsområder. Alle arealangivelser er brugsarealer, idet B/N faktor her er forudsat at indeholde trapper, elevatorer, fordelingsarealer, toiletter, kerner og skakte.

Det eksisterende rådhus har pga. bygningsdybden, og et meget spaciøst trapperum en relativ høj B/N faktor på ca. 1,7. Det forudsættes at nybyggeriet kan etableres med en lavere B/N faktor, dvs. som et væsentligt mere effektivt byggeri. Det forventes at der kan arbejdes med en arealoptimering ved at funktioner kan dele arealer, f.eks. venteområder for Borgerservice og Jobcenter, arealangivelserne herunder indeholder IKKE en sådan optimering.

Ankomstområde

Området skal være imødekommende uden at være prangende, og skal fremstå let aflæseligt og velfungerende – dvs. det skal være enkelt for alle brugere at afkode navigation og anvendelse af funktionerne, der er tilknyttet dette område.

Området indeholder vindfang, et mindre fordelingsareal, vagt og betjentfunktion, hvor der også håndteres post.

I alt ca. xxx m².

Borgerservice

Området skal indeholde fremskudte venteområder, skrankeområder, mødelokaler for sagsbehandlere og i tilknytning hertil kontorområder inkl. supportrum for ca. 20 medarbejdere.

I alt ca. xxx m².

Jobcenter

Området skal have et indeholder venteområde, et selvbetjeningsområde, et betjeningsområde, et mindre antal møderum, og i tilknytning hertil kontorområder inkl. supportrum for ca. 60 medarbejdere.

I alt ca. xxx m².

Centralt mødecenter

Det centrale mødecenter vil indeholde en kombination af større og mindre møderum, samt 2 mindre undervisningsrum, hvor gode dagslysforhold i alle rum er essentielle. Området indeholder også garderobefaciliteter.

I alt ca. xxx m².

Byrådssal

Den eksisterende byrådssal skal fortsat fungere som sådan.

I alt xxx m².

Kantine

Kantineområdet vil indeholde plads til bespisning af ca. 180 samtidige brugere, derudover et køkken incl. alle depotfunktioner, der kan håndtere produktion af mad til ca.

500 daglige brugere.

Kantinen skal kunne anvendes til andet end bespisning, forslag til hvad og hvordan skal indgå i besvarelsen.

Der skal indarbejdes mulighed for udeophold / ude-spisested ifm. kantinen.

I alt ca. **xxx m²**

Arbejdsområder

Arbejdsområderne skal kunne etableres som en kombination af lukkede kontorer, og åbne kontorområder med tilknyttede supportfaciliteter – dvs. mindre rum, hvoraf nogle kan være uden dagslys.

Supportfaciliteter vil være adhoc rum, mindre rum til understøtning af de åbne arbejdsmiljøer, kopi/printrum, samt depotrum.

Derudover skal der etableres mindre møderum (4-8 personer) fordelt på hver etage.

Det forudsættes at der kan placeres max. 300-320 arbejdspladser i den eksisterende bygning, forudsat at alle øvrige funktioner placeres andetsteds. Såfremt der placeres andre funktioner i bygningen skal antallet af arbejdspladser reduceres tilsvarende.

I alt ca **xxxx m²**

5.2 Relationer

Placering og dermed relationer mellem de forskellige funktioner er en del af den opgave, der skal løses – og der er kun en enkelt binding, idet Borgerservice og Jobcenter forudsættes placeret samlet af hensyn til samdriftsmuligheder, sikkerhed mm.

Herunder en oversigt over øvrige væsentlige relationer og flows, der skal belyses i opgaven:

- Flow fra ankomst til byrådssal.
- Flow fra ankomst til mødecenter. Derudover anvendelsesmuligheder for området uden for "normal" åbningstid.
- Flow fra ankomst til kantine, fra kontorområder til kantine. Derudover anvendelsesmuligheder for området uden for "normal" åbningstid.
- Sammenhæng mellem mødecenter og kantine for opnåelse af servicering til møder.
- Flow fra ankomst til Borgerservice / Jobcenter.
- Flow for borgere og samarbejdspartnere, samt medarbejdere, herunder om der skal ske en adskillelse mellem disse flows.

6. PROCES

Konkurrenceforslagene vil være resultatet af en dialogproces, og de indbudte teams deltager i workshops med indbudte interessenter undervejs i konkurrenceforløbet.

Følgegruppen forventes at bestå af medlemmerne af Lyngby Taarbæk Kommunes projektgruppe, evt. suppleret med en repræsentant for Bygningskulturforeningen

Det er opdragsgivernes håb, at kick-off arrangement, analysefasen og de to workshops, hvor alle har mulighed for at stille spørgsmål og fremkomme med spørgsmål, kritik og ideer, vil medvirke til en optimeret og inspirerende proces.

Tidsplan og mødeindhold vil blive yderligere præciseret, idet det forud for hvert møde vil blive udsendt en dagsorden.

I såvel kick-off som de to workshops deltager hvert team med maksimalt 3 – 4 personer.

I hovedtræk vil processen være som følger:

KICK-OFF | tirs. 14. 08 2012

Formålet med dagen er at få en fælles forståelse af opgaven, konkurrenceområdet, processen og at etablere det gode samarbejde.

Repræsentanter for opdragsgiveren præsenterer sig og gennemgår præmisserne for de deltagende teams. Overvejelser om potentialer for den kommende udvidelse, en ny stationsplads, trafik (herunder kommende letbane), logistik mm. klarlægges for de deltagende. Der vil være en fælles besigtigelse i området.

Der kan stilles spørgsmål til programmet og diskussion af opgavens vision, mål og arbejdsproces. Dialogen skal sikre en fælles forståelse af opgaven.

Fordeling af arbejdsopgaver til hvad der skal arbejdes med i analysefasen.

ANALYSEFASE | 15. 08. – 05. 09. 2012

I skitser, rumlige afbildninger og diagrammer illustreres områdets hovedproblemstillinger. Analyserne fordeles på de tre teams:

- XXXX
- XXXX
- XXXXXX

WORKSHOP 1 | tors. 06. 09. 2012

Tema: De første ideer

Det er hensigten med workshoppen at fremkalde ideer og synspunkter fra alle deltagerne i workshoppen som inspiration til alle tre teams og deres løsning af opgaven.

De deltagende teams medvirker i hele workshoppen og præsenterer deres analyse og ideer i åben dialog med opdragsgiverne og de øvrige medvirkende.

Hvor ser i opgavens udfordringer og muligheder?

Drøftelse og kommentarer fra opdragsgiverens opponentpanel.

Afleveringsformatet og præsentationsformen er op til det enkelte team, blot bedes det iagttaget, at der maksimalt er 3 x 1,2 meter blød plade til rådighed for ophængning af illustrationer.

Eventuel powerpoint-præsentation på workshop skal afleveres på CD eller USB-stik.

Drøftelse og kommentarer fra opdragsgiverens repræsentanter.

Drøftelse i grupper. De enkelte teams bestemmer selv, hvordan de organiserer drøftelserne i deres grupper, idet de forskellige måder at angribe opgaven på og de forskellige arbejdsprocesser vil afspejle sig i organiseringen af drøftelserne. Hvert team kan have repræsentanter med i andre grupper, og opdragsgiverens repræsentanter kan cirkulere mellem grupperne.

Opdragsgiveren følger umiddelbart derefter op med et notat med konklusioner og retningslinier for det videre arbejde til de deltagende teams. Notatet indgår som supplement til programmet og præcisering af dette.

SKITSERINGSPERIODE | fre. 07. 09 – fre. 28. 09. 2012

WORKSHOP 2 | man. 01. 10. 2012

Tema: Koncept for opgaveløsningen

De deltagende teams præsenterer deres overvejelser og idéforslag til nyt rådhus og området særskilt for opdragsgiver.

Afleveringsformatet og præsentationsformen er op til det enkelte team, blot bedes det iagttaget, at der maksimalt er 3 x 1,2 meter blød plade til rådighed for ophængning af illustrationer.

Eventuel powerpoint-præsentation på workshop skal afleveres på CD eller USB-stik.

Powerpoint gennemgang af teamets foreløbige forslag og ideer, ca. 30 min.

Spørgsmål og kommentarer, ca. 45 min.

Teams tilrettelægger selv, hvordan spørgsmål- og kommentarrunden skal foregå således at de får maksimalt input til det videre arbejde.

Opdragsgiveren følger umiddelbart derefter op med et notat med konklusioner og retningslinier for det videre arbejde til de deltagende teams. Notatet indgår som supplement til programmet og præcisering af dette.

FÆRDIGGØRELSE AF OPGAVEN | tirs. 02. 10. – man. 24. 10. 2012

PRÆSENTATION | tirs. 25. 10 2012

De deltagende teams præsenterer særskilt deres endelige forslag for dommerkomiteen. Hvert team får tildelt ca. 45 minutter til fremlæggelse, og derefter er der ca. 45 minutter til spørgsmål og drøftelse.

Afleveringsformatet og omfang i henhold til konkurrencebetingelserne pkt. xx.

BEDØMMELSESPERIODE | ultimo oktober – medio november 2012

OFFENTLIGGØRELSE | ultimo november 2012

Dommerbetænkningen udleveres.

De deltagende teams får mulighed for at se de afleverede forslag og høre dommerkomiteens gennemgang og vurdering af forslagene.

7. KONKURRENCEBETINGELSER

7.1 Konkurrenceudskriver

Den dialogbaserede konkurrence er udbudt af Lyngby-Taarbæk Kommune og er udbudt efter reglerne om annoncering af tjenesteydelseskontrakter i Tilbudsloven (§§ 15a-15d). Konkurrencens sprog er dansk.

7.2 Medvirkende teams

- XXX
- XXX

- XXX

I forbindelse med valget af medarbejdere og evt. underrådgivere til konkurrenceforslagets udarbejdelse, skal de medvirkende på det enkelte konkurrenceteam være opmærksomme på, hvilke firmaer og personer der i henhold til Arkitektforeningens konkurrenceregler er udelukket fra at deltage i konkurrencen:

- Alle personer eller virksomheder, som har været med til at tilrettelægge konkurrencen eller har ydet væsentlige bidrag til formulering af konkurrenceopgaven.
- Repræsentanter for konkurrenceudskriveren eller ansatte hos denne.
- Ansatte hos, kompagnoner til eller arbejdsgivere for noget medlem af dommerkomitéen eller dennes rådgivere.
- Personer, der er i nær familie med eller har et nært familielignende forhold til noget medlem af dommerkomitéen eller dennes rådgivere.
- Virksomheder, som er helt eller delvist ejet af personer, der er i nær familie med eller har et nært familielignende forhold til noget medlem af dommerkomitéen eller dennes rådgivere.

Er man i tvivl, om man opfylder betingelserne for at kunne deltage, bør man straks kontakte konkurrencens sekretær.

7.3 Konkurrencens sekretær

Arkitekt MAA Bettina Mylin
Arkitektforeningens Konkurrenceafdeling
Strandgade 27 A, DK-1401 København K
Tlf. +45 3085 9003
E-mail: bm@arkitektforeningen.dk

7.4 Konkurrencemateriale

Grundlaget for opgaven består af dette program med tilhørende bilag, samt spørgsmål og svar, eventuelle rettelsesblade og efterfølgende materiale der sendes til de medvirkende teams i arbejdsperioden.

Bilagsoversigt

- 1 Grundkort over projektområdet med koter, angivelse af projektområdet, eksist. bygninger, byggefelt m.m., lagopdelt dwg-fil samt PDF
- 2 Matrikelkort (PDF)
- 3 Ortofoto

- 4 Tegninger over eksisterende rådhusbygning
- 5 Trafikmodel A og B af Letbanen
- 6 Ledningsplaner
- 7 Funktions- og nærheds diagram (mtre)
- 8 Arealskema (mtre)
- 9 "Lyngby Rådhus set fra en anden vinkel" pjece udgivet af LTK
- 10 "Lyngby bogen 1990" s. 5-32, af Jeppe Tønsberg

7.5 Forespørgsler

De deltagende teams kan stille spørgsmål gennem hele konkurrenceperioden, dog indenfor visse deadlines, der senere vil blive oplyst. Spørgsmål skal stilles skriftligt til konkurrencens sekretær og vil blive besvaret løbende til alle teams.

Sidste frist for modtagelse af spørgsmål **xx.xx.xx**

7.6 Afleveringsomfang

Arkitektonisk set skal opgaven løses på et overordnet, skitse-mæssigt niveau med fokus på visualiseringer og diagrammatiske fremstillinger og på helhedsplanniveau 1:1000. Projektmateriale vil skulle afleveres på plancher, som digital fremvisning, A3 hæfter, grovmodeller og evt. digitale modeller.

Hvad angår de to workshops, vælger det enkelte team frit indhold og præsentationsform for hvad der fremlægges. Dog bedes det iagttaget, at der maksimalt er 3 x 1,2 meter blød plade til rådighed for ophængning af illustrationer, at en eventuel powerpoint-præsentation på hver workshop skal afleveres på CD eller USB-stik, og at den endelige præsentation skal kunne printes i A3-format.

I takt med processens gennemførelse vil der blive udsendt mere præcis information om, hvilket analyse- og forslagsmateriale, der ønskes afleveret til dels de to workshops, dels den endelige præsentation.

Med forbehold for ændringer **jævnfør ovenstående ønskes der følgende fra hvert team til den endelige præsentation den xx. xx 2012:**

Plancher

1. Overordnet arkitektonisk idé. Helhedsplan 1:1000, der viser tilbygningens placering og indpasning i forhold til den eksisterende rådhusbygning, letbanens tracé og Jernbanepladsen. Planen skal redegøre for hvorledes udearealerne tænkes disponeret, herunder ankomstforhold, adgang til parkeringskælder og parkeringsforhold for cykler og biler på terræn.
2. Funktionsdiagrammer, principsnit og opstalter 1:250 der overordnet angiver den fysiske såvel som funktionelle sammenhæng med den eksisterende rådhusbygning. Samt

hvilken rumlig karakter der arbejdes med.

3. Rumlige visualiseringer. Karakteristiske træk ved projektet og dets forhold til omgivelserne. Der ønskes min. 4 forskellige rumlige illustrationer som skitse-mæssigt illustrerer det nye rådhuskompleks og byrummets overordnede karakter, forholdet mellem ude og inde, taget i forskellig øjenhøjde og vinkler.

4. Simple klodsmodel, som dropdown model 1:250

5. Beskrivelse

En kortfattet tekstbeskrivelse, der supplerer tegningsmaterialet med oplysninger om forslagens arkitektoniske og funktionelle hovedidé og -disposition, og angivelse af stoflighed og farveholdning samt andre relevante oplysninger i forhold til konkurrenceopgaven.

Forslagets omfang må ikke overstige 1,20 m i højden og 2,52 m i længden (svarende til 3 stk. A0 plancher)

A3 hæfte

Af hensyn til bedømmelsesarbejdet bedes der på præsentationsmødet den xx.xx.xx afleveret xx stk. beskrivelseshæfter i A3-format med forslagens tekst og illustrationer fra plancherne. Kun tekst og illustrationer fra plancherne må medtages i beskrivelseshæfterne.

CD/DVD

En CD/DVD med samtlige illustrationer fra forslaget med henblik på gengivelse i dommerkomiteens betænkning. Illustrationerne bedes afleveret i ikke låst pdf-, psd-, eps- eller jpg-filformat. Hver illustration som en særskilt fil. Illustrationerne skal kunne omsættes til liggende A3-format med følgende opløsninger: Min. 300 dpi for gråtoner og 4-farvegengivelser og min. 800 dpi for stregtegninger. Desuden ønskes der en PDF-fil med forslagshæftet.

7.7 Dommerkomité

Forslagene vil blive vurderet af en dommerkomité, bestående af:

Dommere

For at sikre en bred forankring i kommunalbestyrelsen peges på, at hver politisk gruppe udpeger et medlem, og at der derudover deltager en repræsentant for MED systemet, 2 direktører og derudover 2 fagdommere, udpeget af Arkitektforeningen.

Rådgivere

Regin Nordentoft Atterdag, sekretariatschef, LTK
Bent Ellegaard, bygningschef, LTK
Niels Grunnet-Lauridsen, arkitekt MAA, Bygningsafdelingen LTK

Jess Bertelsen, projektsekretær
Evt. repræsentant for Bygningskultur-foreningen

Dommerkomiteens sekretær
Bettina Mylin, Arkitekt MAA, Arkitektforeningens Konkurrenceafdeling

Dommerkomiteen har ret til yderligere at indkalde særligt sagkyndige som rådgivere, såfremt der i dommerkomiteen er enighed herom.

7.8 Bedømmelseskriterier

Forslagene vil blive vurderet på deres arkitektoniske, funktionelle og tekniske løsninger i forhold til konkurrenceprogrammets ønsker og krav.

7.9 Vederlag

Hvert team vil blive honoreret med et fast beløb på 300.000 kr. ekskl. moms. Honoraret dækker alle udgifter inklusive udlæg, som de indbudte teams måtte have i forbindelse med opgavens udførelse, herunder honorarer til evt. samarbejdspartnere. Fordelingen af honoraret inden for det enkelte team er opdragsgiveren uvedkommende.

Honoraret udbetales umiddelbart efter at bedømmelsen er afsluttet, forudsat at det enkelte team har deltaget fuldt ud i hele processen og har afleveret et gennemarbejdet analyse- og forslagsmateriale i overensstemmelse med afleveringskravene.

7.10 Rettigheder

Ejendomsretten til de indsendte forslag tilhører konkurrenceudskriveren. Ophavsretten til et konkurrenceforslag forbliver dog altid hos forslagsstilleren.

Vinderen af konkurrencen vil sammen med øvrige rådgivere indgå i den projektorganisation bygherren etablerer omkring byggeriet. Vinderen får til opgave at bistå kommunen med lokalplanarbejdet, OPP udbudsmaterialet og deltage i dialogmøderne vedr. arkitektfaglige spørgsmål.

Hvis sagen standses, før der er underskrevet kontrakt med vinderen, eller måtte den udbudte opgave ikke blive overdraget vinderen inden to år efter konkurrencens afslutning, tilkommer der vinderen en kompensation på 150.000 DKK ekskl. moms. Såfremt opgaven senere overdrages vinderen, er det udbetalte kompensationsbeløb at betragte som en a conto udbetaling af rådgivningshonoraret.

Lyngby-Taarbæk Kommune, Arkitektforeningen og tredjepart har ret til at offentliggøre det indkomne analyse- og forslagsmateriale, f.eks. i dagblade og elektroniske medier, uden yderligere aftale med de enkelte teams. Ved publiceringen vil navnene på de medvirkende rådgivere blive oplyst.

7.11 Offentliggørelse af resultatet og udstilling

Bedømmelsen forventes afsluttet ultimo **xx 2012** med udpegning af én vinder, hvor deltagerne vil blive ringet op.

Konkurrencens resultat offentliggøres ved et arrangement på rådhuset, og gennem en pressemeddelelse samt Arkitektforeningens konkurrencers hjemmeside www.arkitektforeningen.dk.

Forslagene vil umiddelbart efter konkurrenceresultatets offentliggørelse blive udstillet på Lyngby-Taarbæk Rådhus. De konkurrerende vil skriftligt modtage nærmere meddelelse herom.

7. 12 Programmets godkendelse

Nærværende konkurrenceprogram er godkendt af dommerkomiteens medlemmer, og konkurrencen gennemføres i henhold til Arkitektforeningens konkurrenceregler af 1. juni 2007.

KOLOFON

Konkurrenceprogrammet er udarbejdet af:
Lyngby Taarbæk Kommune i samarbejde med
Arkitektforeningens Konkurrenceafdeling og mtre.
Kort: Lyngby Taarbæk Kommune

Fotos:

Layout: Jens V. Nielsen, grafiker, i samarbejde med Arkitektforeningen

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Oplæg til proces til styrkelse af det politiske og de politisk-administrative samspil

Sag nr. 11:

Bilag 1: Notat om Proces til styrkelse af det politiske og det politisk-administrative samspil

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 11

Journalnr. : 20120410451

Dato : 30.04.2012

Skrevet af : loa /3160

NOTAT

om

Proces til styrkelse af det politiske og det politisk-administrative samspil

Der er på Økonomiudvalget den 20. marts 2012 afgivet en bestilling til administrationen på et oplæg til en politisk drøftelse af dels det interne politiske samspil, og dels samspillet mellem det politiske og det administrative system. Dette notat er oplæg til drøftelse, med henblik på at afklare opgavens indhold og omfang med Økonomiudvalget.

Der er i notatet lagt op til to sideløbende processer:

1. Politisk samspil: En intern proces mellem kommunalbestyrelsens politikere om samspil, roller mm.

2. Politisk-administrative samspil: En række processer mellem politikere og den nye administrative ledelse om politisk betjening og samarbejdet i centerstrukturen.

For hver proces opstilles forslag til mål for processen, forslag til proces og forslag til tidsplan.

Ad 1) Politisk samspil, roller, mv.

I 2009 arbejdede et § 17, stk.4-udvalg med temaer for et kodeks for god politisk ledelse. Resultatet af arbejdet var bl.a. en ny udvalgsstruktur, ny styrelsesvedtægt, standardiseret forretningsorden for alle udvalg, nyt delegationsniveau på byggesagsområdet, ny skabelon for sagsfremstilling, nye spørgetidsregler på KMB-mødet, samt lanceringen af PolitikerWEB, bl.a. som platform for at dele viden om spørgsmål og svar til administrationen.

Nogle af de temaer handlede om kommunalbestyrelsesmedlemmernes samspil med hinanden. Heraf blev nogle drøftet under introduktionsseminaret for den nye kommunalbestyrelse i januar 2010. Men der blev ikke formuleret et egentligt kodeks.

En måde at arbejde med og forbedre det politiske samspil kan ske ved at Kommunalbestyrelsen genoptager dette arbejde. Målet med arbejdet kan fx. *enten* være:

- at formulere et kodeks, der beskriver retningslinjer for adfærd, samarbejde, kommunikation og rollefordeling i kommunalbestyrelsen. Fordelen ved et nedfældet kodeks er, at det formaliserer spillereglerne og har gyldighed indtil det laves om. Ulempen ved et nedfældet kodeks er, at det må begrænse sig til de emner, der kan laves formelle aftaler om. *Eller*
- at drøfte og sammen sætte ord på det aktuelle samspil, adfærd, roller og kommunikation i Kommunalbestyrelsen. Processen kan resultere i en fælles forståelse og accept af, hvad der er god adfærd, og evt. gensidige aftaler om dette. Fordelen ved ikke at skriftliggøre konklusionerne er, at Kommunalbestyrelsen også kan drøfte emner af mere uformel karakter, som eks. personlige præferencer for samspillet, god tone, osv. Ulem-

pen er, at der ikke siden kan henvises til konklusionerne, men at de lever videre hos det enkelte kommunalbestyrelsesmedlem som de hver især forstår og husker dem.

Uanset "produktet" er det afgørende, at processen giver anledning til de ønskede ændringer i det interne politiske samarbejde og samspil. Det bør derfor, som led i processen, aftales, hvornår og hvordan der følges op/evalueres på dette.

Økonomiudvalget bør overveje, hvilke temaer, det kan være relevant at berøre. Følgende temaer kan være et udgangspunkt for drøftelsen:

Samspillet generelt i kommunalbestyrelsen:

- Hvordan håndterer vi uenigheder?
- Hvordan foregår dialogen på møderne?
- Hvad opfatter vi som respektfuld dialog og omgangstone?
- Hvad er fællesskabets ansvar og hvad er borgmesterens ansvar, når vi taler om kommunikation og god tone?
- Hvordan påvirker samspillet mellem os som politikere de politiske beslutninger?
- Hvordan arbejder vi med alliancer – hvad er legitimt og hvad er ikke legitimt?
- Hvordan videndeler vi politikerne imellem: Fortæller vi hinanden om nye ideer og initiativer eller skal vi læse om det i pressen?
- etc.

Samspillet i og mellem udvalg kan eks. handle om:

- Hvad er godt udvalgsarbejde?
- Hvornår vil vi gerne finde vores standpunkter – før eller under møderne?
- Hvordan sørger vi for, at samspillet imellem udvalg og mellem udvalg og KMB bliver så smidigt som muligt?
- Hvordan bør rollerne fordeles mellem udvalgsformænd og borgmesteren?
- Hvordan fordeles og deles viden mellem udvalgsformænd og borgmesteren? Hvor bør delegationsniveauet gå?
- Hvordan kan vi med vores beslutninger sikre, at administrationen kan følge op og levere resultater?

Forslag til proces og tidsplan.

Afhængig af, hvad Økonomiudvalget ønsker, at målet skal være med processen, er det en forudsætning, at processen om det politiske samarbejde tilrettelægges og foregår i et tillidsfuldt rum.

Det anbefales, at målene, processen og omfanget af forløbet tilrettelægges i forhold til det øvrige kommunalbestyrelsesarbejde, herunder særligt den forestående budgetproces og det kommende kommunalvalg. Umiddelbart ses to mulige modeller:

Model 1: Kommunalbestyrelsen arbejder parallelt med budgetprocessen.

Model 2: Kommunalbestyrelsen arbejder efter budgetvedtagelsen og forud for kommunalvalget.

Det vurderes, at der med et ”intensivt forløb” vil være behov for 3-4 måneder til dette. Hvis forløbet skal køre parallelt med budgetprocessen, vil det sandsynligvis være relevant at strække perioden en smule længere.

Det anbefales, at der hentes ekstern konsulentbistand hertil. Denne konsulent kan udarbejde et forløb, som evt. skifter mellem at involvere dele af og hele Kommunalbestyrelsen.

Ad 2) Politisk-administrativt samspil

I forhold til samspillet mellem politikere og administration skelnes mellem to hovedtemaer:

- 2.1. Regler og retningslinjer for den politiske betjening, herunder dagsordensproduktion og sagsfremstillinger, frister og sagsgange (formelle rammer)
- 2.2. Nye rammer for samarbejdet mellem det politiske og administrative system, herunder den politiske betjening, som følge af den nye organisationsstruktur.

Ad 2.1) Regler og retningslinjer for den politiske betjening

Med reorganiseringen af administrationen i den nye centerstruktur ændres en række forhold, der vil få betydning for den politiske betjening og dermed samspillet mellem politikere og administration (jf. notatet om visioner og byggesten i den nye organisation).

Betjeningen af udvalg styrkes og ensertes ved at Stab for Politik og Jura samler sekretariatsbistanden til udvalgsbetjening. Staben skal bl.a. sikre:

- Ensartethed i sagsfremstillinger og bilag
- Ensartethed i opfølgning på bestillinger
- Rettidighed i udsendelse – herunder håndhævelse af forretningsordenen
- Ensartet og systematisk besvarelse af spørgsmål uden for udvalg
- Digitalisering af den politiske betjening (PolitikerWEB, dagsordensproduktion)

Kommunalbestyrelsen kan i den anledning forholde sig til følgende dilemmaer i henhold til ovenstående:

- Behovet for rettidig udsendelse og ordentlig tid til forberedelse for politikerne inden udvalgs møder kommer i nogen grad i konflikt med behovet for fleksibilitet i forhold til annoncering af sager.
- Behovet for grundig information om sagerne kommer i nogen grad i konflikt med ønsket om overskuelige dagsordener, kortfattede bilag og korte sagsfremstillinger.
- Behovet for at signalere nuancerne bag en beslutning kan i nogle tilfælde være i konflikt med kravet om at administrationen følger præcist og hurtigt op på de politiske beslutninger.
- Behovet for at Kommunalbestyrelsen skal være repræsenteret i lokale råd, nævn og kommissioner kan være i konflikt med ønsket om forbedrede vilkår for det politiske arbejde, herunder at få det politiske liv, arbejdsliv og privatliv til at hænge bedre sammen.

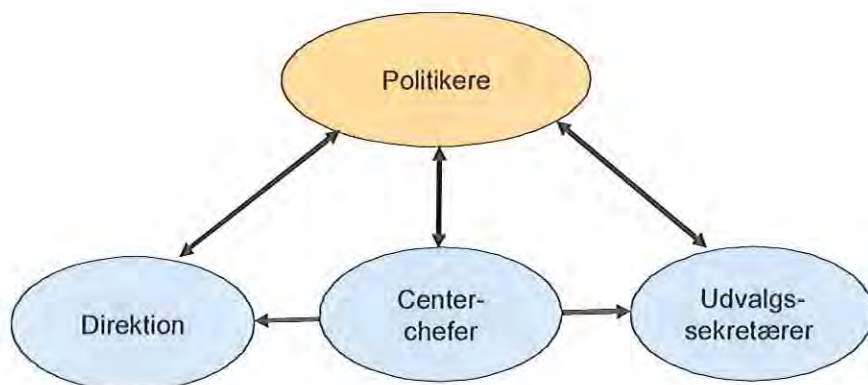
Dilemmaerne kan evt. være udgangspunkt for en del af drøftelserne.

Ad 2.2) Nye rammer for den politiske betjening, som følge af den nye organisationsstruktur

En anden side af det politisk-administrative samspil handler om kontaktpunkter og samarbejdsrelationer. Organisationsændringen betyder en række ændringer i den løbende betjening

af politikerne (jf. afsnit 4.1 og 4.7), idet der med centrenes oprettelse og direktionens samling skabes nye kontaktflader mellem politikere og administration.

Fokus er i denne sammenhæng især på samspillet mellem følgende nøgleaktører, jf. de ovennævnte ændringer i strukturen:



Direktionen vil i løbet af efteråret 2012 udarbejde et oplæg, der kan danne baggrund for en drøftelse af, hvordan den nye organisationsstruktur skaber helhed, enkelhed og klarhed i administrationens rådgivning og sparring til kommunalbestyrelsen og udvalg, samt administrationens opfølgning og afrapportering på politiske beslutninger. Oplægget kan bl.a. berøre følgende temaer:

- Formelle rammer og forventninger til samarbejdet mellem politikere og direktion
- Formelle rammer og forventninger til samarbejdet mellem politikere og centerchefer
- Formelle rammer og forventninger til samarbejdet mellem politikere og udvalgssekretærer

Formålet er at skabe klare rammer og forventninger til betjeningen af politikere og samspillet, samt klare snitflader mellem nøgleaktørerne, så politikerne er klar over, hvornår og med hvad de skal henvende sig hvor.

Forslag til mål, proces og tidsplan

Målene for arbejdet med de to hovedtemaer kan fx være:

1. En drøftelse af oplæg fra administrationen om styrkelse af den politiske betjening, herunder vilkårene for det politiske arbejde, jf. *ad 2.1. Betjeningen af udvalg, herunder dagsordensproduktion og sagsfremstilling*. Oplægget kan eks. indeholde:

- a) Beskrivelse af et forløb, som skal kvalitetsudvikle og -sikre udvalgsbetjeningen, inkl. formål, mål, succeskriterier og tidsplan til drøftelse og godkendelse.
- b) Opsamling af konklusioner, der angiver, hvor det vil være relevant at tilpasse styrelsesvedtægt, forretningsorden og liste over Kommunalbestyrelsens repræsentation i råd, nævn og kommissioner.

2) En drøftelse af oplæg fra direktionen vedrørende *ad 2.2. Nye rammer for den politiske betjening, som følge af den nye organisationsstruktur*, herunder det nye "landkort" for administrationens betjening af kommunalbestyrelsen samt drøftelse af roller og opgaver.

Proces

Der tilrettelægges et antal temadrøftelser på ordinære kommunalbestyrelsesmøde.

Sideløbende hermed kan der organiseres en proces, hvor udvalgsformænd og -næstformænd samler de nye centerchefer, fagdirektør og udvalgssekretær til en afklaring og forventningsafstemning omkring den ændrede politisk betjening i den nye struktur.

Tidsplan

Implementering af den nye administrative organisation finder sted frem mod 1. september 2012, hvor centerstrukturen træder i kraft. Det anbefales, at den politiske proces igangsættes inden, at den nye administrative struktur træder i kraft. Dog må det forventes, at processen også vil løbe, efter at den nye struktur er trådt i kraft. Den kan færdiggøres tidligst i 4. kv. 2012.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Oplæg til styrkelse af kommunens kommunikation

Sag nr. 12:

Bilag 1: Notat om Oplæg til styrkelse af kommunens kommunikation, af 6.5.2012

15 MAJ 2012

Sagsnr. : 20120510022

Dato : 06-05-2012

SAGSNR.: 12

NOTAT

om

Oplæg til styrkelse af kommunens kommunikation

Baggrund og formål

Drøftelsen af den fremtidige administrative organisationsstruktur har ledt til et politisk ønske om, at bruge organisationsændringen som afsæt til at styrke kommunens kommunikationsindsats over for borgere, erhvervsliv og andre interessenter.

Nedenfor fremlægges et oplæg til en styrkelse af kommunens samlede kommunikationsindsats. Oplægget tager udgangspunkt, at kommunen på alle niveauer skal have forbedret sin evne til at kommunikere med og til sine interessenter, hvad enten det er borgere, erhvervsliv eller andre. Tilgangen er tredelt.

Del 1: Der udarbejdes en overordnet kommunikationsstrategi hen over 2. halvår 2012, som giver de overordnede mål og anviser konkrete handlinger, der kan skabe merværdi på tværs af hvert enkelt område. I forbindelse udarbejdelse af denne strategi skal der bl.a. foretages en række målinger af, hvordan udvalgte interessenter, med borgere og virksomheder som de mest centrale, ser på kommunens omdømme samt konkrete evne til at kommunikere/formidle i dag.

Del 2: De konkrete initiativer beskrevet i bilag 1 igangsættes samtidig med at kommunikationsfunktionen køres sammen i en enhed. Også her vil forberedelserne ligge i 2. halvår 2012

Del 3: Der udvælges et til to konkrete indsatsområder, hvor der ud fra områdets muligheder og udfordringer arbejdes med et konkret kompetenceløft i forhold til kommunikationen med områdets brugere mv. Det er samtidig områder, som kommer til at kunne anvendes som best practice områder senere. De første forberedelser lægges i 2. halvår 2012 – der tages hensyn til de udvalgte områder i forbindelse med prioritering af målingsindsatsen herunder dialog med de personer, der vil få ansvaret for kommunikationsindsatsen på hvert af områderne. Selve eksekveringen vil dog prioriteringsmæssigt først kunne ske i 1. halvår 2013.

En del af forudsætningerne for, at denne ambitiøse plan kan gennemføres, er, der sker den samling og samtidige styrkelse af de kommunikationsfaglige ressourcer i Stab for Strategi, Erhverv og Kommunikation fra den 1. september 2012.

Styrkelse af kommunikationsindsatsen i Lyngby-Taarbæk Kommune

Udgangspunkt for en styrkelse af kommunens kommunikationsindsats er ikke mindst ønsket om, at kommunen skal blive bedre til at kommunikere til sine interessenter i de situationer, hvor kommunen eksempelvis møder borgeren eller virksomheden. Og så er det en generel styrkelse af kommunens kommunikationskompetencer og -beredskaber på alle niveauer.

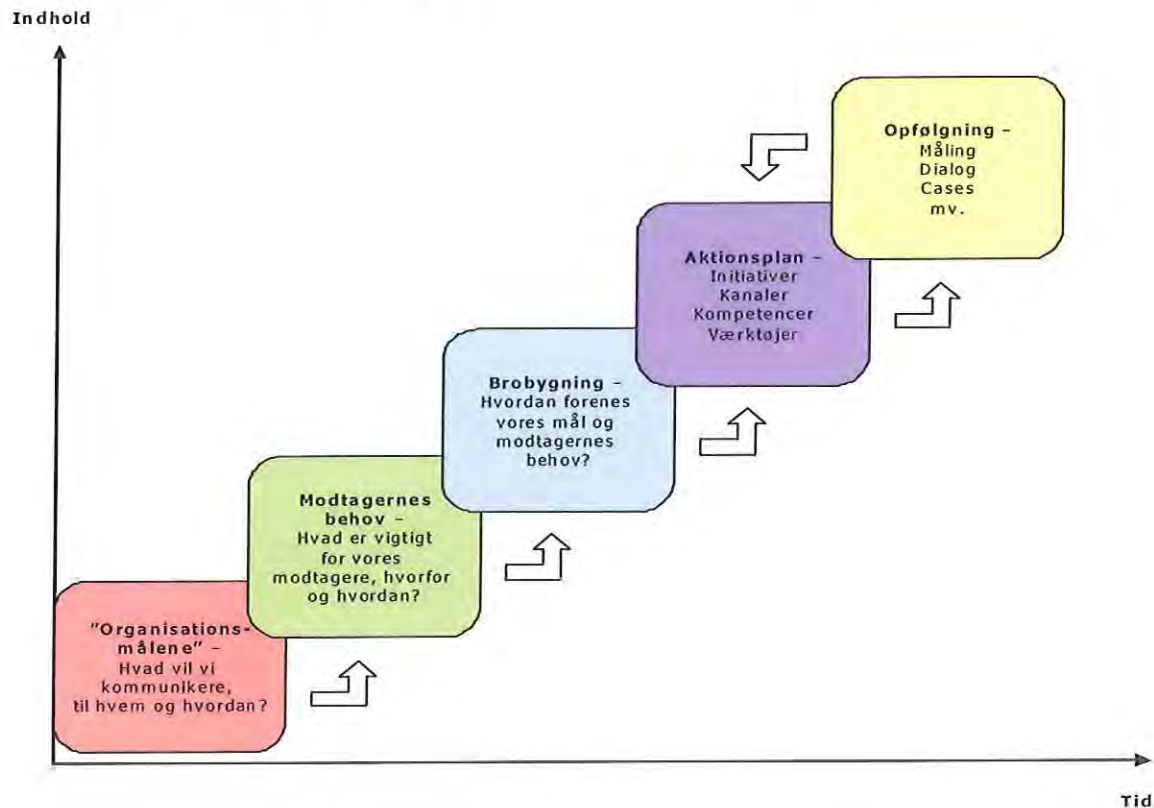
For at nå dertil skal kommunen i første omgang blive skarpere på, hvor kommunikation er særlig vigtig for, at vi når vores organisatoriske mål. Der er flere veje ind til disse valg. En mulig vej er at afdække, hvor vi og borgere, erhvervsliv og andre interessenter i dag oplever en effektiv kommunikation og drage fælles læring af og kompetenceudvikling fra dette. En anden vej er at arbejde med de situationer, hvor kommunikation er særlig vanskelig og udfordrende for organisationen, fx kriser, kritiske enkeltsager, vanskelige beslutninger og lignende.

For begge veje gælder det, at de tager udgangspunkt i konkrete erfaringer og cases i organisationen, samt at der konkret skal ske et kompetenceløft her. Kommunikation skal som kompetence og som enhed i disse sammenhænge ikke ses som "den afdeling, der rykker ind og løser opgaverne", men som en ekstra kompetence, der skal være med til at udvikle og styrke opgaveløsningen. Derfor skal styrkelsen af kommunens kommunikation ske ved at integrere kommunikationsarbejdet og -kompetencerne hos alle dem i kommunen, for hvem kommunikation er afgørende for deres interessenters oplevelse af kommunen. De centrale kommunikationsressourcer skal i højere grad bistå og rådgive i de konkrete kommunikationsindsatser samt udvikle og vedligeholde kompetencer og understøttende værktøjer på tværs af organisationen. Der bliver således tale om en slags central konsulentfunktion, hvis opgave det er at sikre et blivende løft af kompetencer i hele kommunen – centralt såvel som decentralt. De centrale kommunikationsressourcer vil også skulle varetage den centrale pressebetjening, fælles og overordnede kommunikationsopgaver og være webansvarlige for inter- og intranet.

Derfor lægges der med dette notat op til en udviklingsproces, som både afdækker borgernes behov og forventninger til kommunens kommunikation samt afdækker kommunens kommunikationsforpligtelse og -vilje. På den baggrund udarbejdes en egentlig treårig kommunikationsstrategi for kommunen, der kan udmøntes i individuelle handlingsplaner og kommunikationsberedskaber for de nye centre og udvalgte politikområder. Samtidig skal den opstille kravene til de centrale kommunikationsressourcer og til de personer i kommunen, der i praksis kommer til at kommunikere kommunens retning på center- og institutionsniveau. Den samlede proces er opdelt i fem faser:

1. Organisationsmålene – Afdækning af kommunens kommunikationsforpligtelse og -vilje
2. Afdækning af modtagernes behov og forventninger
3. Brobygning – fastlæggelse af en samlet kommunikationsstrategi
4. Aktionsplaner – Handlingsplaner og kommunikationsberedskab
5. Opfølgning og evaluering

Figur 1:
Procesbeskrivelse for styrkelse af kommunikationsindsatsen



Som illustreret i figur 1 er der tale om en styrkelse af det organisatoriske og strategiske kommunikationsfundament. I [bilag 2](#) beskrives kort, hvad det er for input, som de forskellige led i kæden kan indeholde, hvad det er for produkt/output, som kan komme ud af dette, samt hvordan det vil bidrage til at styrke kommunikationen.

Perspektiver og timing

Det anbefales som nævnt i indledningen, at indsatsen deles op i tre dele – og at der arbejdes på at udvikle en treårig strategi for kommunen, som både er ambitiøs og realistisk. Konkret skal indsatserne testes på et eller to indsatsområder (fx børn og ungeområdet og/eller ældreområdet) før det rulles bredt ud. Det vurderes, at fase 1-3 kan gennemføres inden udgangen af 2012 for et til to indsatsområder, og fase 4 kan implementeres i løbet af 2013. Derefter følger en første evaluering og eventuel udrulning af strategien for hele kommunen fra medio 2013-2015. På denne måde vil opbygningen af de kommunikationsmæssige kompetencer ske gradvist og med basis i identificerede kommunikationsopgaver og -udfordringer i udvalgte driftsenheder.

Der er tale om et foreløbigt oplæg, som skal kvalificeres og konkretiseres yderligere, hvis der er politisk opbakning hertil.

Bilag 1:

Eksempler på besluttede og igangsatte initiativer til styrkelse af kommunikationen

Indenfor rammerne af den eksisterende organisering af kommunens kommunikationsressourcer er der løbende taget initiativer til at styrke kommunikationsarbejdet. I og med, at ressourcerne i dag er spredt i organisationen, er initiativerne sket på netværksbasis og ved siden af de opgaver, som medarbejderne hver især løser i egen forvaltning. Af konkrete initiativer kan nævnes:

- Udarbejdelse og implementering af handleplaner for forbedring af mødet med borgerne på de administrative service- og myndighedsområder (borgerservice, teknisk service, beskæftigelsesområdet, kontantydelsesområdet, det børnesociale område og handicapområdet) baseret på konkrete borgeroplevelser ("Din mening-kampagne gennemført i maj-juni, 2011).
- Udarbejdelse af sprogguide, som indeholder retningslinjer og gode råd til den skriftlige kommunikation. Det er besluttet at bruge sprogguiden som afsæt til sproglig forbedring af kommunens standardbreve til borger og virksomheder.
- Udvikling og idriftsætning af ny hjemmeside primo 2013. Aktuelt er der udarbejdet kravspecifikation og prækvalifikation igangsættes inden sommerferien i år. Kravene bygger på den nyeste viden om brugervenlighed og digital selvbetjening. Der er hentet erfaringer fra andre kommuner, herunder også kommuner, som bruger øvrige sociale medier til at trække borgerne ind på hjemmesiden.
- Inden sommerferien sættes intranet på dagtilbudsområdet i udbud. Der lægges op til en testkørsel i udvalgte institutioner inden at alle institutioner fra 1. januar 2013 tager intranettet i brug. Forventningerne til systemet er, at institutionerne kan kommunikere mere direkte med forældrene og at forældrene kan finde alle de informationer, som er vigtige for dem og deres børn, på intranettet. Det er også her, at institutionerne får mulighed for at kunne dokumentere deres pædagogiske praksis via billeder og praksisfortællinger.

Bilag 2:

Uddybende beskrivelse af proces for styrkelse af kommunikation

Faser	Værktøjer	Input	Output	Merværdi
Organisationsmålene	<ul style="list-style-type: none">• Medarbejder Workshops• Ledelses-diskussioner• Gennemgang af eksisterende kommunikationspolitikker	<ul style="list-style-type: none">• Centrale politikker og strategier• Kvalitetskontrakt og -standarder• Lovbestemte oplæg og beslutninger (kommune- og lokalplaner, budget, regnskab mv.)• Løbende politiske og administrative beslutninger, projekter mv.	Fælles og fokuseret beslutning om, hvad der skal prioriteres i forhold til kommunens kommunikation til og med sin omverden.	Mere målrettet brug af kommunikationsressourcerne og bedre muligheder for at tilrettelægge også planlagte og længerevarende kommunikationsindsatser.
Modtagernes forventninger og behov	<ul style="list-style-type: none">• Borgerundersøgelser om kommunens kommunikation (spørgeskemaundersøgelser og/eller fokusgruppeinterview)• Stakeholderanalyse• Gennemgang af klager og læserbreve	<ul style="list-style-type: none">• Behov og forventninger ytret i det direkte møde og i undersøgelser.• Kampagner mv.• Objektive informationsbehov, fx kriser, kritisk presse og lign.	Fælles og tydeligere billede af, hvilke behov der er hos forskellige grupper af modtagere.	Målretning og differentiering af de kommunikationsindsatser, som retter sig mod forskellige grupper af modtagere.
Brobygning	<ul style="list-style-type: none">• Analyse• Indhentning af best practice	<ul style="list-style-type: none">• Finde fællesmængden mellem egne mål og modtagernes behov.	Grundlag for udvælgelse og planlægning af konkrete kommunikationsindsatser.	Udarbejdelse af en målrettet og strategisk plan for kommunikationen til og med forskellige grupper af modtagere.
Aktionsplan		<ul style="list-style-type: none">• Samlet plan for konkrete kommunikationsindsatser.	For hvert af de udvalgte indsatsområder udarbejdes en kommunikationsplan indeholdende budskab(er), initiativer, valg af kanal samt udvikling af kompetence og værktøjer. På de enkelte områder skal der findes kommunikationsansvarlige og ambassadører, som kan sørge for, at kommunikationskompetencer og værktøjer indlejres lokalt.	Kommunikations-indsatsen knyttes direkte til opgaveløsningen og bliver på denne måde en integreret del af praksis. Kommunikationskompetencer indlejres bredt i organisationen og der udpeges lokale ambassadører, som kan modtage fortløbende kompetenceudvikling.
Opfølgning/Evaluering	<ul style="list-style-type: none">• Gennemgang af erfaringerne fra de igangsatte kommunikationsindsatser• Borgerundersøgelser om kommunens kommunikation (spørgeskemaundersøgelse og/eller fokusgruppeinterview)• Stakeholderanalyse	<ul style="list-style-type: none">• Opfølgning på og evaluering af hver af de igangsatte kommunikationsindsatser.	De enkelte kommunikationsindsatser gøres til genstand for fælles og systematisk opfølgning.	Resultater fra den samlede opfølgning indgår i den fortløbende opkvalificering af lokale ambassadører og de centrale kommunikationsfaglige medarbejdere. De udviklede værktøjer gøres alment tilgængelige for hele organisationen.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Regional udviklingsplan

Sag nr. 13:

- Bilag 1: Høringssvar til forslag til regional udviklingsplan 2012, dateret 2. maj 2012
- Bilag 2: Fra region Hovedstaden. Den regionale udviklingsplan 2012 er i høring, dateret 7. marts 2012.
- Bilag 3: Vi gi'r nordeuropa et nyt gear, regional udviklingsplan 2012 (tidligere udsendt til økonomiudvalgets medlemmer)

15 MAJ 2012

Dato: 02.05. 2012

Ref.: frlu@ltk.dk

tlf. 45 97 38 87

SAGS NR.: 13. bilag 1.

Til formanden
Vibeke Storm Rasmussen

Region Hovedstaden
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød
Sendes via e-mail: rup2012@regionh.dk

Hørings svar til Forslag til regional udviklingsplan 2012

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget Forslag til regional udviklingsplan (RUP) i høring.

Lyngby-Taarbæk Kommune finder, at Forslag til regional udviklingsplan bidrager positivt til udviklingen i regionen.

Planen korresponderer på centrale områder med Vidensby 2020 - en strategi for vækst og udvikling, som Lyngby-Taarbæk har formuleret i samarbejde med områdets uddannelsesinstitutioner og virksomheder. Kommunens forslag til klima- og kommuneplanstrategi, der er i høring til den 5. juli 2012, støtter også op om den regionale udviklingsplan.

Vidensby 2020 har som vision at tiltrække og fastholde borgere og virksomheder ved at fokusere på bæredygtig vækst, viden og livskvalitet. Strategien kan læses på www.e-pages.dk/vidensbystrategi.

For at realisere visionen i Vidensby 2020 har universitet (DTU), andre uddannelsesinstitutioner, vidensvirksomheder, almene boligorganisationer og kommunen dannet Foreningen Lyngby-Taarbæk Vidensby, hvor parterne samarbejder om at videreudvikle Lyngby-Taarbæk som en videns- og universitetsby.

På den baggrund ser Lyngby-Taarbæk Kommune sig som en central aktør i forhold til at understøtte realisering af den regionale udviklingsplan.

Med venlig hilsen

Søren P. Rasmussen

Borgmester

**Lyngby-Taarbæk
Kommune**

Rådhuset
Torvet
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. 45 97 30 00

Fax. 45 97 35 20

I
www.ltk.dk

Til høringspart

~~ØKONOMIUDVALGET~~

~~17 APR. 2012~~

~~SAGSNR.: 38~~

~~Omdelt på mødet~~

~~ØKONOMIUDVALGET~~

15 MAJ 2012

SAGSNR.: B, bilag 2

Regionsrådsformanden

Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Telefon 48 20 50 00
Direkte 48 20 56 60
Mail regionsraadsformand@regionh.
dk

Dato: 7. marts 2012

Den regionale udviklingsplan 2012 er i høring

Region Hovedstaden har i samarbejde med Kommunekontaktrådet Hovedstaden udarbejdet et forslag til regional udviklingsplan for hovedstadsregionen. Regionsrådet besluttede den 6. marts 2012 at sende forslag til regional udviklingsplan i offentlig høring frem til 2. maj 2012.

Vi vil gerne invitere alle – borgere, kommunerne og samarbejdspartnere – til at sende bemærkninger og forslag til udviklingsplanen.

Den regionale udviklingsplan er Region Hovedstadens samlede bud på, hvor vi skal tage fat, hvis vi skal styrke vækst og udvikling i regionen. Vores mål er, at regionen skal være kendt som Nordeuropas forbillede for bæredygtig vækst, viden og livskvalitet. Dét kræver et stærkt samarbejde, og den regionale udviklingsplan er en invitation til øget samarbejde mellem region, kommuner og regionale aktører. Udviklingsplanen fokuserer på fire temaer: erhverv, trafik, uddannelse og klima. Man kan læse mere om den regionale udviklingsplan på www.regionh.dk/regionaludviklingsplan

Vi håber på at få mange gode forslag til, hvad vi bør gøre for at styrke regionen og den regionale udviklingsplan. Høringssvar sendes til RUP2012@regionh.dk senest den 2. maj 2012.

Høringssvarene vil indgå som input til de politiske drøftelser frem mod vedtagelsen af den regionale udviklingsplan. Det forventes at ske på regionsrådets møde den 19. juni 2012.

Med venlig hilsen

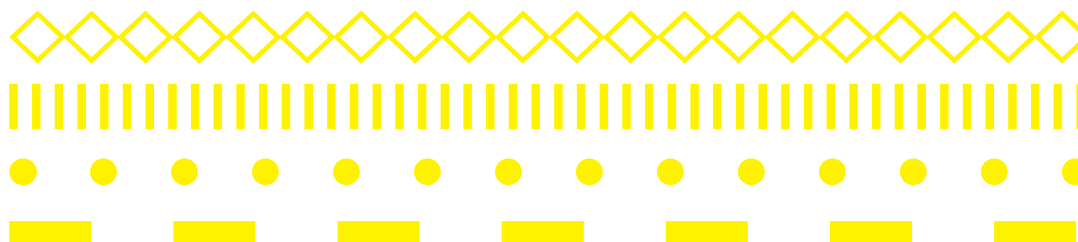


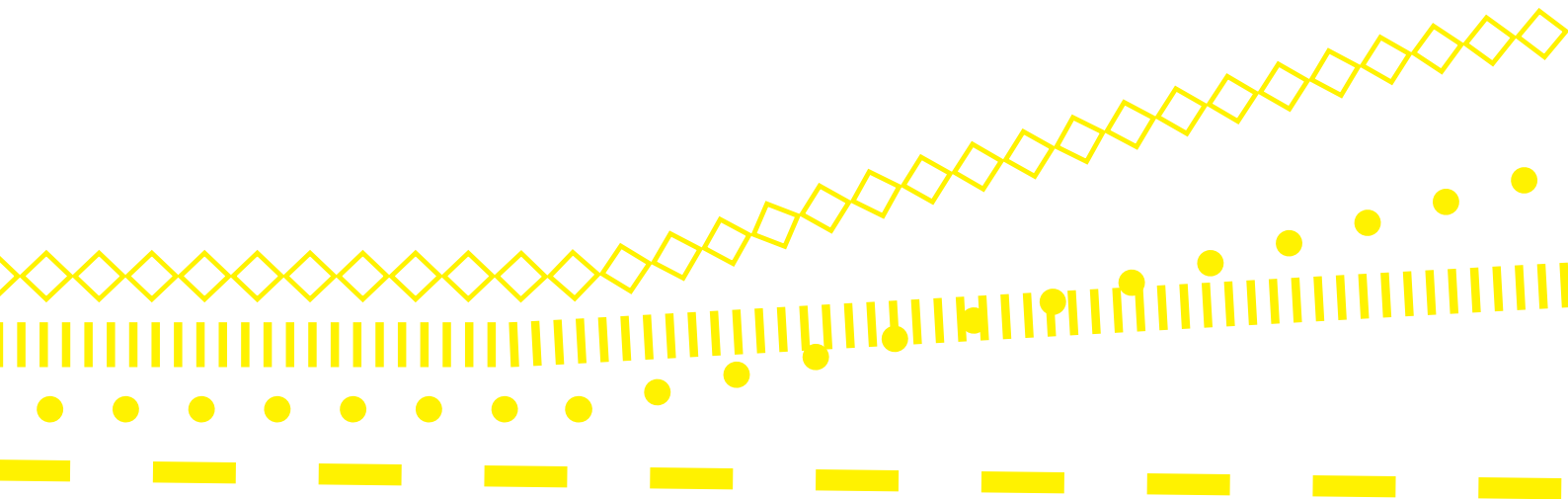
Vibeke Storm Rasmussen





VI GI'R NORDEUROPA ET NYT GEAR REGIONAL UDVIKLINGSPLAN 2012







Forord

I Region Hovedstaden ønsker vi at skabe grøn vækst og udvikling i hele regionen – det kræver nytænkning, banebrydende initiativer, et internationalt udsyn og gode samarbejdspartnere.

Vi har i samarbejde med Kommunekontaktrådet Hovedstaden udarbejdet et visionært forslag til en regional udviklingsplan for hovedstadsregionen. Udviklingsplanen er et bud på, hvad vi skal satse på for at udvikle regionen i fremtiden. Hvordan vi skal styrke den grønne vækst, mindske trængslen på vejene, sikre bedre uddannelser og et grønt og sundt liv. Det har både betydning for borgernes hverdag, virksomheders levevilkår, kommuner og organisationer.

Vi vil med denne udviklingsplan give Nordeuropa et nyt gear. Hovedstadsregionen er en international storbyregion – og vi skal kunne matche de bedste metropoler, hvis vi skal være kendt som et forbillede inden for bæredygtig vækst, viden og livskvalitet.

Den regionale udviklingsplan har fire tematiske afsnit – erhverv, uddannelse, klima og trafik. Afsnittet om trafik er markeret med blå for at fremhæve, at det er den fælles regionale trafiktafte indgået mellem Region Hovedstaden og Kommunekontaktrådet Hovedstaden.

Vi vil gerne invitere alle – borgere, kommuner og samarbejdspartnere – til at komme med ideer til, hvor vi skal tage fat, og hvordan regionen skal udvikles. Forslaget til den regionale udviklingsplan 2012 er i høring frem til 2. maj 2012.

Læs mere på www.regionh.dk/rup2012

Venlig hilsen



Vibeke Storm Rasmussen

Regionsrådsformand

Den regionale udviklingsplan er en visionsplan for hovedstadsregionens udvikling på tværs af geografi og myndigheder. Den regionale udviklingsplan er udarbejdet af Region Hovedstaden i samarbejde med Kommunekontaktrådet Hovedstaden og de 28 kommuner i regionen. Planen gælder fra 2012 til 2016 og bygger på dialog med politikere, borgere og regionale aktører. Bornholms Regionskommune udarbejder sin egen regionale udviklingsplan.¹







Mission for Region Hovedstaden 2012-2016:

Vi er dynamo for udvikling og vækst.

I tæt samarbejde med kommuner og andre aktører iværksætter vi banebrydende initiativer inden for erhverv, trafik, forskning, innovation, uddannelse og klima.

Indholdsfortegnelse

Indledning og vision	2	
Temaer i den regionale udviklingsplan	6	
Erhverv	8	
Uddannelse	16	
Klima	24	
Trafik	32	
Realisering af den regionale udviklingsplan	38	

Indledning

Vi gi'r Nordeuropa et nyt gear

Vision

I 2020 har vi øget konkurrence- og tiltrækningskraften så markant, at hovedstadsregionen er Nordeuropas forbillede inden for bæredygtig vækst, viden og livskvalitet.

Hovedstadsregionen er en international metropol med afgørende betydning for vækst og udvikling i hele Danmark. Den position ønsker Region Hovedstaden fortsat at styrke. Men vi vil også gerne gå foran, give Nordeuropa et nyt gear og være et forbillede for bæredygtig vækst, viden og livskvalitet.

Hovedstadsregionen er et spændende sted at leve, uddanne sig og arbejde, og vi har gode muligheder for at skabe en endnu mere attraktiv region. På en række områder halter vi bagud, når vi sammenligner os med de bedste i Nordeuropa. Derfor skal vi fortsat fokusere på centrale udviklingsområder: For borgerne skal vi sikre attraktive job- og uddannelsesmuligheder. Vi skal gøre det nemt at komme rundt i regionen. Både turister og borgere skal opleve en grøn og bæredygtig region. Virksomhederne skal have adgang til højt kvalificeret arbejdskraft og gode rammebetingelser for at drive virksomhed og skabe udvikling, innovation og vækst.

Danmarks vækstmotor

Hovedstadsregionen er Danmarks vækstmotor. Hver gang der skabes 100 job i Hovedstaden, medfører det 20 nye job i resten af landet. Vi udgør kun knap fem procent af Danmarks areal, men vi er hjemsted for knap en tredjedel af landets befolkning, halvdelen af landets højtuddannede og står for knap 40 procent af landets bruttonationalprodukt.²

I Europa er storbyregioner i stigende grad omdrejningspunkt for vækst og udvikling. Metropolener udgør videnskønomiens hotspots og er centre for magt. Derfor er hovedstadsregionens udvikling også afgørende for Danmark. En attraktiv metropol er afhængig af et godt internationalt netværk, hvis den skal fungere som magnet for viden, kompetencer, investeringer og udvikling.

En metropol i international konkurrence

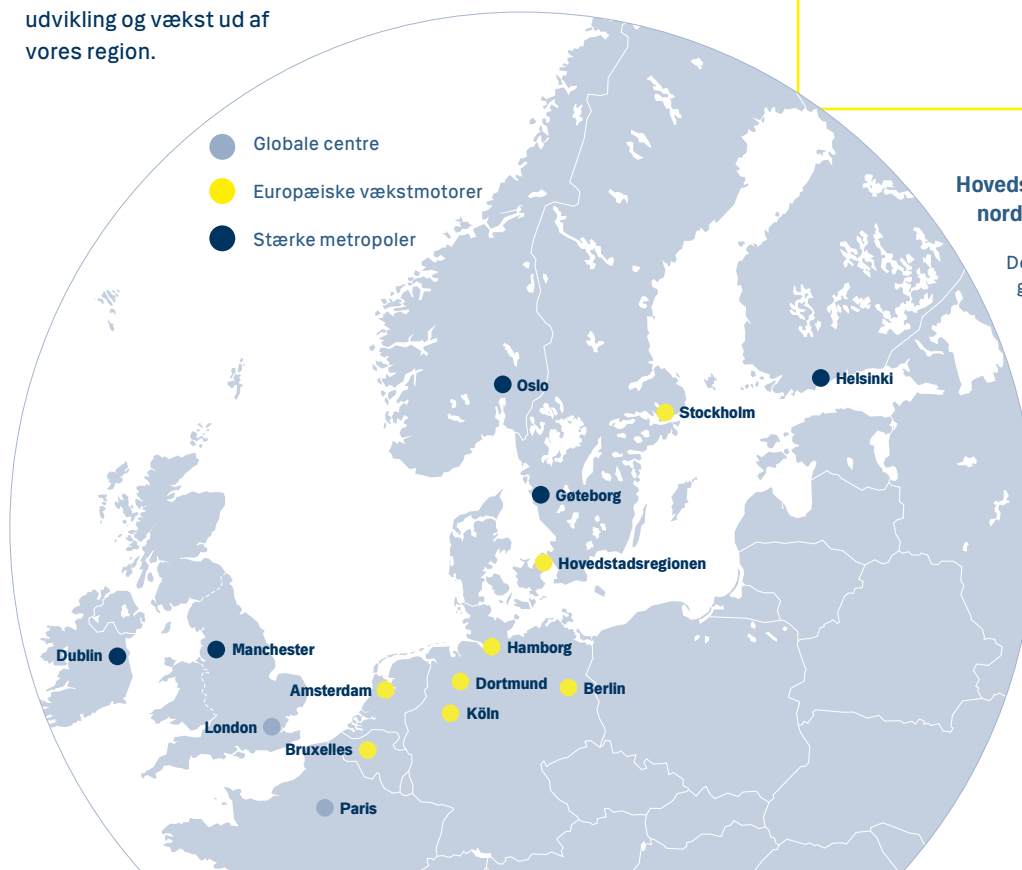
Denne udviklingsplan er Region Hovedstadens samlede bud på, hvordan vi når visionen – og dermed, hvad vi skal leve af i fremtiden. Vi har brug for at kunne måle os med de bedste for at blive Nordeuropas forbillede.

Det betyder, at vi skal være dygtige til at trække udvikling og vækst fra verden ind i vores region. Alternativt må vi se andre og stærkere metropoler trække udvikling og vækst ud af vores region.

Hovedstadsregionens konkurrence- og tiltrækningskraft

OECD udarbejdede i 2009 en rapport om hovedstadsområdetets konkurrenceevne i forhold til andre internationale metropoler (Territorial Review Copenhagen). OECD fremhævede, at hovedstadsregionens konkurrence er under pres i forhold til andre metropoler. OECD pegede på fire centrale udfordringer:

- Mangel på velkvalificeret arbejdskraft
- Middelmådig innovationsevne
- Haltende attraktionsværdi (infrastruktur, Øresundsarbejde og kultur)
- Utilstrækkelig politisk handlekraft og koordinering af strategier.



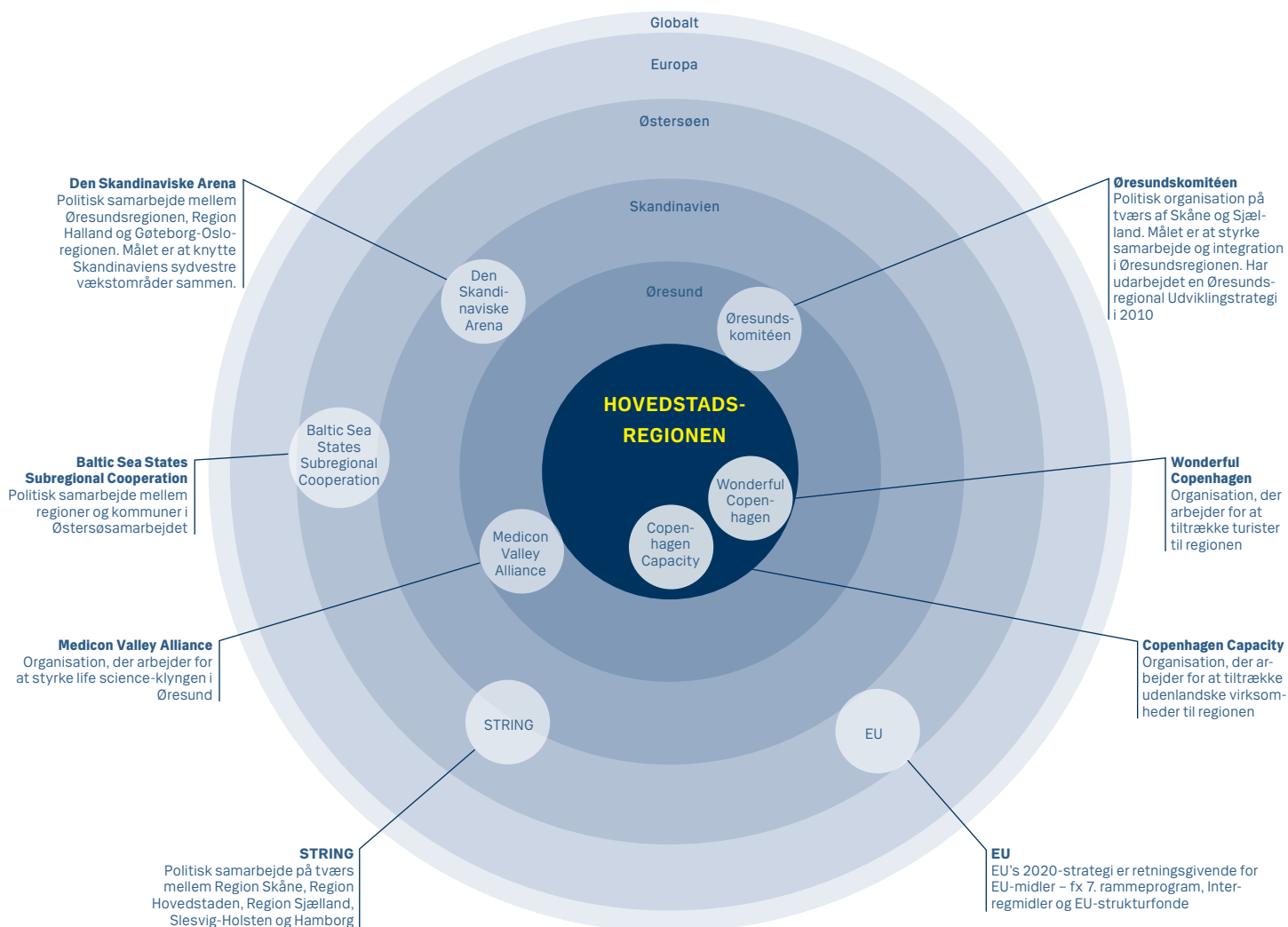
Hovedstadsregionen set i forhold til andre nordeuropæiske metropoler

De europæiske metropoler kan inddeles i tre grupper afhængig af deres konkurrence- og tiltrækningskraft.³ "Globale centre" er motorer for den globale vækst og de stærkeste metropoler. Herefter kommer "Europæiske vækstmotorer" og til sidst "Stærke metropoler". Hovedstadsregionen hører til i gruppen "Europæiske vækstmotorer". Nordeuropa omfatter her de nordiske lande, de baltiske lande, de britiske øer og områder, der grænser op til Østersøen og Nordsøen (Holland, Belgien, Luxembourg, det nordlige Polen, Tyskland og Frankrig).

Vi vil udvide porten til verden

Hovedstadsregionen har pga. sin geografiske beliggenhed en vigtig funktion som bindeled mellem nord og syd, øst og vest i Europa. Den funktion skal vi udbygge aktivt gennem stærke internationale samarbejder.

Region Hovedstaden ønsker at stå i spidsen for at udvikle og varetage regionens internationale relationer i Øresund, Skandinavien, Østersøen, Europa og globalt.



Vi ønsker tæt samarbejde i Øresundsregionen og videre ud i Nordeuropa

Region Skåne er vores tætteste samarbejdspartner uden for landets grænser. Når vi betragter os som del af en samlet dansk-svensk Øresundsregion, styrker vi vores position som international aktør. Vi danner sammen med Region Sjælland og Region Skåne en region med 3,7 mio. indbyggere. Det giver en stor kritisk masse og oplagte muligheder for at skabe synergi mellem erhvervsliv, universiteter og arbejdsmarkeder.

Integrationen af Øresundsregionen har udviklet sig markant de seneste ti år. Det vidner bl.a. antallet af pendlere om. Hver dag er der således flere end 20.000 mennesker, der tager turen over Øresund for at arbejde eller studere.⁴ For at sætte yderligere fart på integrationen blev den første Øresundsregionale Udviklingsstrategi udarbejdet i 2010. Den er et vigtigt skridt i retning mod en realisering af Øresundsregionens udviklingspotentiale og danner også baggrund for denne udviklingsplan.

Stigende integration og samarbejde i Øresundsregionen har lagt et godt fundament for udvikling af nye samarbejder længere ud i Nordeuropa. Det gælder det skandinaviske samarbejde med især Gøteborg, Oslo og Stockholm samt samarbejdet i Femern-korridoren med især Slesvig-Holsten og Hamborg.

Vi skal sammen agere globalt

Øget internationalt, strategisk samarbejde er både middel og mål, når vi skal realisere den regionale udviklingsplan. Region Hovedstaden vil med udviklingsplanen styrke samarbejdet med kommuner og regionale aktører om internationalt samarbejde inden for erhverv, trafik, uddannelse og klima.

Region Hovedstaden vil løbende analysere regionens rolle som international storbyregion i forhold til de fire temaer i udviklingsplanen og tage initiativ til samarbejder, der kan bidrage til at styrke regionens internationale position.

Handling kræver et fælles mandat

I hovedstadsregionen er der 29 kommuner, som hver især har ansvar for at løse centrale opgaver tæt på borgerne. Region Hovedstaden ser kommunerne som de primære samarbejdspartnere i forhold til realisering af den regionale udviklingsplan.

Vi ønsker et bredt samarbejde med regionale aktører og interessenter inden for de fire temaer i planen. Staten fastlægger lovgivning og rammer for den regionale udvikling og er derfor en vigtig samarbejdspartner. Ikke mindst, fordi hovedstadsregionen indtager en helt særlig position i forhold til at sikre vækst i hele landet. Region Hovedstaden vil derfor gerne i dialog med staten om at styrke regionens internationale konkurrenceevne. De fem danske regioner er meget forskellige, men Region Hovedstaden ønsker at samarbejde med de øvrige fire regioner på de områder, hvor der er særlige grænseproblemstillinger, og hvor der er god mening i fælles handlinger og initiativer.

Temaer

Regionen skal styrkes på fire områder

Region Hovedstaden fokuserer i denne regionale udviklingsplan på fire centrale temaer, hvor det er nødvendigt at tage fat for at nå visionen.

Erhverv. Vi skal klare os godt i den internationale konkurrence. Væksten skal øges. Erhvervsliv, stat, kommuner og region skal arbejde tæt sammen om at skabe de bedste betingelser for, at vi har et internationalt og konkurrencedygtigt erhvervsliv.

Uddannelse. Vi skal sikre de nødvendige kompetencer, som arbejdsmarkedet efterspørger. Talenter skal findes, udvikles og udfordres. Både unge og voksne skal have mulighed for at få det rette uddannelses tilbud.

Klima. Vi skal stå i spidsen for bæredygtig vækst og udvikling og sikre borgerne et godt og sundt liv. Hovedstadsregionen skal gøres mere energieffektiv, klimaberedt og attraktiv – grøn, tryk og sund.

Trafik. Vi skal investere i infrastruktur og kollektiv trafik. Fremkommelighed skaber vækst. Hovedstaden skal være et trafikalt knudepunkt i Nordeuropa med en international lufthavn og høj tilgængelighed for både busser, tog og biler.

Regional
erhvervsud-
viklingsstrategi



Den regionale udviklingsplan

Udviklingsplanen omfatter fire temaer med indsatsområder og er paraply for følgende regionale strategier og aftaler:

- Vækstforum Hovedstadens erhvervsudviklingsstrategi, 2010
- Region Hovedstaden og Kommunekontaktrådet Hovedstadens klimastrategi, 2012
- Kapitlet om uddannelse udgør Region Hovedstadens regionale uddannelsesstrategi
- Kapitlet om trafik er en fælles trafikaftale mellem Region Hovedstaden og KKR Hovedstaden, 2011.

- Temaer
- Indsatsområder
- Strategier og aftaler

Regionens og kommunernes opgaver på erhvervsområdet

Kommunerne har via helheds- og lokalplaner en rolle som overordnet rammesættende. Kommunerne har en lang række myndighedsopgaver over for virksomheder som byggesagsbehandling, miljøgodkendelser og fysisk planlægning. Samtidig har kommunerne til opgave at give sparring til iværksættere og virksomheder. Den specialiserede rådgivning af iværksættere og virksomheder med stort vækstpotentiale ligger i Væksthus Hovedstadsregionen. Mange kommuner udarbejder også strategier og politikker for, hvordan de vil udvikle og styrke deres lokale erhvervsliv.

Regionen er ansvarlig for Vækstforum Hovedstaden, som repræsenterer region, kommuner, erhvervsorganisationer, universiteter, uddannelsesinstitutioner, arbejdstagerorganisationer og arbejdsgivere. Vækstforum Hovedstaden udarbejder strategier for udviklingen af regionens erhvervsliv. Regionen medfinansierer desuden organisationerne Wonderful Copenhagen og Copenhagen Capacity, der markedsfører regionen over for turister og udenlandske virksomheder.

Vækstforum Hovedstaden faciliterer også et bredt samarbejde – regionalt og internationalt – og understøtter udviklingsinitiativer på baggrund af erhvervsudviklingsstrategien.

Erhverv

I skarp konkurrence – med hele verden

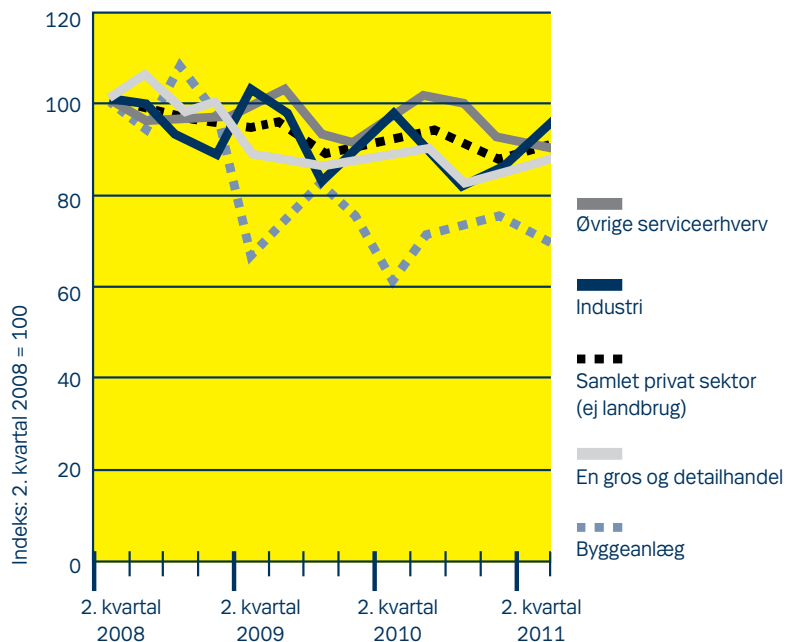
Vi vil gerne øge regionens konkurrence- og tiltrækningskraft, så vi kan hæve den økonomiske vækst i hovedstadsregionen. Regionens erhvervsliv har siden 2008 mistet 11 procent af de private job mod kun 8 procent i det øvrige Danmark.⁵

Vi har i regionen brug for innovative, succesfulde virksomheder, der kan udvikle og markedsføre nye produkter, processer og serviceydelser i skarp konkurrence med virksomheder over hele kloden. Vi skal have et stærkt erhvervsliv med en stor underskov af nye, små virksomheder, der har blik for internationale muligheder og nyeste viden på deres felt. Særligt iværksættere skal vi gerne have flere af – de skaber flere job og har en høj produktivitet.

Virksomhedernes succes afhænger af de rammer, som samfundet sætter: De har brug for medarbejdere med gode uddannelser, god rådgivning, gode transportforbindelser til resten af verden og viden fra vore universiteter. Blandt andet forskningsfaciliteter som den kommende partikelaccelerator European Spallation Source (ESS) i Lund og København kan være med til at skabe interessante forskningsmiljøer til gavn for virksomhederne.

Vi skal derfor samarbejde på tværs af myndigheder og relevante aktører for at sikre de bedste rammevilkår for vores erhvervsliv.

Udviklingen i private job opdelt på branche.
Samlet har vi fra 2008 til 2011 mistet næsten 70.000 private job.⁶



Vi skal sikre fremtidig vækst og velstand i regionen

Region Hovedstadens erhvervsudviklingsstrategi satte i 2010 som mål, at økonomien skal vokse med 2,5 procent om året.

Vi skal sætte fokus på de områder, der har betydning for, hvordan virksomhederne klarer sig.

Vi skal samtidig sikre, at nye virksomheder kommer til. Vi har brug for flere iværksættere, fordi de er en vigtig kilde til nye job, vækst og innovation. Nye virksomheder skaber cirka en tredjedel af alle nye job i den private sektor, og de bidrager med knap 17 procent af den årlige gennemsnitlige vækst i produktivitet.⁷

Mål

Vækstforum Hovedstadens vision for erhvervsudvikling:

Hovedstadsregionen er Nordeuropas mest globale og konkurrencedygtige metropol, hvor mennesker og virksomheder i innovative partnerskaber omsætter viden, velfærd og bæredygtighed til vækst.

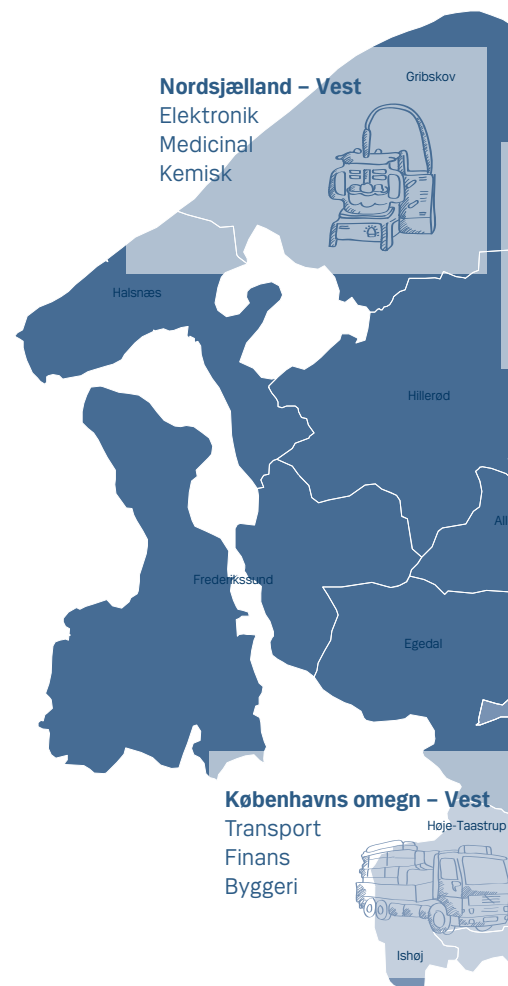
Vækstforum Hovedstadens erhvervsudviklingsstrategi fra 2010 er del af den regionale udviklingsplan. Her præsenteres et kort resumé.

Men mange nystartede virksomheder har svært ved at vokse fra at være enmandsvirksomheder til at blive større virksomheder med flere ansatte og fortsat vækst. Og sammenlignet med andre nordeuropæiske metropoler overlever færre af vores nystartede virksomheder. Således overlever kun cirka 44 procent af hovedstadsregionens virksomheder de første fem år efter etablering.⁸

Regionale styrker på erhvervsområdet

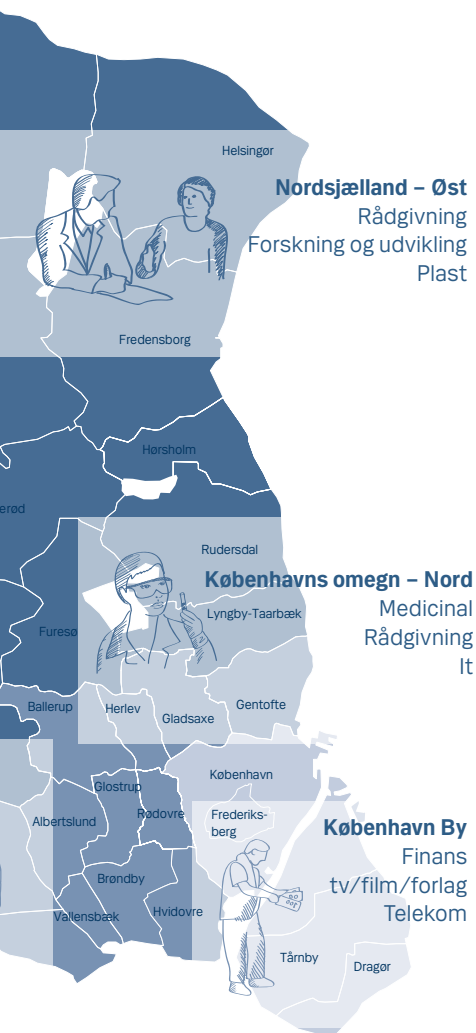
Vi kan blive endnu bedre inden for vore styrkepositioner. Over 70 procent af danske forsknings- og udviklingsmidler bruges i hovedstadsregionen. Innovation og forskning på et højt internationalt niveau er en forudsætning for, at regionen klarer sig i den globale konkurrence, og at vi er godt på vej. Der er områder, hvor virksomheder og universiteter i regionen har særlig viden og styrker. Det gælder fx inden for it, lægemidler og miljø- og energiteknologi. Når vi udvælger nye udviklingsområder, skal vi have blik for, hvilke produkter og ydelser verden vil efterspørge i de kommende år. Det kan fx være produkter til pleje- og omsorg i ældresektoren eller produkter, der kan gøre vores energiforbrug mindre.

Erhvervmæssige styrkepositioner i regionen



Handlinger

Vækstforum Hovedstadens erhvervsudviklingsstrategi peger på seks fokusområder:



- ◆ **Vi vil arbejde for ny velfærds- og sundhedsteknologi.** Vi vil fremme beskæftigelse og eksport gennem offentlig-privat samarbejde på tre områder: avanceret sygehusbyggeri, løsninger i sundhedssektoren og kommunale velfærdsopgaver.
- ◆ **Vi vil sikre en attraktiv metropol med gode forbindelser.** Vi skal sikre en attraktiv og lettilgængelig region for mennesker og virksomheder og udnytte, at regionen er internationalt kendt for sin høje livskvalitet, miljøbevidsthed, nærhed til naturområder og kultur.
- ◆ **Vi vil satse på innovation og forskning.** Vi vil understøtte teknologiske udviklingsmiljøer og faciliteter. Fx inden for lægemiddeludvikling, energiteknologi og bæredygtige teknologier.
- ◆ **Vi vil arbejde for talent og kompetencer i verdensklasse.** Vi har behov for flere med en videregående uddannelse og flere ph.d.'ere. Det er også vigtigt at tiltrække udenlandske talenter og styrke samarbejdet i Øresundsregionen om specialiserede uddannelser.
- ◆ **Vi vil styrke vore erhvervs-klynger.** Vi skal styrke de områder, hvor virksomheder, universiteter og forskning har særlig viden, og forbedre rammebetingelser for nye og eksisterende klynger.
- ◆ **Vi vil støtte vækstiværksættere med en international tilgang.** Vi skal have flere nye virksomheder, der kan vokse og har eksportpotentiale.

Kommuner, region og virksomheder skal udvikle erhvervslivet sammen

Flere aktører deler den regionale udviklingsopgave på erhvervsområdet. Regionens Vækstforum lægger de overordnede strategier for udviklingen af erhvervslivet. Kommunerne udarbejder kommunale erhvervsudviklingsstrategier og tilbyder sparring til iværksættere og andre, der vil udvikle deres virksomhed. Hertil kommer forskerparker og statslige innovationsmiljøer. Andre organisationer arbejder med at tiltrække turister og udenlandske virksomheder, ligesom erhvervslivets organisationer også støtter deres medlemmer.

Fælles mål, fælles tiltag

Et fælles billede af regionens udfordringer og potentialer er et godt fundament for at styrke sammenhængen på erhvervsfremmeområdet. Vi skal skabe bedre sammenhæng mellem de konkrete indsatser, som de forskellige aktører iværksætter. Det gælder fx sparringen til virksomheder og iværksættere; hvis vi skal have flere virksomheder i regionen, må rådgivningstilbuddene supplere hinanden, og der skal være en god arbejdsdeling mellem rådgiverne. Vi kan også styrke sammenhængen i erhvervsfremmeindsatsen ved, at parterne går sammen om løsning af konkrete opgaver. Det kan fx handle om i fællesskab at udvikle flere attraktive erhvervsområder i kommunerne, tiltrække internationale turister eller yde en optimal service til internationale virksomheder.

Mål

Vi ønsker at understøtte erhvervsudviklingen ved at forstærke samarbejdet mellem erhvervsfremmeaktørerne i hovedstadsregionen.

Oversigt over offentlig erhvervsfremme i hovedstadsregionen

	Stat	Region/Vækstforum	Kommuner
Strategi-udvikling	Statslige vækststrategier	Regional erhvervsudviklingsstrategi	Lokal erhvervspolitik
Rammevilkår	Erhvervsregulering, skat mv.	Strategiske erhvervsfremme-projekter	Fysisk planlægning Tilladelser/tilsyn Byudvikling & attraktivitet Menneskelige ressourcer m.m.
Hjælp til virksomheder	Eksportfremme Vækstfond-finansiering Innovationsmiljøer GTS'er (godkendt teknologisk service) m.m. Universiteternes teknologioverførselsenheder	Forskerparker	Lokal erhvervsservice Sparring til vækstiværksættere (Væksthus Hovedstadsregionen)
Markedsføring	Invest in Denmark Visit Denmark	Wonderful Copenhagen Copenhagen Capacity	Lokale aktiviteter i forhold til tiltrækning af virksomheder, turister og Visit Nordsjælland

Handlinger

Region Hovedstaden og kommunerne når målet med følgende handlinger:

- ◆ **Vi vil arbejde for fælles mål i erhvervsfremmeindsatsen.** Sammen med de øvrige erhvervsfremmeaktører vil vi fastlægge de vigtigste udfordringer for regionens virksomheder og sikre sammenhæng mellem de forskellige strategier og målsætninger. Som led heri vil vi arbejde for et fælles charter mellem kommuner, region og Vækstforum Hovedstaden om øget vækst i hovedstadsregionen.
- ◆ **Vi vil bidrage til øget samspil mellem de organisationer, der arbejder med erhvervsudvikling.** Vi vil understøtte tiltag, der bringer erhvervsfremmeaktørerne sammen og sætter fokus på synergimuligheder. Det kan være aktiviteter, der forbedrer virksomhedernes rammevilkår eller satsninger inden for et styrkeområde – fx turisme, it eller cleantech.
- ◆ **Vi vil arbejde for gode rådgivningstilbud til virksomhederne.** Der skal være gode og varierede tilbud om sparring til iværksættere og forskellige typer af virksomheder. Vi skal sikre en god sammenhæng mellem de mange tilbud.
- ◆ **Vi vil arbejde for attraktive erhvervsområder til virksomhederne.** Attraktive erhvervsområder kan gøre regionen mere interessant for virksomhederne. Derfor vil vi støtte vidensdeling og tværkommunale pilotprojekter, der handler om at udvikle nye eller modernisere regionens eksisterende erhvervsområder.

Vi skal have internationalt udsyn

Mål

Hovedstadsregionen skal sammen med kommunerne åbne døre ud til verden for regionens universiteter og virksomheder.

Internationalt udsyn er en forudsætning for succes i den globale konkurrence. I en globaliseret verden flytter virksomheder og dygtige medarbejdere over grænser og slår sig ned, hvor mulighederne er bedst. Vi skal sørge for, at virksomheder og velkvalificeret arbejdskraft fra hele verden får øje på vores region. Vi skal sørge for, at de bliver mødt med et internationalt erhvervmiljø.

Det er samtidig vigtigt, at virksomhederne fortsat har blik for de muligheder, der ligger uden for landets grænser. Det kan handle om samarbejde med andre virksomheder, med udenlandske forskere eller om eksport af varer og tjenester. På samme måde kan universiteter og forskning indgå i et frugtbart samarbejde med vidensmiljøer i udlandet. Førende internationale videns- og vækstregioner har et meget veludviklet og dynamisk samspil mellem myndigheder, universiteter og virksomheder.

Nordeuropæisk og globalt fokus

Internationalisering indebærer både et nordeuropæisk og globalt fokus. Med Femern Bælt-forbindelsen får hovedstadsregionen og Øresundsregionen nye muligheder for vækst og samspil over Østersøen til Nordtyskland. I 2020 åbner forskningsanlægget European Spallation Source (ESS) i Lund/København. Tilsvarende vil den nye forbindelse over Femern og et højhastighedstog kunne bane vejen for et større internationalt samarbejde. Fx med et lignende forskningsanlæg i Hamborg omkring materialeforskning og Life Science.

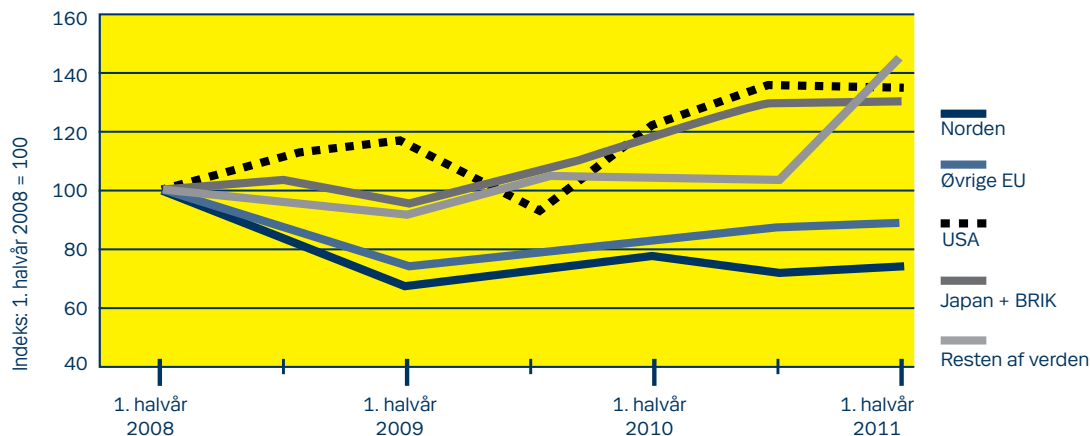
Vi får også brug for at styrke vores globale samarbejde. Den økonomiske aktivitet i verden vil i stigende omfang finde sted i BRIK-landene (Brasilien, Rusland, Indien og Kina). Regionens vareeksport til landene er stigende, hvorfor det er både interessant og nødvendigt at styrke samarbejdet med BRIK-landene.

Eksempler på internationale samarbejdsmuligheder

- Regionale og kommunale opgaveområder (fx velfærdsteknologi, miljø- og climateknologi)
- Samarbejde med regioner, som også udvikler og opfører nye supersygehuse (fx Nordamerika eller Asien)
- Forsknings- og udviklings-samarbejder fx om materialeforskning og Life Science

Udvikling i eksporten fra hovedstadsregionens virksomheder

Eksporten til fjernmarkeder – fx Brasilien, Rusland, Indien og Kina (BRIK-landene) – er stigende.⁹



Handlinger

Region Hovedstaden og kommunerne når målet med følgende handlinger:

- ◆ **Vi vil styrke det internationale "mindset" og kompetencer i små og mellemstore virksomheder.** Vi skal gå foran for at fremme små og mellemstore virksomheders internationale "mindset" og kompetencer. Det kan fx ske ved at anvende erfaringer fra store virksomheder og nye virksomheder, som etableres og fødes med et globalt markedsfokus.
- ◆ **Vi vil øge internationalt samspil mellem universiteter og virksomheder.** Vi vil være en dynamo for samarbejder mellem universiteter, kommuner og erhvervsliv i regionen og over Øresund. Fx ved at udvikle en regional strategi for udnyttelse af European Spallation Source (ESS) i forhold til relevante erhvervsklynger og vidensmiljøer. Vi vil også være døråbner for samarbejder med bl.a. BRIK-landene.
- ◆ **Vi vil skabe attraktive rammer for udenlandske virksomheder, investeringer og talent.** Der skal være attraktive udviklings-, arbejds- og levevilkår for udenlandske virksomheder og talenter. Fx gennem flere internationale skoler, international borgerservice samt forskellige andre tilbud til højt kvalificeret udenlandsk arbejdskraft og deres familier.

Uddannelse

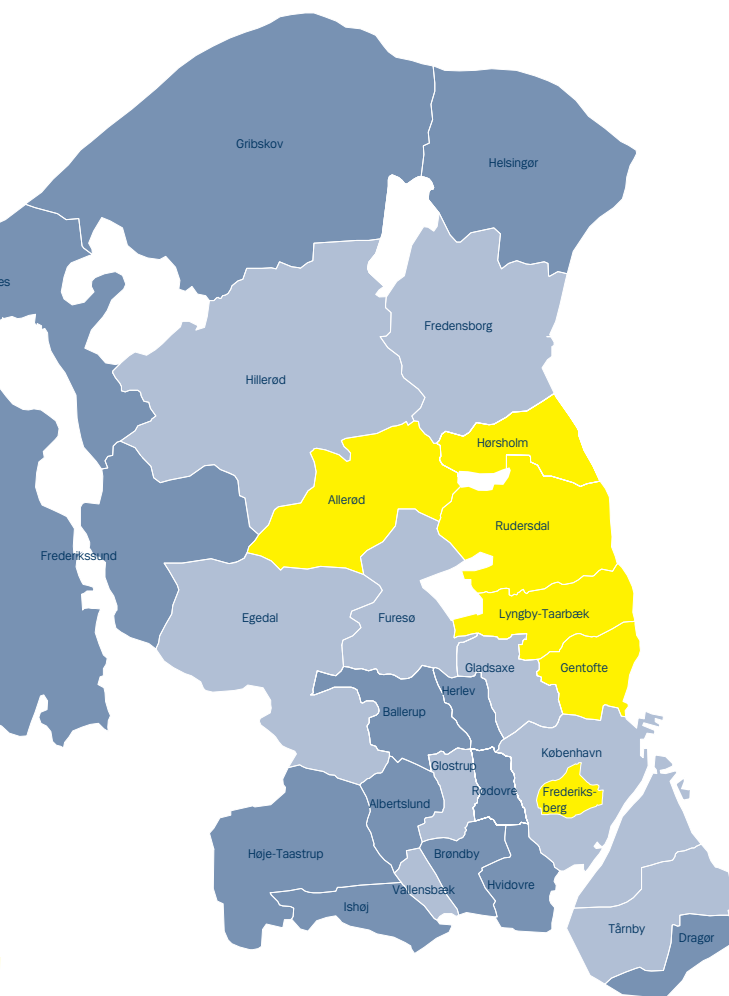
Regionens og kommunernes opgaver på uddannelsesområdet

Regionen har en rolle i forhold til at facilitere et bredt samarbejde regionalt mellem kommuner og uddannelsesinstitutioner om fælles målsætninger. Desuden har regionen mulighed for at understøtte udviklingsinitiativer på ungdoms- og voksenuddannelser og gennemføre analyser på uddannelsesområdet.

I samarbejde med uddannelsesinstitutionerne koordinerer Region Hovedstaden den samlede indsats i regionen for at sikre sammenhæng i den geografiske placering af udbuddet og kapaciteten på ungdomsuddannelser og voksenuddannelser. Derudover fungerer regionen som sekretariat for fordelingsudvalgene, som står for at fordele gymnasieelever til regionens gymnasier og hf-kurser.

Kommunerne har ansvaret for folkeskolen og uddannelsesvejledningen af unge fra 6. klasse til 25 år. Vejledningen bliver varetaget af 11 kommunale Ungdommens Uddannelsesvejledningscentre.

Uddannelse



- 20 procent mindre end landsgennemsnittet (under 14,7 procent)
- Tæt på landsgennemsnittet (14,8-21,9 procent)
- 20 procent større end landsgennemsnittet (over 22,0 procent)

Alle talenter skal i spil

Alle unge og voksne skal have mulighed for at finde et relevant og attraktivt tilbud i uddannelsessystemet, så flere får lyst til at uddanne sig. Vi skal udfordre alle på deres niveau og motivere til mere uddannelse. Hver femte ung har ikke en ungdomsuddannelse i dag, og kun lidt mere end halvdelen af en årgang forventes at få en videregående uddannelse.¹⁰ Det er ikke nok, hvis hovedstadsregionen skal kunne konkurrere på viden i fremtiden, og vi skal nå målene om, at 95 procent af 2015-årgangen skal gennemføre en ungdomsuddannelse, og 60 procent af 2020-årgangen skal gennemføre en videregående uddannelse.

Alle talenter skal i spil, hvis regionens borgere skal have de kompetencer, der er efterspurgt på arbejdsmarkedet i dag og fremover. Derfor vil Region Hovedstaden i samarbejde med kommuner og regionale uddannelsesaktører arbejde for at skabe et mere rummeligt uddannelsessystem med boglige og praktiske uddannelser af høj kvalitet.

Restgruppens størrelse i regionens kommuner

Restgruppen er defineret som andelen af 18-22-årige, der har grundskolen som højeste gennemførte uddannelse, og som ikke er i gang med en ungdomsuddannelse. Landsgennemsnittet er 18,3 %. Gennemsnittet i Region Hovedstaden er 18,8%.¹¹

Vision

Uddannelserne i hovedstadsregionen er rummelige og attraktive. De udruster unge og voksne med de faglige, akademiske og innovative kompetencer, som er efterspurgt i det private og offentlige erhvervsliv.

Vi vil gøre valget nemmere

Frafald og omvalg på ungdomsuddannelserne og de videregående uddannelser har både menneskelige og økonomiske omkostninger. Derfor ønsker Region Hovedstaden at skabe mere sammenhæng mellem uddannelserne. Kun ved at skabe logik og funktionalitet i overgangene mellem uddannelsesniveauer og -retninger sikrer vi, at flere vælger rigtigt første gang og inspireres til videre uddannelse.

De unges beslutning om uddannelse og karriere skal modnes allerede i folkeskolen. I dag fortryder for mange unge deres valg af ungdomsuddannelse og skal starte forfra et nyt sted. På erhvervsuddannelserne er en tredjedel omvalgselever, der før har været på en anden ungdoms- eller erhvervsuddannelse. I gymnasiet er fire procent omvalgselever.¹²

Mål

Uddannelsesinstitutioner, kommuner og region skaber i samarbejde logiske og tydelige overgange mellem uddannelsesniveauer, så uddannelsesystemet i hovedstadsregionen er sammenhængende og fleksibelt.

Flere skal have en kompetencegivende uddannelse i første forsøg

Frafaldet på ungdomsuddannelserne vidner om, at mange unge ikke er godt nok rustet til at overskue deres uddannelses- og karrieremuligheder efter folkeskolen. Gymnasiet er den "sikre" løsning, som nogle vælger for at kunne følges med deres venner og udskyde det svære karrierevalg.

Næsten to tredjedele af en ungdomsårgang forventes at få en gymnasial uddannelse. Men hver sjette af disse unge får aldrig en kompetencegivende uddannelse og ender som ufaglærte.¹³ En af løsningerne er at styrke vejledningen til erhvervsuddannelserne, så flere afslutter med en kompetencegivende uddannelse.

God adgang til ungdomsuddannelser i alle dele af regionen

Lange togture, ventetid ved busstoppestedet og skoler, der ligger langt væk, kan betyde, at nogle opgiver en uddannelse på forhånd eller tidligt i forløbet. I dag rejser en erhvervsskoleelev i gennemsnit knap 40 minutter hver vej med kollektiv trafik for at komme i skole. Til sammenligning bruger en elev i det almene gymnasium kun 25 minutter hver vej.¹⁴ I forhold til god adgang skal vi dog også overveje nye løsninger – fx inden for it – som kan sikre, at alle unge har mulighed for at få en ungdomsuddannelse af høj kvalitet.

Handlinger

Region Hovedstaden og kommunerne når målet med følgende handlinger:

Vi vil arbejde for **glidende overgange mellem folkeskole og ungdomsuddannelser**. Vi vil i samarbejde med folkeskolerne og ungdomsuddannelserne tage initiativer, som giver eleverne i de ældste folkeskoleklasser bedre forudsætninger for et kvalificeret uddannelsesvalg – fx styrket vejledning. Vi vil se på, hvordan vi kan skabe glidende overgange. En erhvervsuddannelse skal være en reel og attraktiv førsteprioritet for flere unge efter folkeskolen.

Vi vil bringe flere unge tilbage på uddannelsessporet. Vi vil være med til at sikre, at unge, der har opgivet at få en uddannelse, og som er i arbejde eller modtager sociale ydelser, bliver hjulpet tilbage i uddannelse og får støtte og opbakning til at gennemføre. Der skal især gøres en indsats for, at flere drenge får en kompetencegivende uddannelse.

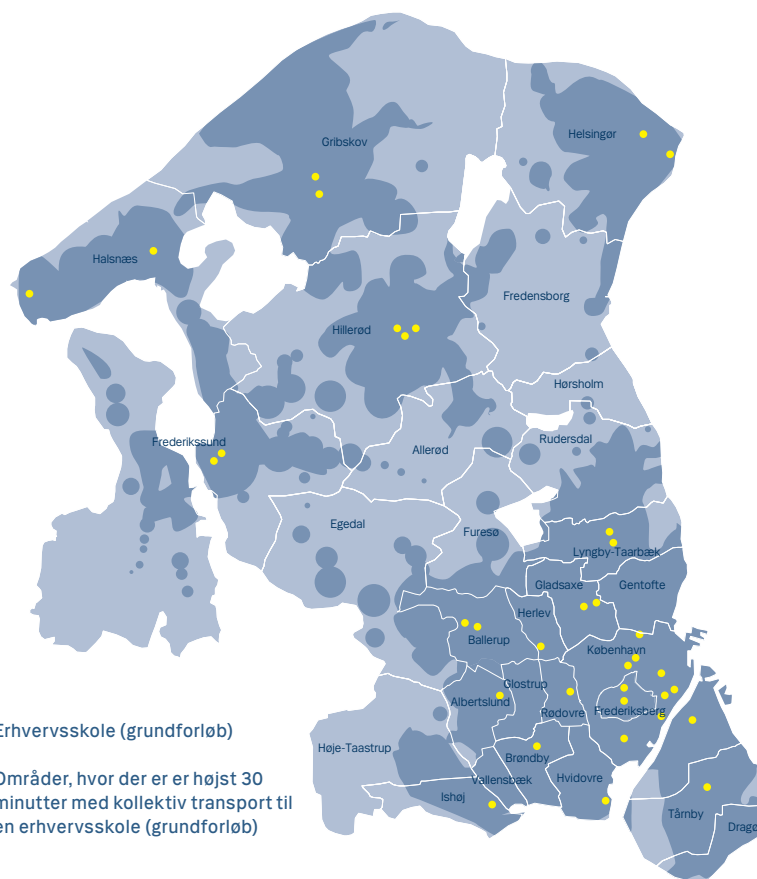
Vi vil arbejde for **bedre uddannelsesdækning**. Lange afstande og transporttid skal ikke være en hindring for, at regionens unge får en uddannelse. Vi vil i samspil med de regionale uddannelsesaktører koordinere uddannelsesstilbud.

Vi vil arbejde for **mere glidende overgange til de videregående uddannelser**. Eleverne på ungdomsuddannelserne skal i højere grad præsenteres for mulighederne for videregående uddannelse og karriereveje. Det kan fx ske ved at inddrage cases og projekter fra det private erhvervsliv og den offentlige sektor i undervisningen.

Rejsetid til grundforløb på erhvervsskoler

Hvis man bor på de lyseblå områder i regionen, har man mere end 30 minutters rejsetid med kollektiv trafik til en erhvervsuddannelse.¹⁵

- Erhvervsskole (grundforløb)
- Områder, hvor der er højst 30 minutter med kollektiv transport til en erhvervsskole (grundforløb)



Lysten til at lære skal i centrum

Vi taber alt for mange unge i uddannelsessystemet, fordi de har svært ved at fastholde motivationen i klasseværelset eller på værkstedet. Vi vil arbejde for at skabe et rummeligt uddannelsessystem med inspirerende skolemiljøer, der giver alle unge mulighed for at udvikle deres evner og talenter.

Der er brug for nye undervisningsmetoder, der engagerer og fastholder unge. Derfor vil regionen støtte uddannelsesinstitutionerne i at arbejde med nye tilgange til læring og i at designe undervisning med udgangspunkt i de unges behov. Teori og praksis skal i højere grad tænkes sammen. Det gør undervisningen mere motiverende og giver de unge kompetencer, der kan bruges på arbejdsmarkedet.

Erhvervsuddannelser skal sikre flere unge en kompetencegivende uddannelse

Erhvervsuddannelserne rummer et uudnyttet potentiale. Vi skal øge deres attraktivitet og sikre, at de i højere grad bidrager til innovation, vækst og iværksætteri. Derfor skal erhvervsuddannelserne nytænkes, så der er prestige og faglig stolthed forbundet med at tage en praktisk uddannelse.

Samtidig skal vi manglen på praktikpladser til livs. Vi vil arbejde for, at der er ordinære praktikpladser til alle, der ønsker en praktisk uddannelse, og øget fokus på vekselvirkningen mellem teori og praksis skal skabe mere progression og mening i uddannelsen.

Mål

Hovedstadsregionens ungdomsuddannelser er rummelige og udviklingsorienterede, de tilbyder undervisning af høj kvalitet og motiverer flere unge til at gennemføre en ungdomsuddannelse.

Handlinger

Region Hovedstaden og kommunerne når målet med følgende handlinger:

■ **Vi vil øge sammenhængen mellem teori og praksis.** Vi vil samarbejde med uddannelsesinstitutionerne om at skabe mere anvendelsesorienteret undervisning på både de gymnasiale uddannelser og på erhvervsuddannelserne. Vi vil støtte skolerne i at arbejde med nye tilgange til læring og i at designe undervisning med udgangspunkt i de unges behov. Det sker fx gennem tættere samspil med erhvervslivet og det offentlige arbejdsmarked.

■ **Vi vil skabe attraktive erhvervsuddannelser.** Erhvervsuddannelser skal både være en attraktiv uddannelse for unge med faglige og personlige udfordringer og tiltrække unge med karrieredrømme og lyst til at videreudanne sig.

■ **Vi vil arbejde for flere og bedre praktikpladser.** Vi vil iværksætte nye og markante initiativer, som styrker det praktikpladsopsøgende arbejde på tværs af skoler og skaber bedre sammenhæng mellem praktik- og skoleforløb.

■ **Vi vil skabe talentudvikling på alle niveauer.** Der skal være bedre vilkår for boglige og praktiske unge, der er motiveret for at nå længere. Vi vil skabe bedre muligheder for, at alle kan udvikle deres talent og evner. Det kan fx være i form af mere undervisningsdifferentiering, flere frirum eller særligt tonede forløb for talentfulde unge.



Mere og bedre uddannelse skal ruste os til fremtiden

Mål

Uddannelserne i hovedstadsregionen giver flere unge og voksne kompetencer, som arbejdsmarkedet efterspørger, og som skaber vækst og udvikling i regionen.

Efterspørgslen på kompetencer ændrer sig konstant. Ufaglærte job flytter til udlandet, og behovet for uddannet arbejdskraft med stærke, innovative kompetencer vil vokse markant de kommende år. I fremtiden risikerer vi at stå over for en stor gruppe af ufaglærte og faglærte ledige, når arbejdspladserne i produktionsvirksomhederne forsvinder eller ændres. Det er afgørende, at vi i tide når at uddanne og efteruddanne, og at hovedstadsregionen går forrest, når det kommer til at sikre unge og voksnes parathed til at imødekomme kravene på arbejdsmarkedet.

Det kræver, at vi konstant er opdaterede på, hvordan efterspørgslen på kompetencer udvikler sig. Flere skal have en videregående uddannelse. Men det er lige så vigtigt, at vi sørger for relevante uddannelses tilbud til dem, som kun har lidt eller ingen uddannelse i bagagen eller bor langt væk fra de store uddannelsesbyer.

Uddannelse er en investering

Der skal tages nye metoder i brug, hvis vi skal sikre ufaglærte mod permanent arbejdsløshed. Uddannelse er en investering, der betaler sig både nu og på længere sigt. 25.000 ufaglærte forventes at stå uden job i 2020.¹⁶ Jo flere unge der får en ungdomsuddannelse og en videregående uddannelse, desto færre risikerer en usikker fremtid som ufaglært.

Vi skal investere i et uddannelsessystem, der uddanner i brugbare og fremtidsrettede kompetencer – også set fra en international synsvinkel. Vi skal også tænke i nye baner for at motivere unge og voksne, der er gået en bue uden om uddannelsessystemet, til at vende tilbage til skolebænken. Vi skal løfte de læsesvage og sikre gode muligheder for uddannelse parallelt med arbejde. Her kan forberedende voksenundervisning (FVU) spille en vigtig rolle. Her skal vi øge rekrutteringen markant for at leve op til de nationale målsætninger¹⁷ og sikre gode overgange videre i uddannelsessystemet.

Handlinger

Region Hovedstaden og kommunerne når målet med følgende handlinger:

- **Vi vil afdække kompetence- og vidensbehovet.** Vi vil bidrage til at afdække, hvilke kompetencer der er brug for i regionen. Der er behov for et tættere samspil mellem uddannelserne og erhvervslivet, så regionens unge bliver klædt på til at agere på et komplekst og foranderligt arbejdsmarked.
- **Vi vil arbejde for nye og alternative veje gennem uddannelsessystemet.** Meritsystemet skal udbygges og systematiseres, og erfaring fra eksempelvis job og fritidsarbejde skal i højere grad blive værdsat som brugbare realkompetencer. Vi skal udvikle og udbrede den forberedende voksenundervisning.
- **Vi vil arbejde for, at flere målgrupper får en videregående uddannelse.** Vi skal bl.a. sikre relevante tilbud til voksne, der bor i regionens yderområder, fx i form af internetbaseret læring og god geografisk tilgængelighed.
- **Vi vil give vores uddannelser øget internationalt udsyn.** Vi vil være med til at skabe øget samarbejde og udveksling mellem hovedstadsregionens og udenlandske uddannelsesinstitutioner. Vores uddannelsessystem skal have internationalt format og kunne konkurrere med de bedste i verden.
- **Vi vil bidrage til opkvalificering af ufaglærte.** Flere ufaglærte skal have en uddannelse. Det skal blandt andet ske ved, at flere får anerkendelse for deres erfaring og via et uddannelsesforløb bliver rustet til at klare kravene på arbejdsmarkedet.

Regionens og kommunens opgaver på klimaområdet

Region Hovedstaden og Kommunekontaktrådet Hovedstaden har på vegne af de 29 kommuner i hovedstadsregionen udarbejdet en fælles regional klimastrategi, som tager fat på de tværgående klimaudfordringer, som kommuner og region ønsker at løse i fællesskab.

Regionen vil facilitere et bredt samarbejde, igangsætte analyser og understøtte udviklingsinitiativer omkring klima, rekreative områder og cykling.

Kommunerne udarbejder hvert fjerde år kommuneplanstrategier og kommuneplaner, som ifølge loven skal følge principperne i planloven og fingerplanen. Miljøministeriet er i gang med at revidere Fingerplan 2007. Den regionale udviklingsplan indgår i grundlaget for kommuneplanerne.

Klima



Klima

Klima



Grøn omstilling fremmer sundhed og udvikling

Vi står over for massive klimaforandringer. Borgere, virksomheder og myndigheder skal dels sikre sig mod forandringerne konsekvenser som oversvømmelser og hedeølger, dels arbejde for at nedbringe udslippet af CO₂. Hovedstadsregionen skal gøres mere klimaparat, energieffektiv og attraktiv. Grønne initiativer skal skabe bedre vilkår for alle og fungere som en dynamo for sundhed, udvikling og grøn vækst.

na

En klimaberedt og energieffektiv region

Visionen i den fælles klimastrategi mellem kommunerne og regionen er, at hovedstadsregionen er den mest klimaberedte og energieffektive region i Danmark.

Klimaforandringer rummer ikke kun en udfordring, men også et potentiale. Derfor skal vi aktivt møde klimaudfordringerne og være en foregangsregion. Vi skal være forberedte på de stigende vandmængder, og i samspil med erhvervslivet bidrage til udvikling af nye løsninger til klimatilpasning.

Vi vil arbejde for at nedbringe CO₂-udslip og energiforbrug ved at have fælles fokus på udfordringerne inden for transport, byggeri, energisektoren og indkøb.

Klimaudfordringerne går på tværs af myndigheder og geografi. Derfor er der behov for en styrket lokal, regional og national indsats for at skabe bedre, billigere og mere effektive løsninger til gavn for borgerne og klimaet. Vi vil med den regionale klimastrategi danne grundlag for et styrket samspil mellem offentlige og private aktører om udvikling af nye innovative løsninger, der bidrager til at skabe grøn vækst, og dermed styrke erhvervslivets internationale konkurrenceevne.

Mål

Klimavision for hovedstadsregionen:

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

Region Hovedstaden og Kommune-kontraktrådet Hovedstadens klimastrategi fra 2012 er del af den regionale udviklingsplan. Her præsenteres et kort resumé.

Satsning på elbiler og grøn energiforsyning

Transportsektoren står for 30 procent af den samlede CO₂-udledning, samtidig med at vore biler udleder en række sundhedsskadelige partikler.¹⁸ Elbiler er en oplagt løsning i hovedstadsregionen, hvor afstandene er små. Vi vil skabe en fælles samarbejdsorganisation, der skal sikre fælles kommunalt og regionalt indkøb af elbiler for at gøre det billigere, enklere og hurtigere at lease eller købe elbiler. Et af Klimastrategiens succeskriterier er, at 25 procent af den offentlige bilpark i 2015 er elbiler eller andre biltyper drevet af grøn energi.

Den globale efterspørgsel på energi til el, varme og industri bliver stadig større. I hovedstadsregionen stammer 72 procent af energiforbruget fra fossile brændsler.¹⁹ Vi skal derfor i gang med en omfattende omstilling til vedvarende energi. Målet er en sammenhængende energiforsyning baseret 100 procent på vedvarende energi i 2050.

Handlinger

Region Hovedstaden og Kommunekontaktrådet Hovedstaden arbejder i klimastrategien med fem spor:

- **Vi skal skabe en klimaberedt region.** Vi vil udvikle langsigtede planer for klimatilpasning, som koordineres med nabokommuner i regionen og naboregioner. Vi skal vide, hvor der er risiko for oversvømmelser, gennemføre fælles tiltag og udvikle nye løsninger i tæt samspil med erhvervslivet.
- **Vi vil arbejde for mere klimavenlig transport.** Vi vil arbejde for, at hovedstadsregionen bliver foregangsregion i forhold til elbiler, og at busser er baseret på grønne drivmidler. Mobilitetsplanlægning skal sikre et markant styrket samspil mellem trafikformer til gavn for den kollektive trafik og cyklisme.
- **Vi vil omstille energiforsyning.** Vi skal have adgang til en fossilfri el- og varmforsyning, der primært er baseret på vedvarende energikilder som vind, sol, biomasse, geotermisk energi mv. Vi vil bidrage til omstillingen af energiforsyningen via efterspørgsel af vedvarende energi til forbrug i egne bygninger.
- **Vi ønsker energieffektive bygninger.** Vi vil energieffektivisere og klimarenovere offentlige bygninger, så de lever op til målene i den nationale "Energistrategi 2050". Vore nybyggerier skal leve op til bygningsreglementets krav om bedste energiklasse, og vi er foregangsregion for bæredygtigt hospitalsbyggeri.
- **Vi vil arbejde for klimavenligt forbrug og indkøb.** Kommuner og region skal bruge klimavenlige indkøb som et strategisk redskab til at fremme nye grønne løsninger, der skaber værdi for både offentlige og private parter.



Flere skal op på cyklen

Vores cykelkultur medvirker til at gøre hovedstadsregionen til en attraktiv grøn storbyregion. Særligt København er blevet internationalt kendt på cykelområdet. Det skal udnyttes og udbredes til hele regionen. Cykling er en vindingsag – både for folkesundheden, samfundsøkonomien og bæredygtigheden.

Daglige bilkøer på vejene koster samfundet dyrt og giver ventetid for folk, som skal på arbejde, hente børn eller købe ind. I fritiden foregår halvdelen af borgernes transport i bil.²⁰ Hvis vi vælger cyklen frem for bilen, sparer vi os selv og samfundet for mange penge, bl.a. til sygdomsbehandling. For hver ekstra kilometer, en borger cykler, sparer samfundet sammenlagt cirka 5 kr.²¹ Cykling er sundt for borgerne, og samtidig er der store klima- og miljøgevinster.

Samarbejde om cykling og cykelstier

Cyklen skal i fremtiden udgøre et reelt alternativ til bilen. I de senere år har stat, region og kommuner prioriteret cykling højt. Men der er behov for en større udbygning og forbedring af cykelstier for pendlere og turister. Derfor bør der investeres mere i cykelforholdene og sikres sammenhæng på tværs af kommunegrænser. En central udfordring er at få realiseret cykelsuperstierne med fokus på rejsetid, tilgængelighed, komfort og tryghed/sikkerhed. For fritidscyklisterne og cykelturisterne skal der være attraktive muligheder for at cykle overalt i regionen, og der skal være god adgang til rekreative områder.

Mål

Vi skal udvikle en attraktiv cykelregion for borgere og turister. I 2020 skal antallet af cykelpendlere være øget med 38 procent.

Vi skal tjene penge på cykel-knowhow

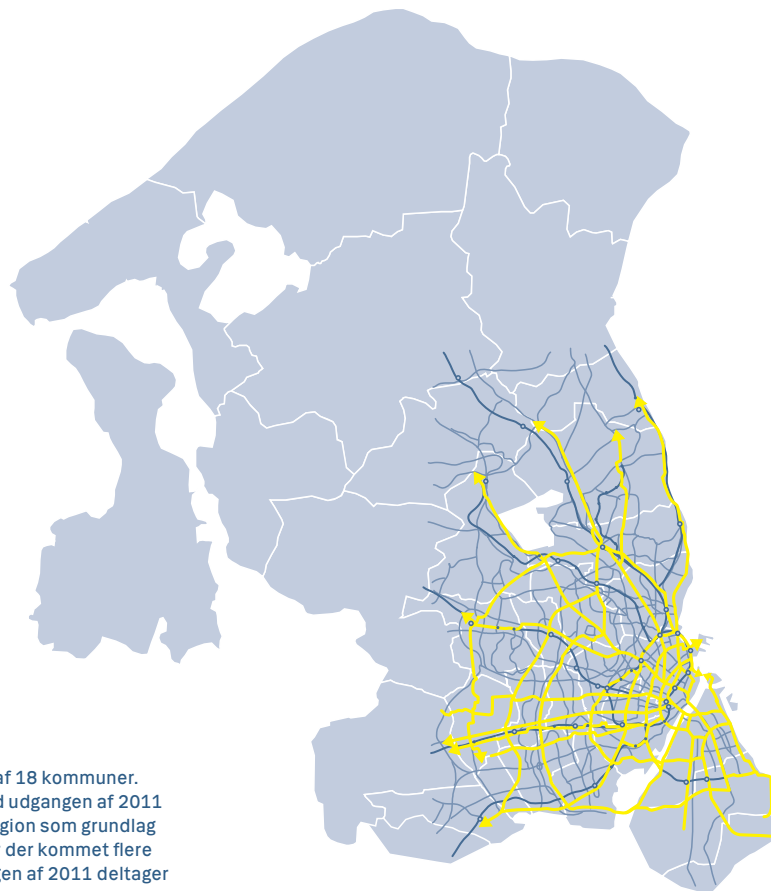
Hovedstadsregionen har en særlig knowhow inden for cykling med mange velafprøvede og velfungerende systemer og solide produkter. Vores knowhow er en spirende erhvervs-mæssig styrkeposition, som bør næres af nye idéer i samarbejde med erhvervslivet.

Der er også udfordringer: nedslidning af cykelstierne, henkastet affald, trængsel på cykelstierne og ved trafikterminaler. Det gælder især i København og omegnskommunerne, hvor der er mange cyklister koncentreret på lidt plads. Tog, metro og busser har svært ved at rumme de mange cykler, som borgerne medbringer på turen.

Handlinger

Region Hovedstaden og kommunerne når målet med følgende handlinger:

- **Vi vil arbejde for at realisere og udbrede regionale cykelsuperstier.** Vi vil understøtte kommunerne i at realisere cykelsuperstier og etablere et stærkt regionalt samarbejde. Vi vil arbejde for markedsføring af cykelsuperstierne i samarbejde med cykel- og turistorganisationer.
- **Vi vil opfordre flere kommuner til at gå sammen om fælles cykelstrategier.** Vi vil styrke nye regionale samarbejder, der forbedrer forholdene for cyklister og skaber en sammenhængende cykeloplevelse. Der er behov for brede partnerskaber, som inddrager arbejdspladser, frivillige organisationer, trafikelskaber og planmyndigheder.
- **Vi vil stimulere flere til at cykle i fritiden.** Vi vil sammen med kommunerne arbejde for at styrke mulighederne for at bruge cyklen i fritiden og herunder styrke cykelturismen i hovedstadsregionen.
- **Vi vil arbejde for at udvikle regionens cykel-knowhow.** Vi skal skabe bedre rammer for at videreudvikle cykelknowhow regionalt til at forbedre forholdene for cykling i regionen. Vi skal udvikle en præcis, pålidelig og opdateret regional cykelruteplanlægger, der skal være brugervenlig og skabe sammenhæng på tværs af kommuner og transportformer.
- **Vi vil udarbejde et regionalt cykelregnskab.** Vi vil i samspil med regionale aktører udarbejde et regionalt cykelregnskab med nøgletal, der kan understøtte kommunerne og regionens cykelindsats og skabe viden om cykling i regionen.



Cykelsuperstier

Kortet viser 26 cykelsuperstier på tværs af 18 kommuner. Kortet viser de cykelsuperstier, der ved udgangen af 2011 er politisk godkendt af kommuner og region som grundlag for det videre arbejde. Efterfølgende er der kommet flere kommuner med i projektet. Ved udgangen af 2011 deltager således 21 kommuner i projektet.²²

Vi vil øge og forbedre de grønne og blå områder

Grønne arealer, strande, kyster, søer og vandløb har en positiv betydning for borgernes sundhed og velvære. Mere end to tredjedele af danskerne mener, at naturen er vigtig for deres dagligliv og livskvalitet.²³ Vore grønne arealer og de blå vandområder bidrager ikke kun til at fastholde, men også tiltrække borgere og turister til regionen.

Grønne arealer og vådområder er en del af nøglen til at løse klima- og miljøproblemer. De udgør et stort, men uudnyttet potentiale i forhold til klimatilpasning. Inde i byerne skal de grønne områder i højere grad aflaste kloaksystemet efter regnvejr og skybrud. Uden for de større byområder skal grønne og blå områder tilbageholde den øgede vandmængde fra landsbyerne og anden bebyggelse.

Regionens grønne og blå områder spiller også en stor rolle for dyre- og plantelivet, biodiversiteten samt luft- og drikkevandskvaliteten. Nogle steder i regionen er der potentiale for at gennemføre naturgenopretning på lavbundsarealer for at reducere kvælstofudledningen og skabe nye natur- og herlighedsværdier.

Mål

Vi skal have en attraktiv grøn region, hvor alle regionens borgere skal have mindre end 10 minutters gang til et rekreativt område i 2020 mod 94 procent i 2011. Hovedstadsregionens blå og grønne struktur skal øges til at udgøre minimum en tredjedel af regionens samlede areal i 2020 mod cirka 27 procent i dag.

Udvikling i de grønne og blå områder

Vi skal arbejde for at skabe flere rekreative områder ved at omdanne områder i rekreativ retning. Desuden skal vi sørge for at bevare dét, som vi har. Fingerplanen – som udarbejdes af Miljøministeriet – er et vigtigt princip for at fastholde og udvikle den grønne og blå struktur. Men vi har behov for at sikre øget koordinering, fordi mange skove, vandløb og kyststrækninger spreder sig over flere kommuner. Det samlede naturareal er på cirka 27 procent af det samlede areal i hovedstadsregionen. I perioden 1990-2006 er der sket en fremgang på 0,2 procent i naturarealet svarende til 86 hektar.²⁴ Ikke hele naturarealet er offentligt tilgængeligt for borgerne som rekreative områder.

Bedre rekreative områder

Vi ønsker at sætte mere fokus på kvaliteten af de rekreative områder. Bedre rekreative områder kan styrke regionens attraktivitet. Det handler om gode stier, adgangsforhold, forbindelser til andre områder, udstyr og renholdelse.

Handlinger

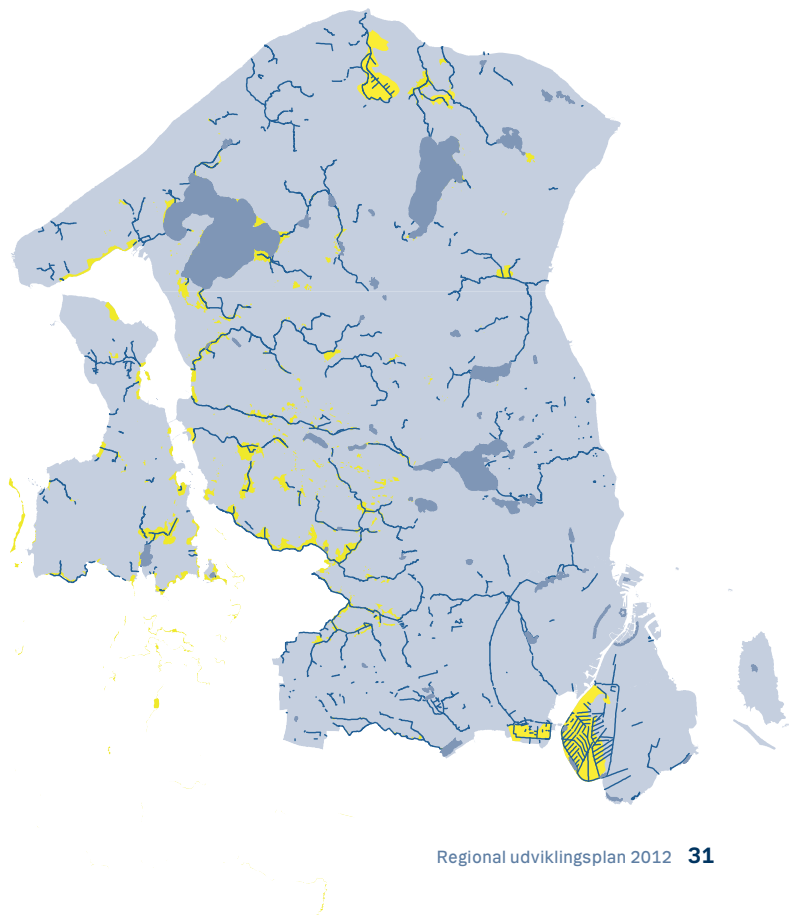
Region Hovedstaden og kommunerne når målet med følgende handlinger:

- **Vi vil arbejde for grønne byer til gavn for klima og miljø.** Vi vil understøtte metodeudvikling, koordinering, planlægning og handling på tværs af kommunerne. Det skal skabe klimatilpasning og mere grønt og blå areal særligt i vores byer.
- **Vi vil arbejde for fælles visioner for regionens grønne og blå områder.** Vi vil sammen med kommunerne arbejde for at skabe fælles visioner, der kan styrke regionens grønne og blå områder.
- **Vi vil arbejde for nye rekreative områder igennem omdannelse og genbrug.** Vi skal udnytte muligheder for at skabe nye rekreative områder. Fx ved at omdanne ældre erhvervsområder, infrastrukturealer og gamle råstofgrave. Eller ved at genanvende ren overskudsjord til at skabe spændende rekreative landskaber eller udvide eksisterende. Vi skal sørge for at kompensere i størrelsesforholdet 1:1 for tab af eksisterende grønne og rekreative områder.
- **Vi vil arbejde for højere kvalitet i de rekreative områder.** Vi vil sætte fokus på at højne kvaliteten og forebygge nedslidning og henkastet affald i naturen og byparkerne. Vi ønsker et samarbejde på tværs af kommuner, staten og private naturforvaltere for at udvikle smartere løsninger – fx en fælles værktøjskasse til affaldsforebyggelse.²⁵

Kort over vådområder i regionen

De gule områder på kortet illustrerer potentialet for at gennemføre naturgenopretning på visse lavbundsarealer. De potentielle vådområder dækker dels over inddæmmede/tørlagte områder, dels over tidligere enge og vandområder fra 1897-98.

- Region Hovedstaden ●
- Sø ●
- Åbne og tørlagte vandløb ●
- Potentielle vådområder ●



Trafik

Trafik

Regionens og kommunernes opgaver på trafikområdet

På det kollektive transportområde har kommunerne og regionerne en vigtig rolle som trafikindkøber. Movia er Danmarks største trafikselskab, som betjener og finansieres af Region Hovedstaden, Region Sjælland og de 45 kommuner i de to regioner efter lovbestemte regler. Kommunerne finansierer kommunale buslinjer og regionerne de regionale buslinjer samt lokalbanerne.

Region Hovedstaden er endvidere gået sammen med staten og 11 kommuner om at finansiere den kommende letbane i Ring 3, til en pris på ca. 3,7 mia. kr.

Regionen har en rolle i forhold til at facilitere et bredt samarbejde regionalt og internationalt. Det sker bl.a. ved at igangsætte analyser og understøtte udviklingsinitiativer omkring infrastruktur.

Trafik

Fremkommelighed skaber vækst

Hovedstadsregionen er i dag et knudepunkt for trafikstrømme på bane og vej mellem Skandinavien og Europa. Flere mennesker rejser til og fra regionen, og mere godstrafik skal transporteres igennem regionen. Når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2020, vil trafikken over Femern efterhånden blive mere end fordoblet, og som en følge heraf skal vi have transporteret dobbelt så meget gods over Øresund. Derfor skal flaskehalsene fjernes. En meget stor del af passager- og godstogene mellem Skandinavien og Centraleuropa skal køre over den ensprogede Storstrømsbro. For at sikre en driftssikker og miljøvenlig transport skal forbindelsen over Storstrømmen udbygges til at kunne håndtere den voksende jernbanetrafik.

Vi står derfor over for en væsentlig udfordring i forhold til at mindske trængslen gennem bedre infrastrukturløsninger. Tog og busser skal køre hyppigt, til tiden og i et sammenhængende og vidtforgrenet net. Og mulighederne for at komme til og fra udlandet med fly og højhastighedstog skal være i top.

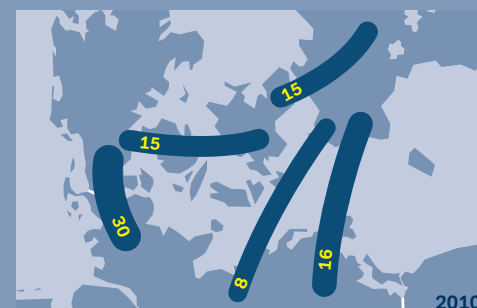
Hovedstadsregionens infrastruktur skal derfor udvikles markant i de kommende år. Høj tilgængelighed og nem fremkommelighed er nemlig afgørende, når vi vil bevare og forbedre vores position i konkurrencen med andre europæiske storbyer om vækst, investeringer og arbejdspladser.

Region Hovedstaden og Kommunekontaktrådet Hovedstaden har indgået en regional trafikaf-tale i 2011, "Investeringer i fremtiden", hvor region og kommuner i enighed peger på nødvendige investeringer på infrastrukturuområdet. Trafikaftalen udgør den regionale udviklingsplan på trafikområdet.

Persontrafik (mio. rejser årligt)



Godstrafik (mio. ton årligt)



Udvikling i trafikstrømme fra 2010 til 2030

Oversigt over trafikstrømme på hhv. person- og godstrafik. Overordnet forventes trafikstrømme gennem regionen at være fordoblet i 2030. Fx skal der i 2030 transporteres 33 mio. tons gods over Øresund mod 15 mio. tons i 2010.²⁶

TRAFIKAFTALE // INVESTERINGER I FREMTIDEN

Infrastruktur driver væksten i hovedstadsregionen

Vi er en international metropol

Hovedstadsregionen er Danmarks eneste internationale storbyregion og samtidig centrum i Øresundsregionen. Vi konkurrerer med andre euro-pæiske storbyer om arbejdspladser, virksomhedsinvesteringer og højtuddannet arbejdskraft.

Med åbningen af Femern-forbindelsen i 2020 får vi direkte adgang til Nordtyskland, og med de norske og svenske overvejelser om højhastighedstog mellem de skandinaviske hovedstæder bliver vi det centrale omdrejningspunkt i transportnettet mellem Skandinavien og det øvrige Europa. Men også den stigende godstrafik over Storebælt skal håndteres af den regionale infrastruktur.

Vi både kan og vil løfte opgaven som vækstlokomotiv

Som international storbyregion har vi en særlig forpligtelse til at medvirke til at skabe vækst i hele Danmark. Vi står for næsten halvdelen af Danmarks nationalprodukt, og når der skabes 100 nye job i hovedstads-regionen, skaber det 20 nye job et andet sted i Danmark.²⁴

En forudsætning for at skabe en større vækst er en effektiv infrastruktur, som reducerer rejsetiden og giver god tilgængelighed i og til regionen. Den er derfor en vigtig rammebetingelse for, at regionen på langt sigt kan fastholde og tiltrække arbejdspladser og være en attraktiv region for virksomheder, som opererer globalt. En effektiv infrastruktur bidrager også til livskvalitet. Vi besøger familie og venner og bruger kulturtilbud i højere grad, jo lettere det er at komme rundt.

Kommunekontakttrådet Hovedstaden og Region Hovedstaden vil derfor i fællesskab pege på, hvad der er behov for i fremtiden for at sikre, at vores transportinfrastruktur både kommer op i et højere vækstgear og cementerer vores position som et internationalt knudepunkt.



Den internationale dimension er vigtig for både Danmark og for Øresundsregionen

Vi kan gennem en trafikalt integreret Øresundsregion, gode transportforbindelser til naboregionerne og til de store europæiske og globale knudepunkter sikre os, at vi bliver en del af et større netværk.

Især Københavns Lufthavns internationale flyforbindelser spiller en vital rolle for vore internationale virksomheder og for evnen til at tiltrække internationale investeringer, turisme og videnarbejdere. Ikke blot for hovedstaden og Øresundsregionen, men faktisk for hele Danmark. Vi understøtter derfor lufthavnen gennem projektet "Copenhagen Connected" for at få flere flyforbindelser til destinationer, som er vigtige for dansk erhvervsliv og turismen.

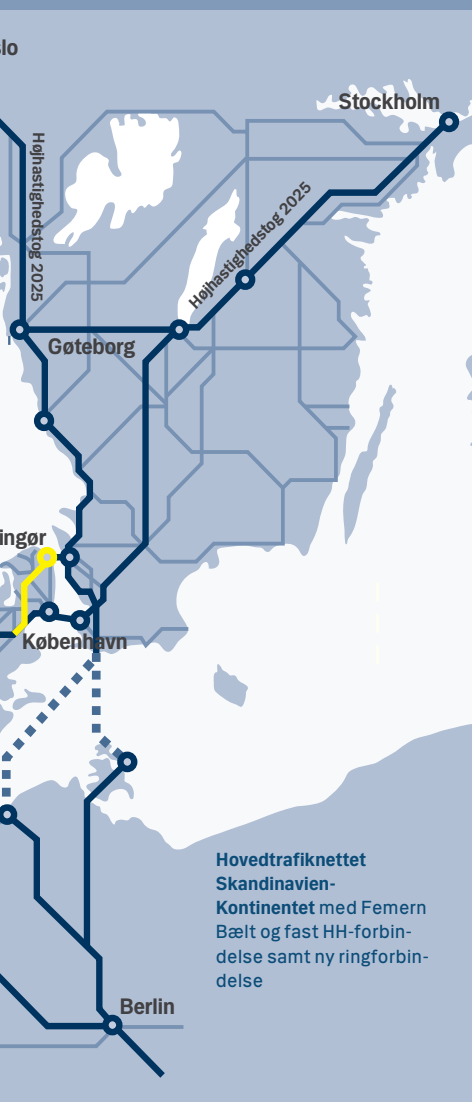
En god infrastruktur er væsentlig i forhold til at øge lufthavnens passagerpotentiale. Metropolregioner investerer i at sammenkoble lufthavn og højhastighedstognettet.

Når vi ser nogle år frem i tiden, er kapaciteten på både jernbane- og vejnettet presset – både i regionen og over Øresund. Så hvis vi skal løfte opgaven som en markant international spiller, vil der gradvist være et voksende behov for ny kapacitet i den øresundsregionale infrastruktur.

Vi foreslår:

- | At vi fortsat satser på den strategiske udvikling af attraktive flyforbindelser for at styrke lufthavnen
- | At der etableres højhastighedstog som led i en skandinavisk og europæisk korridor – koblet til lufthavnen
- | At sammenhængene i Øresundsregionen styrkes gennem udbygningen af det kollektive tognet, såvel S-bane, metro som regional banebetjening.

Linjeføring og behovet for en ny ringforbindelse skal undersøges (vist med gul).



TRAFIKAFTALE // INVESTERINGER I FREMTIDEN

Rundt i regionen – den lokale tilgængelighed skal styrkes!

Trængsel på regionens veje både koster og hæmmer væksten. I 2010 spildte borgerne hver dag 190.000 timer dagligt på at holde i kø. Den manglende fremkommelighed koster samfundet ca. 10 mia. kr. om året.²⁷

Der er derfor al mulig grund til at sætte ind over for den stigende trængsel. Trængsel er ikke kun et problem i de tætte byområder i Storkøbenhavn. På de store indfaldsveje og på ringforbindelserne er væksten i vejtrafikken steget ganske meget. Ligesom der på det overordnede vejnet i Gribskov og Halsnæs kommuner er flere steder, hvor trafikanterne i dag oplever trængslen.

En forbedring af fremkommeligheden og af den geografiske sammenhæng i hele regionen skal styrkes ved at udbygge og forbedre vejnettet og gennem at udbygge den kollektive transport, herunder styrke togforbindelserne mellem Nordsjælland og København.

En af de store udfordringer for vejtrafikken i hele Hovedstadsområdet er, hvordan ringforbindelserne kan udvikles, således at de kan betjene de stigende trafikstrømme på tværs af regionen.

Den kollektive trafik spiller en væsentlig rolle, når man skal have flere bilister til at bruge bus og tog på de strækninger og i de byområder, hvor trængslen er størst. Især på tværs af fingrene mangler der en attraktiv bane- trafik.

Vi foreslår:

En ny fast forbindelse ved Helsingør og Helsingborg til både bane og vej, og i forlængelse heraf:
En ny ringforbindelse med tilslutning fra Femern-forbindelsen via Høje-Taastrup til Helsingør til både bane (gods- og persontransport) og vej. Der er brug for en nærmere undersøgelse af behovet, herunder linjeføringen.

- | En ny Fjordforbindelse ved Frederikssund
- | En ny østlig havneforbindelse i København

- | At letbanen langs Ring 3 realiseres hurtigst muligt
- | At den kommende letbane og metrosystemet udbygges, så der skabes en sammenhængende banebetjening.

Vi vil gerne være med til at løfte fremtidens opgaver

Kommunekontaktrådet Hovedstaden og Region Hovedstaden har gennem aftalen om letbanen langs Ring 3 og gennem konstruktiv medvirken ved de statslige planprocesser vist, at vi både kan og vil være med til at løfte hovedstadsregionen op i et højere vækstgear. Vi indgår derfor fortsat gerne i en konstruktiv dialog med regeringen og Folketinget om, hvordan vi sammen kan realisere disse infrastrukturtiltag.

Trafik



Realisering

Realisering af den regionale udviklingsplan

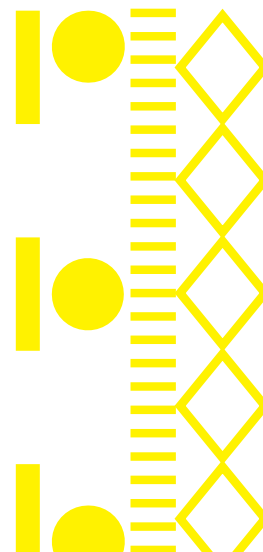
Invitation til samarbejde

Vi vil sammen med Kommunekontaktrådet Hovedstaden som det samlede forum for regionens kommuner drøfte, hvordan vi i fællesskab kan realisere planen og sikre et tæt samarbejde i de kommende fire år.

Denne regionale udviklingsplan udgør en overordnet ramme, som vi sammen med kommuner og andre aktører vil omsætte til konkrete initiativer og succeskriterier, der kan sikre, at vi når målene i planen. Vi ønsker at udarbejde en dynamisk handlingsplan, som løbende udbygges i de kommende år.

Midler til regional udvikling

Regionsrådet vil hvert år afsætte midler til regionale udviklingsinitiativer inden for de fire temaer i planen. Desuden vil regionsrådet og Kommunekontaktrådet Hovedstaden årligt evaluere planen.



NOTER

- 1 Bornholms Kommune indgår i den regionale klimastrategi og i den regionale trafikaftale.
- 2 Danmarks Statistik
- 3 ESPON
- 4 Øresundsbron
- 5 Vækstforum Hovedstaden, "Hovedstadsregionen – metropol med lokalt afsæt", 2011
- 6 Vækstforum Hovedstaden, "Hovedstadsregionen – metropol med lokalt afsæt", 2011
- 7 Iværksætterindeks 2009, Erhvervs- og Byggestyrelsen
- 8 Erhvervsstyrelsen, regional statistikbank
- 9 Vækstforum Hovedstaden, "Hovedstadsregionen – metropol med lokalt afsæt", 2011
- 10 UNI*C
- 11 Restgruppen er udarbejdet på baggrund af data fra Danmarks Statistik. Antallet af unge 18-22-årige i kommunen uden igangværende eller færdiggjort ungdomsuddannelse (2011-tal) divideres med antallet af unge 18-22-årige i kommunen (folketal opgjort pr. 1. juli 2011).
- 12 UNI*C
- 13 UNI*C
- 14 GisGroup, 2011
- 15 GisGroup, 2011
- 16 Beskæftigelsesregion Hovedstaden og Sjælland
- 17 Lange Analyser & Moos-Bjerre Analyser og Rådgivning, 2011
- 18 Klimakommissionen 2009
- 19 Rambøll 2011. "Tværgående energiplanlægning i hovedstadsregionen"
- 20 Cowi 2010. Klimastrategi – tiltag i transportsektoren – Sammenfatningsnotat
- 21 Cowi og Københavns Kommune 2009. Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases. Resume inklusive byværdier for øvrig transport.
- 22 Cykelsuperstier Sekretariatet 2011. Følgende kommuner deltager: Albertslund, Allerød, Ballerup, Brøndby, Fredensborg, Frederiksberg, Frederikssund, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Helsingør, Herlev, Hvidovre, Høje-Taastrup, Hørsholm, Ishøj, København, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Rødovre, Vallensbæk.
- 23 KU Life, Skov & Landskab 2011. Målene under rekreative områder bygger på data herfra.
- 24 KU Life, Skov & Landskab 2011
- 25 KU Life, Skov & Landskab 2012
- 26 Transport Data lab
- 27 Copenhagen Economics



**Region
Hovedstaden**

Region Hovedstaden
Koncern regional udvikling
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Telefon 3866 5000
Email: regionh@regionh.dk
www.regionh.dk/regionaludviklingsplan

Grafisk design: RegionH Design
Foto: Jeppe Carlsen

Internet

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Dagsordensproduktion

Sag nr. 14:

Bilag 1: Notat om økonomiske konsekvenser ved valg af eDagsorden fra Ditmer, dateret 8. maj 2012

ØKONOMIUDVALGET

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 14, bilag 1

Journalnr.: 20120510019
Dato: 08.05.2012
Skrevet af ...: Jkj//Thhj

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE
Økonomisk Forvaltning

NOTAT Om

Økonomiske konsekvenser ved valg af eDagsorden fra Ditmer

Baggrund

Der har været en forespørgsel i Økonomiudvalget vedrørende implementering eDagsorden fra Ditmer til it-understøttelsen af møder i de politiske udvalg og kommunalbestyrelsen.

Sagsfremstilling

IT-afdelingen har i samarbejde med Borgmestersekretariatet undersøgt økonomien i anskaffelse af eDagsorden.

eDagsorden fra Ditmer

Løsningen består overordnet af to dele:

- System til distribution og samarbejde omkring dagsordener (Ditmer eDagsorden)
- MDM sikkerhed- og styringsløsning (Sybase Afaria)

eDagsorden fra Ditmer kan anvendes til publicering af elektronisk dagsorden, der kan sikre at dagsorden og bilag er nemt tilgængelige. Derudover giver systemet mulighed for at tilføje noter, der kan deles med udvalgte brugere af systemet.

eDagsorden indfrier udelukkende publiceringsbehovet af dagsordenen. Således vil de manuelle arbejdsprocesser, der ligger bagved produktionen af indholdet til dagsordenen, fortsat skulle foregå manuelt.

eDagsorden fungerer ved at dagsorden og de publicerede notater synkroniseres fra Ditmers server ud på de enkelte iPads. For at sikre overholdelsen af gældende lovgivning, vedrørende lokalt lagret data på iPads, er det nødvendigt at supplere løsningen med en sikkerhedsløsning (Så kaldt Mobile Device Management, MDM). Sikkerhedsløsning skal sikre muligheden for at fjerne data på en tabt iPad således at disse sikres mod misbrug.

Mange offentlige myndigheder har investeret i eDagsorden. It-afdelingen har været i kontakt med Ballerup Kommune og Region Hovedstaden, der begge har oplyst at de har investeret i eDagsordenen og en supplerende sikkerhedsløsning.

Lyngby-Taarbæk har i dag en sikkerhedsløsning – Traveler, der er indbygget i Notes løsningen. Traveler er gratis at anvende, men virker kun med Notes data. Traveler kan derfor ikke anvendes i forbindelse med eDagsorden. Der er derfor behov for anskaffelse af en særskilt sikkerhedsløsning ved implementering af eDagsorden – svarende til den sikkerhedsløsning andre kommuner, der anvender eDagsorden, har anskaffet.

Projekt Dagsorden

Projekt Dagsorden lagrer ingen data på lokale enheder, hvorfor der ikke er brug for en sikkerhedsløsning (MDM).

Økonomi

Nedenstående priser er oplyst fra leverandøren af eDagsorden fra Ditmer.

Omkostninger i 1.000 kr.

	År 1	År 2	År 3	År 4
eDagsorden	140	90	90	90
Sikkerhedsløsning (MDM)	305	33	33	33
I alt	445	123	123	123

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Fastlæggelse af linjeføring og stationer for en letbane i Ring 3

Sag nr. 17:

Bilag 1:

Bilag 2:

Bilag 3: Referat af møde om Letbaneprojektet

Bilag 4: Brev fra Danmarks Tekniske Universitet til Borgmesteren

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 17,3

Journalnr. : 20111211220

Dato: 03.05.2012

Ref.: odm

Mødedato : 03.05.2012

Mødenr. ..:

REFERAT
af møde om
Letbaneprojektet

Deltagere fra DTU: Claus Nielsen
Jacob Steen Møller
Otto Anker Nielsen

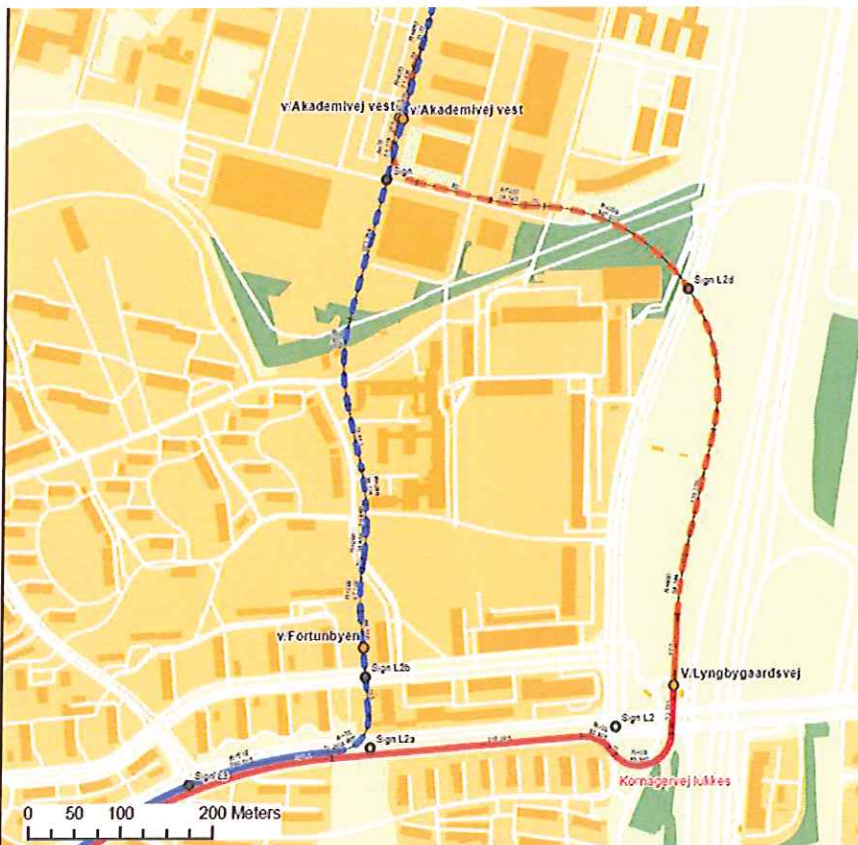
Deltagere fra LTK: Tim Andersen
Ole Dam Mortensen (ref.)

Mødet blev afholdt på baggrund af DTU's ønske om at linjeføring via DTU undersøges. Det fremsendte materiale fra Metroselskabet blev gennemgået og drøftet. På den baggrund ønskede DTU følgende præciseringer af det videre arbejde:

- I syd fastholdes Metroselskabets to alternativer, jf. omstående figur 2.
- I nord undersøges ligeledes to alternativer, hvoraf det ene er Metroselskabets forslag, jf. omstående figur 1.
- Det andet alternativ indeholder en ekstra station placeret på 4. kvadrantvej ved Anker Engelunds Vej. Herfra køres langs Anker Engelunds Vej til motorvejen, hvorfra orange linjeføring benyttes videre mod nord.
- LTK anmoder Metroselskabet om at undersøgelserne af ovennævnte alternativer iværksættes.
- DTU belyser passagergrundlaget ved de forskellige alternativer og tager kontakt til Metroselskabet angående passagerprognoserne.
- Der afholdes nyt møde, så snart Metroselskabets undersøgelser foreligger.



Figur 1



Figur 2

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 17,4

Danmarks Tekniske Universitet



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 universitetets aktiviteter som pt. ligger uden for DTU Lyngby Campus.

Det vil ikke blot være særdeles u hensigtsmæssigt, 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 udviklingspotentialer 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



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 ressourcer 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.

Kommunale hensyn til endelig linjeføring

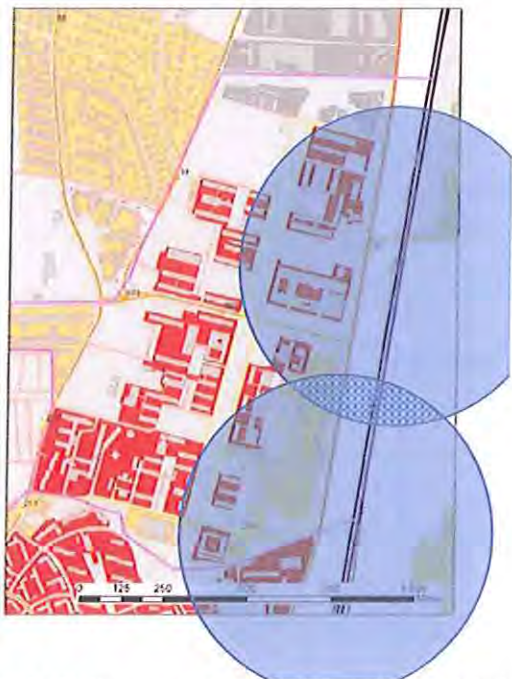
Økonomi: Byplanarkitekt Jørgen Olsen, Lyngby Tårnbæk Kommune, og Nina Kampmann trafikpolitisk chef, Metroselskabet, har oplyst, at kommunerne har aftalt, at ekstraomkostninger til flytning af linjeføringen samt ekstra stationer i forhold til COWI's linjeføring skal dækkes af den pågældende kommune som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

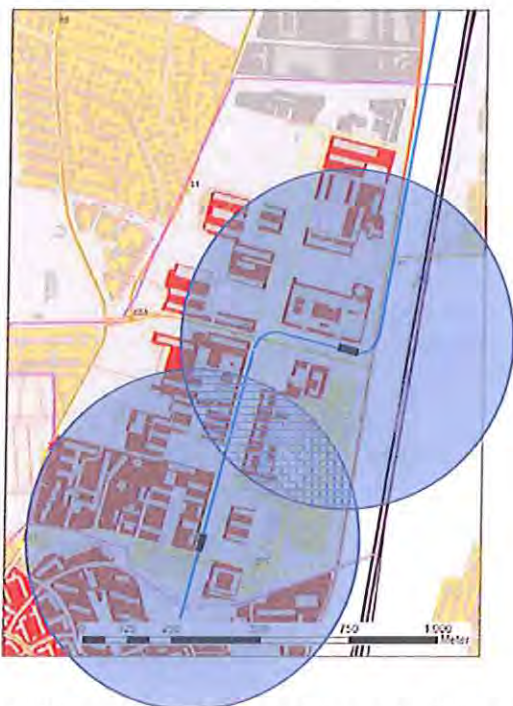


Figur 4: Stationsnære områder ved Metroselskabets forslag.

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 vekrydsninger 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 af 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 Engelundsvej 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 ellers 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 krybestrømme 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 afværgemetoder.

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 høringssvar 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: Høringssvar om Aarhus letbane, april 2010.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Omegnskommunernes Samarbejde – orientering om igangsatte projekter

Sag nr. 20:

- Bilag 1: Omegnskommunernes Samarbejde. Referat af Borgmestermøde fredag den 9. marts 2012
- Bilag 2: Omegnskommunernes Samarbejde. Forslag til udarbejdelse af handlingsplan, dateret 2. marts 2012
- Bilag 3: Nedsættelse af arbejdsgrupper i regi af Omegnskommunernes Samarbejde, dateret 9. marts 2012
- Bilag 4: Notat om principper for OS-interessevaretagelse på trafikområdet fra Ledelsessekretariatet i Rødovre Kommune, dateret 22. marts 2012

OMEGNSKOMMUNERNE SAMARBEJDE

ØKONOMIUDVALGET

Referat

15 MAJ 2012

af

SAGSNR.: 20, bilag 1

Borgmestermøde fredag den 9. marts 2012, kl. 10.30 – 12.30

**på Ballerup Rådhus, Hold-an-vej 7
Mødelokale - Kommunalbestyrelsessalen**

Tilstedeværende borgmestre:

Ove Dalsgaard – Ballerup, Ole Bjørstorp – Ishøj, Willy Eliassen – Egedal,
John Engelhardt – Glostrup, Steen Christiansen – Albertslund, Michael Ziegler –
Høje-Taastrup, Milton Graff Petersen – Hvidovre, Erik Nielsen – Rødovre,
Allan Holst – Dragør, Ib Terp – Brøndby, Henrik Rasmussen – Vallensbæk,

Anders Hvid Jensen – Kommunaldirektør Ishøj Kommune,
Per Ullerichs – Kommunaldirektør Rødovre kommune,
Tine Klitgaard - Omegnskommunernes Samarbejde,
Peter Winde - Omegnskommunernes Samarbejde

Fraværende: Henrik Zimino - Tårnby, Karin Søjberg Holst – Gladsaxe,
Søren Rasmussen - Lyngby-Taarbæk. I stedet deltog viceborgmester Simon Pihl Sørensen

1. Udarbejdelse af handlingsplan for OS.

På borgmestermøde i Omegnskommuner-nes Samarbejde (OS) afholdt den 6. januar 2012 på Stenløse Rådhus traf borgmestrene beslutning om, at Formanden tager initiativ til at der udarbejdes en handlingsplan med fælles initiativer og projekter, som skal gennemføres i regi af OS.

Med henblik på, at udarbejde en handlingsplan har formand Ole Bjørstorp inden mødet den 9. marts besøgt 12 af 14 borgmesterkolleger. De øvrige borgmestre har det tidsmæssigt ikke været muligt, at mødes med, men der er arrangeret møder med alle borgmestre.

Udgangspunktet for besøgene har været ambitionen om, at OS skal være en markant politisk aktør og at samarbejdet skal fokusere indsatsen på emner, som er særligt egnet til fælles politisk indsats.

Besøgene har konkret haft til formål, at hente ideer og forslag til hvad der kunne indeholdes i en fælles handlingsplan og også drøftet hvordan samarbejdet kunne praktiseres fremover.

På baggrund af besøgene fremlægger formanden et forslag til en handlingsplan, som indebærer nedsættelsen af en række arbejdsgrupper bestående af borgmestre med det formål, at formulere projektbeskrivelser og handlinger inden for en række politisk relevante temaer til fælles beslutning. Formanden vil på mødet fremlægge et forslag til sammensætning af arbejdsgrupper til drøftelse.

Forslag til udarbejdelse af handlingsplan for OS er vedlagt.

Notat udarbejdet af Rødovre Kommune om status på udligningsordningen er vedlagt.

Beslutning:

Forslag til udarbejdelse af handlingsplan for Omegnskommuner-nes Samarbejde blev drøftet. Flere borgmestre kvitterede for formandens besøg og for oplægget til udarbejdelse af handlingsplan, som borgmestrene mente indeholdte en række relevante temaer, der kan arbejdes videre med. Det var enighed om, at OS ikke skal tage initiativer, hvor KKR allerede arbejder.

Da Karin Søjberg Holst, Gladsaxe var forhindret i at deltage havde hun fremsendt en mail til Formanden med sine holdninger. Karin Søjberg var enig i, at OS skal søge at få mest mulig indflydelse på de nye trafikinvesteringer, men ønskede at aftalen mellem letbanekommunerne om at arbejde for etape 2 nævnes, som en naturlig del af et oplæg fra OS til investeringsplan.

Formanden fremlagde forslag til sammensætning af arbejdsgrupper, som skal bestå af borgmestrene. Der var tilfredshed med sammensætningen af arbejdsgrupperne men Erik Nielsen og Ove Dalsgaard udtrykte bekymring for at der var for mange borgmestre med i grupperne. Mange borgmestre medfører erfaringsmæssigt mange embedsfolk.

Borgmestrene har tidligere besluttet sig for, at der ikke skal oprettes et egentligt sekretariat, der skal betjene borgmestrene i OS-regi men at borgmestrene derimod skal anvende deres administrationer ved arbejdet i OS. Dette indebærer, at tovholderkommunerne stiller sekretariatsbistand til rådighed for arbejdsgrupperne.

Tovholderne kan anmode om bistand fra Formandens sekretariat til koordinering af arbejdet i arbejdsgrupperne.

<p>2. Betalingsring ved borgmester Erik Nielsen.</p>	<p>Erik Nielsen gav en status på arbejdet med betalingsringen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Fællesudtalelse om betalingsringen af 13. dec. 2011 vedlagt. - Notat om status og initiativ på betalingsringen vedlagt. 	<p>Erik Nielsen skriver til transportministeren, at OS vil repræsenteres i den nye Trængselskommission.</p>
<p>3. Konference for OS' kommunalbestyrelsesmedlemmer v/Ove Dalsgaard.</p>	<p>Uddannelseskonferencen afholdes den 13-14. nov. 2012. Konferencen starter kl. 12.00 den 13. nov. og afsluttes kl. 12.00 den 14. nov. Konferencen afvikles på Metalskolen i Jørlunde. Der vil være mulighed for overnatning. Ansvar for planlægningen af konferencen er placeret hos borgmester Ove Dalsgaard, Ballerup.</p>
<p>4. Eventuelt</p>	<p>Ove Dalsgaard præsenterede Ballerup Kommunes venskabsregion i Kina, Wuxi. Dalsgaard orienterede om hvorfor Ballerup er venskabsby med Wuxi og fortalte om de mange muligheder for samarbejde som danske kommuner har i Kina.</p>
<p>5. Næste møder:</p>	<p>Tiltrådt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 8. juni kl. 10.30-12.30. Mødet afholdes på Tårnby Rådhus • 24. august kl. 10.30-12.30. Det foreslås, at mødet afholdes på Ishøj Rådhus. • 23. november kl. 10.30-12.30. Der er ikke fastsat et mødested endnu. 	

Omegnskommunernes Samarbejde

Forslag til udarbejdelse af handlingsplan 2012-03-02

Indledning

På borgmestermøde i Omegnskommunernes Samarbejde (OS) afholdt den 6. januar 2012 på Stenløse Rådhus traf borgmestrene beslutning om at Formanden tager initiativ til, at der udarbejdes en handlingsplan med fælles initiativer og projekter, som skal gennemføres i regi af OS.

På mødet den 6. januar valgtes borgmester Ole Bjørstorp, Ishøj til ny formand for OS.

Med udgangspunkt i beslutningen om at udarbejde en handlingsplan har formanden inden mødet den 9. marts 2012 nået at besøge 12 af 14 borgmestre med det formål, at hente ideer og forslag til hvad der kan indeholdes i en fælles handlingsplan, og også drøftet hvordan samarbejdet kunne praktiseres fremover.

Grundlaget for besøgene hos borgmestrene har været den formulerede vision for OS.

Omegnskommunernes Samarbejde vil:

- styrke sin rolle og profil som politisk platform og lobbyorganisation i Hovedstadsområdet og i Øresundsregionen.
- prioritere synlige resultater af det politiske samarbejde.
- fokusere indsatsen på emner, som er særligt egnet til en fælles politisk indsats.
- iværksætte og gennemføre konkrete projekter til fælles fordel for medlemskommunerne.

Borgmesterbesøgene har været givtige, og det har været et gennemgående indtryk, at alle borgmestrene har haft lyst til, at samarbejde med henblik på, at opnå større politisk indflydelse. Samtidigt er borgmestrene motiveret for udvikling af egne kommuner via et øget samarbejde medlemskommunerne imellem.

Formanden har forud for besøgene udarbejdet et besøgsrapport, som har fungeret som udgangspunkt for samtalerne mellem borgmestrene. Besøgsrapporten har indeholdt en række forslag til temaer og konkrete ideer til hvad OS kunne beskæftige sig med fremover, men borgmesterbesøgene har også afstedkommet flere temaer og ideer til det fortsatte samarbejde, hvilket også har været hensigten med møderne.

Netværkets arbejdsform

OS' organisation fungerer som et netværk, hvor borgmestermøderne er netværkets omdrejningspunkt. Arbejdsindsatsen og dermed interessevaretagelsen sker gennem en udstrakt brug af opgavefordeling mellem borgmestrene og borgmestrenes kommunale administrationer.

Formanden foreslår derfor, at der til en start nedsættes en række arbejdsgrupper med hvert sit tema.

Arbejdsgrupperne skal have deltagelse af 3-5 borgmestre og det bliver arbejdsgruppernes opgave, at udfolde de forskellige temaer og fremlægge projektbeskrivelser med initiativer og mulig finansiering på næste OS møde den 8. juni 2012. Formålet med projektbeskrivelserne er, at de kan blive udsat for en fælles drøftelse og beslutning på næste møde i OS med henblik på udarbejdelse af en fælles handlingsplan.

Formanden foreslår, at der bliver udpeget en talsperson, der også fungerer som tovholder for hver arbejdsgruppe og samtidigt får ansvaret for, at gennemføre en arbejdsproces således at der bliver fremlagt en beskrivelse af temaet med forslag til projekter den 8. juni 2012.

Formanden vil på mødet den 9. marts 2012 fremlægge forslag til sammensætning af arbejdsgrupper. Endvidere vil Formanden præsentere en enkel skabelon for udarbejdelse af projektbeskrivelserne, som sikrer en fælles form for afrapportering og derved vil der nemmere kunne udarbejdes en fælles handlingsplan.

Finansiering af aktiviteter

Den fælles projektportefølje, herunder fremskaffelse af finansiering varetages af formanden i samarbejde med medlemskommunerne.

Borgmestrene har vedtaget, at finansiering af aktiviteter sker på projektniveau efter beslutning på borgmestermøde, idet det forudsættes, at alle medlemskommunerne medfinansierer.

Det er således besluttet, at alle kommuner ikke behøver at deltage i alle projekter, hvorfor de enkelte kommuner kun medfinansierer de projekter de deltager i. Den projektfinansiering, som kommunerne bidrager med, foreslår formanden, bliver fordelt efter befolkningstal således, at kommunerne medfinansierer med et ens beløb pr. indbygger i den enkelte kommune.

Forslag til temaer for samarbejde

I OS prioriteres der synlige resultater af det politiske samarbejde, og derfor fokuseres der på indsatsen, som er særligt egnet til en fælles politisk indsats med den hensigt at styrke medlemskommunernes politiske indflydelse. OS skal fokusere på indsatsen som enten direkte påvirker kommunerne eller påvirker rammebetingelserne for kommunerne.

Forslag til temaer for arbejdsgrupperne er:

- Trafik og erhvervsudvikling
- Beskæftigelse og uddannelse
- Sundhed og velfærd
- Kommunikation
- Udestående restancer

Spørgsmålet om kommunal udligning er politisk aktuelt, idet Regeringen i foråret 2012 forventes, at komme med et udspil til en ny kommunal udligningsreform. Flere kommuner har på Formandens besøgsrunde efterlyst en samlet stillingtagen fra OS-kommunerne til Regeringens kommende udspil.

En række medlemskommuner i OS, med Gladsaxe Kommune i spidsen, har allerede udarbejdet et fælles debatoplæg kaldet "Balancen mellem lighed og effektivitet – knivsæggen i udligningssystemet". Oplægget lægger i hovedtræk op til, at udligningssystemet bevares i sin nuværende form.

Formanden foreslår, at de medlemskommuner, som ønsker at være med i en samlet stillingtagen til Regeringens udspil tager kontakt til Gladsaxe Kommune med henblik på samarbejde, og at der på denne baggrund ikke oprettes en særlig arbejdsgruppe i OS-regi om kommunal udligning.

I det følgende beskrives temaerne for arbejdsgrupperne. Temabeskrivelser er blevet til på baggrund af besøgsrunden og herefter bearbejdet til egentlige beskrivelser til brug for arbejdsgruppernes videre arbejde. Der er således ikke tale om opgavekommissorier.

Trafik og erhvervsudvikling

Efter at Regeringens forslag om en betalingsring rundt om København er droppet, vil der blive taget en række andre initiativer, som påvirker den kollektive trafik.

Billetpriserne til den kollektive trafik vil blive nedsat med 500 mio. kr. Takstnedsættelsen vil gælde hele landet. Dernæst vil der blive afsat 500 mio. kr. til forbedring af den kollektive trafik. Endelig vil der blive nedsat en trængselskommission, der senest 1. jan 2013 skal komme med konkrete bud på, hvordan man kan løse trængselsproblemerne i Hovedstadsområdet.

OS har klare interesser i at borgere og erhvervslivet i OS-kommunerne får størst mulig udbytte af de initiativer Trængselskommissionen foreslår og skal derfor arbejde aktivt for, at få deltagelse i en kommende Trængselskommission og samtidigt arbejde aktivt for at tiltrække statslige infrastrukturinvesteringer til medlemskommunerne.

Kommunernes interesser går således i flere retninger.

Mange pendlere og erhvervslivet oplever dagligt store trængselsproblemer i Hovedstadsområdet. En trængsel som borgerne i Hovedstadsområdet i 2010 spilder tusindvis af timer på dagligt. Timer som borgerne kunne benytte til arbejde eller fritid. OS-kommunerne har således klar interesse i at forbedre fremkommeligheden både på veje og jernbaner.

Miljømæssigt vil der også være gevinster ved at øge fremkommeligheden gerne ved en forbedret kollektiv trafik, som prismæssigt er et konkurrencedygtigt alternativ til bilen. Det vil nedsætte miljøbelastningen betydeligt.

Investeringer i den kollektive trafik og i vejnettet vil medføre bedre fremkommelighed og dermed være med til, at understøtte skabelsen af et fleksibelt arbejdsmarked der bevirker at folk tager et job der ligger langt væk fra deres hjem.

Infrastruktur driver allerede væksten i Hovedstadsregionen, og mere kommer til.

Med åbningen af Femern forbindelsen i 2020 bliver der skabt en direkte trafikforbindelse til Tyskland og med de svenske og norske overvejelser om højhastighedstog mellem de skandinaviske hovedstæder og videre til det europæiske kontinent, bliver Hovedstadsregionen det centrale omdrejningspunkt i transportnettet mellem Skandinavien og det øvrige Europa.

Samtidigt kan vi se frem til stigende godstrafik i Hovedstadsområdet både på veje og jernbane. Endelig spiller Københavns Lufthavns internationale flyforbindelser en vital rolle for erhvervsudviklingen og for evnen til at tiltrække internationale investeringer og vidensmedarbejdere.

Der er således flere argumenter for, at OS-kommunerne bør søge at få maksimal indflydelse på hvorledes både den kollektive trafik og den øvrige trafik skal udvikles i Hovedstadsområdet.

I Hovedstadsområdet er der i dag en lang række planer for både den kollektive trafik og for den øvrige trafik. Således er Movia ved at revidere deres trafikplan, som kommer til at hedde Trafikplan 2013. Kommunerne deltager allerede i en proces, hvor de bliver involveret bl.a. i Pendlernet for bus og tog.

I Folketinget er der indgået en række aftaler om investeringer i jernbaner og tog f.eks. anlæggelsen af en ny Letbane langs Ring 3 i 2019/20 i samarbejde med Regionen og flere OS-kommuner. Desuden er der i Folketinget også indgået aftaler om anlæg af nye veje.

Et relativt nyt planinstrument kaldet Statens Trafikplan skal revideres i 2012. Den første trafikplan er fra 2008. Samtidigt har Miljøministeriet har igangsat en proces, hvor et nyt udspil til Fingerplan 2012 ventes fremsat i løbet af sommeren 2012. På planområdet har flere OS-kommuner allerede i Ringby-Letbane samarbejdet, også kaldet LOOP-City samarbejdet, aftalt, at de vil adressere en række udfordringer på planområdet.

Alle strategier og planer har deres løsninger på hvorledes den fremtidige trafik skal tilrettelægges og indimellem er de forskellige planer i modstrid med hinanden alt imens trængslen stiger.

Hvis trængselsproblemerne i Hovedstadsområdet skal løses, er der behov for en samlet trafikplanlægning, der i en sammenhæng tænker alle transportformer sammen, og som også tænker planforhold med. Der er behov for et opgør med en mere sektororienteret tænkning til fordel en langsigtet strategi, der tænker alle transportformer sammen i en helhed.

Regeringen har også erkendt, at der er behov for en samlet strategi. Derfor har Regeringen den 1. marts 2012 indgået aftale med Enhedslisten og Dansk Folkeparti om, at nedsætte en kommission med henblik på at analysere mulige tiltag til modernisering af infrastrukturen, reduktion af trængsel og luftforurening samt et yderligere løft af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet. Kommissionen skal undersøge mulighederne for hurtigt virkende indgreb der begrænser trængslen og forbedrer miljøet og samtidigt belyse mulighederne for roadpricing på landsplan samt komme med forslag til finansiering af initiativerne.

Kommissionens arbejdsfelt ligger fint i tråd med OS-kommunernes ønsker og OS skal aktivt søge indflydelse med henblik på repræsentation i Kommissionen.

Forslag til indsatser:

Konkret foreslås det, at

- OS-kommunerne arbejder aktivt for repræsentation i den kommende Trængselskommission.
- OS-kommunerne tager initiativ til, at der udarbejdes en samlet trafikstrategi for hele Hovedstadsområdet med prioritering af en overordnet mobilitetsplan der sikrer fremkommelighed.
- der sker en fælles varetagelse af OS-kommunernes interesser i forhold til det forpligtende samarbejde og rollefordelingen mellem kommuner, Staten, Regionen, Movia og DSB.
- der arbejdes fælles for et mere forpligtigende samarbejde mellem Trafikselskaberne f.eks. på områder som køreplaner, information, markedsføring og rejsegaranti.

Beskæftigelse og uddannelse

Talrige undersøgelser har vist at en erhvervskompetencegivende uddannelse har stor betydning for den unges fremtidsbeskæftigelse. Det er derfor vigtigt, at flest mulige af de unge uden uddannelse motiveres og støttes til, at påbegynde og fastholde en uddannelse. Det er derfor nødvendigt at tage initiativer, som retter sig mod de unge.

Mange unge fortryder deres valg af uddannelse, og alt for mange fortryder deres førstevalg af ungdomsuddannelse. Dette er ikke alene et problem for den unge selv men også et samfundsmæssigt problem. En ungdomsuddannelse udgør i mange tilfælde forskellen mellem et liv på forskellige former for overførselsindkomster og et liv, hvor de unge selvstændigt kan forsørge sig selv. Derfor er det bekymrende, at frafaldet på ungdomsuddannelserne er højt. Det gælder ikke mindst på de erhvervsfaglige ungdomsuddannelser

Frafaldet på ungdomsuddannelserne vidner om, at mange unge ikke er godt nok rustet til at overskue deres valg af ungdomsuddannelse og skal starte forfra et nyt sted. På erhvervsuddannelserne er en tredjedel omvalgselever, der før har været indskrevet på en anden ungdomsuddannelse eller erhvervsuddannelse.

Fokus i indsatsen skal blandt andet være på de glidende overgange fra folkeskolen til ungdomsuddannelserne. OS-kommunerne bør tage initiativer der giver eleverne i de ældste folkeskoleklasser bedre forudsætninger for et kvalificeret valg.

Samtidigt skal der gøres en indsats for at få personer, som har droppet ud af en uddannelse eller helt har opgivet at få en uddannelse, tilbage på sporet. Mange af disse personer arbejder i ufaglærte jobs og OS-kommunerne skal se på, hvorledes der kan skabes incitamentsstrukturer for arbejdspladserne til at konvertere ufaglærte jobs til at oprette jobs med uddannelsesperspektiver.

Der er brug for en særlig indsats overfor de ældste elever i Folkeskolen der ønsker, at tage en erhvervsuddannelse med det formål, at sikre at de unge er afklaret med deres uddannelsesvalg. Frafaldet på erhvervsuddannelserne er ifølge Undervisningsministeriet på 46 %. Kommunernes rolle skal styrkes i frafaldsindsatsen på erhvervsskolerne.

Når de unge er startet på en erhvervsuddannelse, er det nødvendigt, at skabe kontakt til de unge og arbejdspladserne med henblik på at iværksætte et uddannelsesforløb. Dette skyldes, at der efter grundforløbet på erhvervsuddannelserne ligger en 2-måneders karensperiode, hvor den unge er overladt til selv at finde en praktikplads. Der findes en gruppe af unge, som man allerede inden karensperioden ved ikke kan finde en praktikplads ved egen hjælp.

Mange unge oplever, at de allerede har erfaring fra ufaglært arbejde og hvis den unge skal motiveres til at få en erhvervsuddannelse, skal der udvikles en metode der gør det muligt at kompetencevurdere ufaglært arbejde med henblik på meritering ind i en erhvervsuddannelse.

Bedre uddannelsesdækning

Flere af kommunerne i Omegnskommunernes Samarbejde oplever, at uddannelsesdækningen er for dårlig. Således kan lange togture og lange ventetider ved stoppesteder medføre, at nogle unge fravælger en uddannelse på forhånd eller opgiver tidligt i forløbet. Begge dele har afgørende betydning for deres videre erhvervskarrierer og derfor også en direkte indflydelse på den kommunale økonomi. Der er således behov for en samlet planlægning af de forskellige uddannelsesstilbud således at uddannelsesdækningen bliver forbedret i hele geografien, som OS-kommunerne dækker.

Arbejdsmarkedstiltag

Det voldsomme konjunkturudslag i sommeren 2008 gav anledning til en brat opbremsning i den positive udvikling på det danske arbejdsmarked. Dette førte til stigende ledighed i perioden 2008-10. I 2011 er den negative udvikling aftaget, og ledigheden har stabiliseret sig.

Antallet af unge dagpengemodtagere er dog steget, hvilket afspejler sig i den stigende dimittendledighed. Det er vigtigt, at få de unge ud på arbejdsmarkedet for at undgå, at de mister fodfæstet til arbejdsmarkedet.

Antallet af beskæftigede er fortsat svagt faldende, ligesom antallet i arbejdsstyrken er faldende. Der er således flere personer, som står helt udenfor arbejdsmarkedet end tidligere.

Antallet af ikke-jobklare unge og unge førtidspensionister er steget. Der bør være fokus på, at de svagere grupper af unge bliver hjulpet på vej mod arbejde og uddannelse – både for at øge arbejdsudbuddet og for at undgå, at de unge fastholdes i ledighed med risiko for permanent udstødelse af arbejdsmarkedet.

En indsats fra OS-kommunernes side skal naturligvis gennemføres i regi af de kommunale jobcentre, uddannelsesinstitutionerne og erhvervslivet.

OS-kommunernes indsats sker i lyset af de kommende trepartsforhandlinger mellem Regeringen og arbejdsmarkedets parter. Her er der lagt op til en række forhandlinger om bl.a. at øge arbejdskraftsudbuddet og skabe mere fleksibilitet på arbejdsmarkedet med henblik på at gøre virksomhederne mere konkurrencedygtige.

Samtidigt har flere fagforbund og A-kasser ytret ønske om at overtage jobformidlingen af ny-ledige indtil sjettede måneders ledighed. Et ønske som, hvis det vedtages, efterlader kommunerne med ledige hvoraf mange vil have andre problemer end ledighed. Dette har direkte indflydelse på den kommunale opgavevaretagelse og derfor skal OS-kommunerne reagere politisk, hvis et sådan forslag bliver virkelighed.

Forslag til indsatser vedr. uddannelse og beskæftigelse:

Det foreslås at:

- OS-kommunerne sætter fælles mål for en uddannelsesindsats og iværksætter aktiviteter der medfører, at flere unge gennemfører en ungdomsuddannelse.
- OS-kommunerne udarbejder, i samarbejde med de regionale uddannelsesaktører, en fælles plan for uddannelsesdækning i OS-kommunerne.
- der i OS-kommunerne gennemføres et kommunalt samarbejde, via de kommunale jobcentre, med henblik på at nedbringe antallet af ikke-jobklare unge og unge førtidspensionister.
- OS-kommunerne tager politiske initiativer, som sikrer en kommunal opgavevaretagelse på beskæftigelsesområdet.

Uddannelseskonference i efteråret 2012.

Hvis OS skal opnå, at blive en regionalpolitisk aktør er det nødvendigt også, at skabe legitimitet blandt medlemskommunernes kommunalpolitikere. Derfor skal OS gennemføre aktiviteter, der sigter på at kommunalpolitikere i medlemskommunerne tager ejerskab til OS. Dette kan f.eks. gøres ved at gennemføre aktiviteter med politisk aktuelle emner på dagsordenen, som OS-kommunerne, ved en fælles indsats, vil kunne opnå større resultater end hvis de handler hver for sig.

Et sådan aktuelt politisk emne er uddannelsesområdet, og her vil OS-kommunerne afholde en uddannelseskonference ultimo oktober eller primo november 2012 for kommunalbestyrelsesmedlemmer i OS-kommunerne og repræsentanter fra uddannelsesinstitutionerne, erhvervslivet og folketingspolitikere. Ballerup Kommune har ytret ønske om, at lede planlægningen af en sådan konference og det vil ske bl.a. i samarbejde Formandens administration.

Sundhed og velfærd

Sundhedsområdet er under hastig forandring i disse år. Folketinget har besluttet en markant omstilling af sygehusstrukturen med få specialiserede supersygehuse. Samtidig går udviklingen mod stadigt kortere indlæggelser og flere ambulante ydelser, suppleret med et stigende antal kronisk syge og flere ældre medicinske patienter.

Sundhedsområdet og opdriften i sundhedsudgifter og stigningen i de sociale udgifter er en af de allerstørste udfordringer i fremtidens velfærdsperspektiv. Dels grundet det voksende behov i forhold til de demografiske ændringer med flere ældre, dels fordi befolkningen lever længere og dels fordi der stilles større krav og forventninger til kvaliteten og sundhedsløsninger og sociale ydelser samtidig med, at det økonomiske råderum bliver mindre.

Med kommunalreformen fik kommunerne ansvar for store dele af den samlede offentlige sundhedsopgave. Der er en række udfordringer for den enkelte kommune med at løfte de komplekse opgaver, både fagligt og kapacitetsmæssigt. Dette skaber behov for at udvikle effektiviteten og kvaliteten i ydelserne. Der findes i dag en række forskellige samarbejdsfora kommunerne imellem.

Kommunerne samarbejder om flere udviklingsprojekter, men kommunerne løfter stadig i praksis i høj grad opgaverne hver for sig. Herudover er der typisk ikke kapacitet i kommunerne til at udfordre og påvirke rammerne for sundhedsindsatsen. Derfor er behovet for indbyrdes videndeling, fælles udviklingsindsatser på tværs af kommunegrænser og fælles interessevaretagelse stort.

Hertil kommer, at opgaverne på sundhedsområdet sjældent kan ses isoleret til en kommunal ramme. De fleste sundhedsområder løftes på tværs af flere aktører: Kommuner, praktiserende læger, og hospitaler. Overgangene mellem de enkelte systemer er ofte ineffektive, og medfører kvalitets- og effektivitetstab. Der er derfor behov for et øget samarbejde aktørerne imellem.

Samtidig tager stort set alle de indsatser og udviklingsprojekter, som i dag findes på sundhedsområdet, udgangspunkt i den regionale sundhedsopgave. Derfor er der behov for, på baggrund af en helhedstilgang til sundhedsopgaven, og med udgangspunkt i den kommunale kontekst, at udvikle og styrke kommunernes opgavevaretagelse og samspil med de øvrige aktører. Det er også anerkendt, at det omgivende miljø og de strukturelle rammer, borgerne færdes i til daglig, har stor betydning for sundhedsadfærden.

Derfor kan sundhedsindsatsen heller ikke ses isoleret i forhold til faglige sektorer. Der er behov for, at der tænkes tværsektorielt og skabes tværfaglig udvikling og løsninger, der integreres i f.eks. planlægning af byer, trafik, skoler, institutioner og fritidsliv.

Kommunerne har nærheden til borgerne, og kommunerne spiller i dag en central rolle på sundhedsområdet. Det gælder finansieringen, men det gælder også forebyggelse, pleje og behandling.

Forebyggelsespolitik

Det er bedre og billigere at forebygge end at indlægge. Der er rigtig mange gode grunde til at forebygge, men økonomi er ikke én af dem for kommunerne.

De økonomiske incitamenter følger ikke logikken. Der bør gennemføres en finansieringsreform, der tilskynder til forebyggelse frem for ensidigt, at fokusere på at belønne højere aktivitet på sygehusene.

Kommunal medfinansiering blev indført som led i kommunalreformen, og hensigten var, at den skulle udgøre et økonomisk incitament for kommunerne til at øge den forebyggende indsats for på den måde at undgå indlæggelser og dermed spare penge. Men det økonomiske incitament har ikke virket for kommunerne.

De stigende kommunale udgifter til aktivitetsbestemt medfinansiering i Region Hovedstaden skaber store økonomiske udfordringer for regionens kommuner med at få budgetterne til at balancere.

Forbruget til kommunal medfinansiering er ikke styrbart for kommunerne, idet udgifterne fastsættes af aktivitetsniveauet i regionen.

Hvis sundhedsudgifterne skal nedbringes eller blot holdes konstante, kræver det en omprioritering af ressourcerne. De senere år har man politisk prioriteret at tilføre markant flere midler til sundhedsområdet. Men der er tale om en ensidig udmøntning af vækstrammen til den behandling, der foregår på sygehusene, mens forebyggelsesindsatsen og det nære sundhedsvæsen ikke er styrket tilsvarende. En sådan skævvridning af udgiftsfordelingen medvirker ikke til at reducere sundhedsudgifterne eller bare holde dem i ro.

Den kommunale medfinansiering giver kommunerne en tilskyndelse til at styrke den forebyggende indsats. Og den giver et incitament til at klare sig bedre end gennemsnittet. Det er i sig selv en vigtig mekanisme.

Men medfinansieringen skaber ikke finansiering til at løfte sundhedsopgaver i kommunerne, som er helt afgørende for reelt at aflaste sygehusene. Der er derfor behov for en finansieringsreform.

Sammenhæng mellem opgaver og økonomi

Kommunerne mærker i dag i stort omfang en opgaveglidning, som følge af udviklingen på sygehusene. Denne udvikling vil blive forstærket i de kommende år. Den er nemlig både sundhedsfagligt og samfundsøkonomisk hensigtsmæssig.

Udfordringen er, at udviklingen ikke er planlagt, og at der ikke følger finansiering med til opgaverne. Der skal skabes sammenhæng mellem opgaver og økonomi fx ved mere systematisk at foretage national opfølgning og dokumentation af opgaveglidningen.

Samtidig kunne det overvejes, at indføre en standardmodel for opgaveglidning og finansiering, hvis hele — eller dele af behandlingsindsatsen flyttes fra sygehuse til kommunerne fx i forbindelse med telemedicinske projekter.

Såfremt der fremover afsættes vækstrammer på sundhedsområdet, bør midlerne i højere grad afsættes til at skabe en mere balanceret finansiering på sundhedsområdet.

Aftales der yderligere aktivitetsstigninger på sygehusene, skal de ledsages af aftaler om konsekvenserne for forebyggelsesindsatsen i det nære sundhedsvæsen.

En ny forebyggelsespolitik bør ledsages af målsætninger for effekten af forebyggelsesindsatsen. Det kunne være i form af aftalte måltal for at nedbringe indlæggelsesfrekvensen for fx de ældre medicinske patienter, personer med kroniske lidelser m.fl. For at tilskynde til mål-opfyldelse kunne aftalerne ledsages af en form for økonomisk mekanisme, der tilbagefører de frigjorte ressourcer ved de sparede indlæggelser til kommunerne.

Albertslund, Ballerup og Ishøj Kommuner har allerede taget et kommunalpolitisk initiativ på sundhedsområdet. Initiativet kaldes NIPS 21 – nye initiativer på sundhedsområdet.

NIPS 21 skal have et stærkt fokus på at sætte sundhedspolitiske dagsordener og varetage kommunernes interesser i forhold til kommunalpolitiske interesseområder, som måtte opstå af de forskellige udviklingsaktiviteter – både lokalt i forhold til borgere og virksomheder og regionalt og nationalt i forhold til beslutningstagere og nye samarbejdspartnere.

Samtidigt skal NIPS 21 have fokus på folkesundhed herunder undersøge, hvilke faktorer i det omgivende miljø, der påvirker sundheden og dernæst tage initiativer der forbedrer folkesundheden.

Det vil være hensigtsmæssigt, at se OS-kommunernes sundhedspolitiske indsats sammen med NIPS 21 og Formanden opfordrer til at medlemskommunerne melder sig til NIPS 21.

Forslag til indsatser:

- OS-kommunerne tager politisk initiativ til, at der udarbejdes en national forebyggelsespolitik, der prioriterer en kommunal forebyggelsesindsats med klare målsætninger og afsættelse af statslige midler til en kommunal forebyggelsesindsats.

Kommunikation

En styrkelse af OS som politisk platform og politisk lobbyorganisation stiller krav til en professionel kommunikationsindsats. En kommunikationsindsats der benytter sig af flere forskellige medieplatforme, og som klart kommunikerer OS' synspunkter og initiativer. Der er derfor behov for, at udarbejde en egentlig kommunikationsstrategi. Kommunikationsindsatsen vil rette sig mod en lang række målgrupper, hvis det skal lykkes at skabe et slagkraftigt OS, og det vil medføre en lang række aktiviteter.

Kommunikationsindsatsen skal rettes mod kommunalbestyrelsesmedlemmerne i medlemskommunerne og mod en lang række andre beslutningstagere i Folketinget, Regionen, erhvervslivet og på forsknings- og uddannelsesinstitutionerne.

Forslag til indsats:

- Udarbejdelse af en kommunikationsstrategi med tilhørende handlingsplan for OS.

Restancer

Formanden har på sin besøgsrunde konstateret, at der har været en interesse for at gøre en fælles politisk indsats vedrørende udestående restancer.

Staten overtog skatteinddrivelsen i 2005 og siden er restancerne, som følge af ubetalte skatter fra private og virksomheder, steget. Dette betyder manglende indtægter for kommunerne. Indtægter som kunne anvendes til, at forbedre den kommunale service overfor borgere og erhvervsliv. Samtidigt er den statslige indsats mod socialt bedrageri ikke på højde med kommunernes tidligere indsats på dette område, hvilket betyder færre indtægter til kommunerne.

SKAT har til KL oplyst, at virksomhedernes og borgernes gæld til alle landets kommuner er på cirka 8,8 milliarder kroner, og at denne gæld ikke vil blive afskrevet, så længe der er udsigt til, at man kan få pengene igen.

OS- kommunerne har brug for at kunne se SKAT efter i kortene, eksempelvis med beskrivelser af afskrivningspraksis og statistik over, hvor mange af kommunernes krav (både med hensyn til antal og beløb) som er forældede eller afskrevet af SKAT.

Det skal være med til at genoprette tilliden og gøre det synligt, hvor indsatsen skal forbedres. Det er af væsentlig betydning, at kommunerne i forbindelse med budgetlægning og regnskabsopfølgning ved, hvor meget SKAT forventer at afskrive i løbet af et regnskabsår.

Forslag til indsats:

OS-kommunerne tager initiativ til, at:

- der udarbejdes en samlet opgørelse over restancer i de 15 kommuner.
- opgørelsen anvendes med det formål, at kunne argumentere for en bedre statslig restanceinddrivelse og en skærpet kamp for at komme socialt bedrageri til livs.

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 20, bilag 3**Nedsættelse af arbejdsgrupper i regi af Omegnskommunernes Samarbejde**

2012-03-09

Netværkets arbejdsform

OS' organisation fungerer som et netværk, hvor borgmestermøderne er netværkets omdrejningspunkt. Arbejdsindsatsen og dermed interessevaretagelsen sker gennem en udstrakt brug af opgavefordeling mellem borgmestrene. Formanden foreslår derfor, at der nedsættes en række arbejdsgrupper med hvert sit tema.

Arbejdsgrupperne skal have deltagelse af en række borgmestre og det bliver arbejdsgruppernes opgave, at udfolde de forskellige temaer og fremlægge projektbeskrivelser med initiativer og mulig finansiering på næste OS møde den 8. juni. Formålet med projektbeskrivelserne er, at de kan blive udsat for en fælles drøftelse og beslutning på næste møde i OS med henblik på udarbejdelse af en fælles handlingsplan.

Formanden foreslår, at der bliver udpeget en tovholder i hver arbejdsgruppe der får ansvaret for at gennemføre en arbejdsproces således at der bliver fremlagt en projektbeskrivelse den 8. juni.

Afleveringsfrist af projektbeskrivelser til formandens sekretariat senest mandag den 21. maj 2012.

Forslag til inddeling af arbejdsgrupper:

Trafik og erhvervsudvikling:

- Erik Nielsen, Rødovre (tovholder)
- Thomas Gyldal Petersen, Herlev
- Søren Rasmussen, Lyngby-Taarbæk
- Michael Ziegler, Høje-Taastrup
- Karin Søjberg, Gladsaxe
- Henrik Rasmussen, Vallensbæk
- Henrik Zimino, Tårnby
- Ib Terp, Brøndby

Beskæftigelse og uddannelse:

- Ove Dalsgaard, Ballerup (tovholder)
- Steen Christiansen, Albertslund
- Milton Graff, Hvidovre
- Karin Søjberg, Gladsaxe
- Thomas Gyldal Petersen, Herlev
- John Engelhardt, Glostrup
- Ole Bjørstorp, Ishøj

Sundhed og velfærd:

- Willy Eliassen, Egedal (tovholder)
- Steen Christiansen, Albertslund
- Ole Bjørstorp, Ishøj
- Allan Holst, Dragør
- Ove Dalsgaard, Ballerup
- Ib Terp, Brøndby

Kommunikation:

- Ole Bjørstorp, Ishøj (tovholder)
- Erik Nielsen, Rødovre
- Michael Ziegler, Høje-Taastrup
- Steen Christiansen, Albertslund
- Ove Dalsgaard, Ballerup
- Willy Eliassen, Egedal

Restancer:

- Henrik Zimino, Tårnby (tovholder)
- Allan Holst, Dragør
- John Engelhardt, Glostrup
- Willy Eliassen, Egedal

Når vi har fået udarbejdet en fælles handlingsplan vil gruppernes sammensætning blive taget op igen.



Notat om: Principper for OS-interessevaretagelse på trafikområdet		
Sagsbehandler: Rasmus Lynghøj Christensen	Dato:	22. marts 2012
Til: -	J.nr.:	12/125637-5

Forslag til principper for fælles interessevaretagelse

Principperne er fundamentet for den fælles interessevaretagelse og eventuel deltagelse i trængselskommissionen.

Der er behov for massive investeringer i kollektiv trafik i og omkring hovedstadsområdet.

Der har i mange år været et fravær af de nødvendige statslige investeringer i kollektiv trafik i og omkring Hovedstadsområdet. Der er behov for at give den kollektive trafik i hovedstadsområdet et løft, hvis den skal kunne tiltrække flere. Det er nødvendigt både at øge kapaciteten og sikre bedre sammenhæng mellem forbindelseslinjerne. Det er i hovedstadsområdet, at såvel udfordringerne som de samfundsøkonomiske konsekvenser ved investeringer er størst. De fremtidige investeringer i kollektiv infrastruktur (og takstnedsættelser) bør først og fremmest ske i hovedstadsområdet.

Der skal skabes bedre rammer for vækst i hovedstadsområdet.

Hovedstadsområdet er Danmarks vækstlokomotiv og står for over halvdelen af Danmarks BNP. Væksten i hovedstadsområdet er til gavn for hele Danmark – hver gang der skabes 100 nye arbejdspladser i hovedstaden, "drypper det" på det øvrige land, og der bliver skabt 20 nye arbejdspladser i resten af Danmark. Hvis regeringen vil skabe vækst i Danmark, skal der skabes gode rammer for vækst i hovedstadsområdet.

Det er nødvendigt at mindske trængslen.

Trængslen er en stigende trussel mod væksten i og omkring Danmarks hovedstad. Der spildes ca. 160.000 timer om dagen på at holde i kø. Det samfundsøkonomiske tab er beregnet til ca. 10 mia. kr. årligt i 2015, hvis der ikke gøres noget. Infrastrukturkommissionens betænkning understregede klart, at det er i hovedstadsområdet, at trængselsudfordringerne er suverænt størst – i dag og i fremtiden. Regeringen bør derfor mindske trængslen og udarbejde en sammenhængende strategi for, hvordan der i fremtiden sikres fremkommelighed i hovedstadsområdet.

Vi ønsker en tæt dialog om trængselsproblemet og vil repræsenteres i kommissionen.

Omegnskommunerne ønsker en tæt dialog med staten om en fælles løsning af trængselsproblemet. Hovedstadsområdet skal repræsenteres i regeringens trængselskommission. Det vil skabe et solidt grundlag for at løse problemet.

Trafikstøj og -forurening skal mindskes i hovedstadsområdet.

Mange borgere i hovedstadsområdet generes af trafikstøj og luftforurening fra de store, trafikerede veje. Det påvirker sundheden hos borgerne. Vi arbejder derfor for tiltag, der mindsker trafikstøj og luftforurening i hovedstadsområdet.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Status Beskæftigelsesplan 2012 1. kvartal

Sag nr. 22:

- Bilag 1: Notat om Status for Beskæftigelsesplan 2012 1. kvartal 2012, dateret 2. maj 2012
- Bilag 2: Status for mål i Beskæftigelsesplan 2012
- Bilag 3: Udviklingen i arbejdskraftreserven
- Bilag 4: Udviklingen i antallet registrerede bruttoledige (fuldtid)

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 22. bilag 1

Sagsnr. : 20120410434

Dato : 02-05-2012

Skrevet af : KET

NOTAT

Om

Status for Beskæftigelsesplan 2012 1. kvartal 2012

Økonomiudvalget godkendte på møde den 20. september 2011 Beskæftigelsesplan for 2012. I lyset af den seneste udmelding fra Arbejdsmarkedsstyrelsen om ledighedsudvikling godkendte Økonomiudvalget på møde den 21. februar 2012 forslag til justeringer i niveauer for de opstillede mål i Beskæftigelsesplan 2012.

Forvaltningen udarbejder hvert kvartal en status for målene i beskæftigelsesplanen. På den baggrund har forvaltningen uarbejdet status for 1. kvartal 2012, som forelægges Økonomiudvalget.

I forhold til status for ministerens mål (arbejdskraftreserven, tilgangen til permanent offentlig forsørgelse, unge på offentlig forsørgelse og ikke-vestlige indvandrere og efterkommere på offentlig forsørgelse) bygger status på tal fra februar 2012 og dermed er tal for marts 2012 ikke med. Årsagen er en forsinkelse fra Arbejdsmarkedsstyrelsen i opgørelsen af status for ministermålene. Såfremt tallene bliver tilgængelige inden mødet i Økonomiudvalget, vil forvaltningen medbringe nyeste status for ministermålene til mødet.

Beskæftigelsesplan 2012 indeholder 10 mål (inklusive tillægget til beskæftigelsesplanen, som opstiller et mål for andelen af fuldtidsaktiverede langtidsledige i virksomhedsrettede tilbud).

Status for 1. kvartal 2012 viser overordnet set en positiv udvikling i forhold til de opsatte mål. Dette skal ses i lyset af en fortsat usikkerhed om udviklingen i ledigheden og at forventningen fortsat er en svagt stigende ledighed i 2012. Ligeledes er der også behov for fortsat fokus på en række områder, hvor der er udfordringer jf. sag om resultatrevisionen, som blev forelagt Økonomiudvalget den 17. april 2012. I resultatrevisionen er der en uddybet redegørelse for jobcenterets indsats for at imødegå udfordringerne. Dette notat giver på den baggrund en kort status for opfyldelse af målene i Beskæftigelsesplan 2012.

Status viser en positiv udvikling i forhold til følgende områder:

- *Arbejdskraftreserven:* Fra december 2010 til februar 2012 har der været et fald på 3 pct. i arbejdskraftreserven. Faldet ses især i forhold til kontanthjælpsmodtagere, hvor der har været et fald på 6,4 pct. Målet i Beskæftigelsesplanen er en maksimal stigning i arbejdskraftreserven på 3 pct. Det er positivt at der har været et fald i arbejdskraftreserven og jobcenteret vil arbejde for at fastholde den positive udvikling. Det er dog

også forventningen, at ledigheden vil stige svagt i 2012 og dermed også få betydning for udviklingen i arbejdskraftreserven.

- *Permanent offentlig forsørgelse:* Der har været et fald på 8,7 pct. fra december 2010 til februar 2012 i tilgangen af personer på permanent offentlig forsørgelse. Målet i beskæftigelsesplanen er et fald på minimum 5 pct. Status for 1. kvartal dækker få personer og det er erfaringen, at der kan være udsving i antallet af personer, som får tilkendt førtidspension og fleksjob i forhold til de enkelte måneder.
- *Akademikerindsats:* Der har fra december 2010 til marts 2012 været et fald i antal ledige akademikere på 7,1 pct. Målet er et fald på minimum 5 pct.
- *Sygedagpengeindsats:* Andelen af sygedagpengeforløb over 52 uger er i marts 2012 på 12,6 pct. Målet er en andel på maksimalt 14 pct.
- *Virksomhedsrettet indsats:* Der er en positiv udvikling i retning af indfrielse af de tre lokale mål for den virksomhedsrettede indsats. I februar 2012 er andelen af personer i virksomhedsrettede tilbud på 53 pct. Målet er 50 pct. Andelen af arbejdssteder med personer i tilbud er 25,1 pct. Målet er 25 pct. I tillæg til beskæftigelsesplanen er der sat et mål om at 50 pct. af fuldtidsaktiverede med mere end 12 mdr. ledighed skal være i virksomhedsrettede tilbud. Status viser at andelen er 55 pct. Den positive udvikling afspejler jobcenterets store fokus på vigtigheden af et tæt samarbejde med virksomhederne om den lokale beskæftigelsesindsats. I den forbindelse skal det også nævnes, at samarbejdet med virksomhederne er sat på den nationale dagsorden af Beskæftigelsesministeren i forhold til udmeldingen af mål for beskæftigelsesindsatsen 2013 jf. sag som blev forelagt Økonomiudvalget i april 2012.

Det er afgørende at holde stort fokus på indsatsen og dermed fastholde den positive udvikling, som er i forhold til målene nævnt herover. Ligeledes er der også stort fokus på indsatsen i forhold til de tre mål, hvor status for 1. kvartal endnu ikke har nået de fastsatte niveauer for målene. Det er i forhold til tre mål, som uddybes herunder.

Unge på offentlig forsørgelse

Status viser en stigning på 0,8 pct. fra december 2010 til februar 2012. Målet er et fald på 1 pct. fra december 2010 til december 2012.

Det er et centralt fokusområde at begrænse antallet af unge på offentlig forsørgelse og iværksætte en indsats, som understøtter at de unge får fodfæste på arbejdsmarkedet. Indsatsen er – jf. notat om resultatrevisionen – blandt andet at benytte uddannelsespålæg til unge uden uddannelse, virksomhedsrettet indsats evt. kombineret med kortere vejlednings- og opkvalificeringsforløb for unge med uddannelse, implementering af projekt finansieret af Det Lokale Beskæftigelsesråd om brug af frivillige mentorer til unge samt samarbejde med blandt andet Dansk Byggeri om at etablere flere praktikpladser og få nyuddannede svende i job. Derudover er forvaltningen i gang med at udarbejde en analyse af ungemålgruppen og afklare om der er behov for nye tiltag, som skal supplere den eksisterende indsats. Der laves særskilt sag til Økonomiudvalget om dette.

Ikke-vestlige borgere på offentlig forsørgelse

Målet er at fastholde samme niveau i antallet af ikke-vestlige borgere på offentlig forsørgelse som i december 2010. Status viser en stigning på 6,7 pct. fra december 2010 til februar 2012. Det er især i forhold til borgere på førtidspension og dagpenge, at der har været en stigning. Jobcenteret har stort fokus på indsatsen for at begrænse antallet af ikke-vestlige borgere på offentlig forsørgelse. Udfordringen fremgår også af resultatrevisionen og indsatsen har blandt andet stort fokus på at visitere borgere til et tværkommunalt projekt, der vil bringe nydanskere i job igennem uddannelse og opkvalificering, fokus på ikke-vestlige borgere med AC-baggrund, hvor der er lavet et særskilt forløb i jobcenterets forstærkede akademiker indsats. Derudover vil jobcenteret have et forstærket fokus på at udvikle indsatsen for nogle grupper af borgere med ikke-vestlige baggrund ex. borgere, hvor vejen tilbage til arbejdsmarkedet er længere som følge af både helbredsmæssige-, sociale- og sproglige udfordringer.

Langtidsledighed

I beskæftigelsesplan 2012 er der mål om en maksimal stigning på 5 pct. i antallet af borgere med mere end 1 års ledighed. Status viser en stigning på 5,5 pct. fra december 2010 til februar 2012.

I sær er det gruppen af arbejdsmarkedsparete kontanthjælpsmodtagere, som har oplevet en væsentlig stigning. Det er afgørende at begrænse antallet af borgere som bliver ramt af langtidsledighed både af hensyn til borgere selv, men også fordi langvarig ledighed især for borgere med andre vanskeligheder, i sig selv kan være medvirkende til at borgerens vanskeligheder og begrænsninger i arbejdsevnen bliver kroniske og borgeren kommer på varig offentlig forsørgelse.

Indsatsen for at begrænse langvarig ledighed er blandt andet et forstærket fokus på den virksomhedsrettede indsats og herunder anvendelsen af andre aktører/leverandører, som har et stærkt virksomhedsnetværk og gode effekter ift. at få borgerne i job. Derudover vil den forstærkede akademikerindsats også være med til at forebygge langvarighed ledighed blandt en gruppe af dagpengemodtagere. I forhold til de unge har jobcenteret en forstærket indsats for at forebygge langvarig ledighed med en midlertidig ansættelse af en virksomhedskonsulent for ungeområdet. Indsatsen er finansieret af en statslig pulje.

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Status Beskæftigelsesplan 2012 1. kvartal

Sag nr. 22:

- Bilag 1: Notat om Status for Beskæftigelsesplan 2012 1. kvartal 2012, dateret 2. maj 2012
- Bilag 2: Status for mål i Beskæftigelsesplan 2012, **justeret 14.5.2012**
- Bilag 3: Udviklingen i arbejdskraftreserven, **justeret 14.5.2012**
- Bilag 4: Udviklingen i antallet registrerede bruttoledige (fuldtid)²

Juskret
14.5.2012

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 22, bilag 2

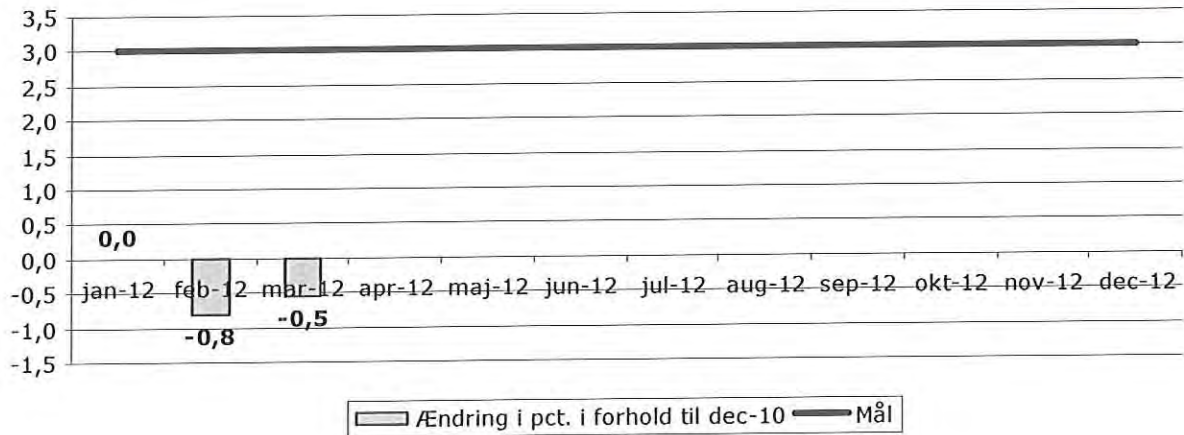
Status for mål i Beskæftigelsesplan 2012						
	Mål	Status	Klyngen	Øst-danmark	Hele landet	
Ministerens mål						
Arbejdskraftreserven - dec-10 til mar-12		mar-12 3,2%	2,3%	0,0%	3,4%	
Kontanthjælpsmodtagere		mar-12 -1,8%	-1,4%	5,6%	6,7%	
Dagpengemodtagere		mar-12 -0,5%	-0,7%	4,1%	6,0%	
I alt	3,0%	mar-12 -0,5%	-0,7%	4,1%	6,0%	
Tilgangen til permanente forsørgelsesordninger - dec-10 til mar-12						
Fleksjob og ledighedsydelse		mar-12 -6,4%	-15,3%	-42,2%	-14,9%	
Førtidspension		mar-12 -7,6%	2,9%	-13,2%	-10,9%	
I alt	-5%	mar-12 -7,1%	-4,5%	-12,4%	12,3%	
Begrænsning af unge under 30 år på offentlig forsørgelse - dec-10 til mar-12						
I alt	-1%	mar-12 4,1%	7,0%	4,5%	6,6%	
Ikke-vestlige indvandrere og efterkommere på offentlig forsørgelse dec-10 til mar-12						
I alt	0,0%	mar-12 7,3%	9,3%	2,8%	4,6%	
Lokale mål						
Langtidsledighed - borgere med mere end 1 års ledighed						
Dagpengemodtagere		feb-12 6,2%	16,5%	10,1%	7,9%	
Arbejdsmarkedsparete kontanthjælpsmodtagere		feb-12 23,4%	18,1%	-15,3%	-8,1%	
Ikke-arbejdsmarkedsparete kontanthjælpsmodtagere		feb-12 0,9%	21,9%	5,8%	9,0%	
I alt	5%	feb-12 5,5%	19,4%	3,9%	7,1%	
Antal ledige akademikere						
	-5%	mar-12 -7,1%	-8,1%	1,7%	4,9%	
Sygedagpenge						
Andel forløb over 52 uger år til dato	14%	mar-12 12,6%				
Den virksomhedsrettede indsats						
Andel i virksomhedsrettede tilbud	50%	feb-12 53,0%	49,3%	47,2%	49,8%	
Andel arbejdssteder med personer i tilbud	25%	1kv11-4kv11 25,1%	23,8%	15,5%	14,9%	
Tillæg til Beskæftigelsesplan 2012						
Andel fuldtidsaktiverede med mere end 12 mdr. ledighed virksomhedsrettede tilbud - år til dato	50%	2kv11-1kv12 55,0%	55,1%	53,1%	54,1%	

Ikke alle opgørelser over Lyngby-Taarbæk er sammenlignelige med klyngen, Østdanmark og Hele landet, da der er tale om interne målinger

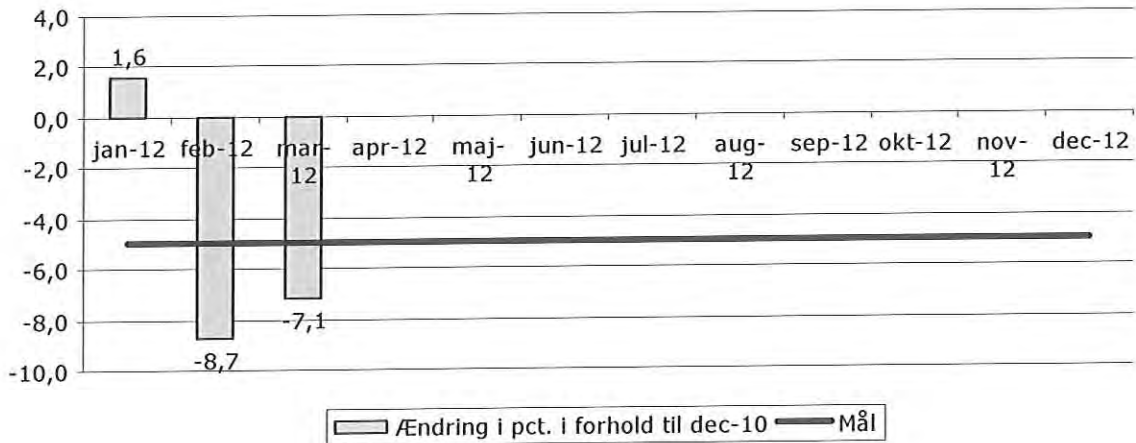
Justeret
14.5.2012 15 MAJ 2012

SAGSNR.: 22, bilag 3

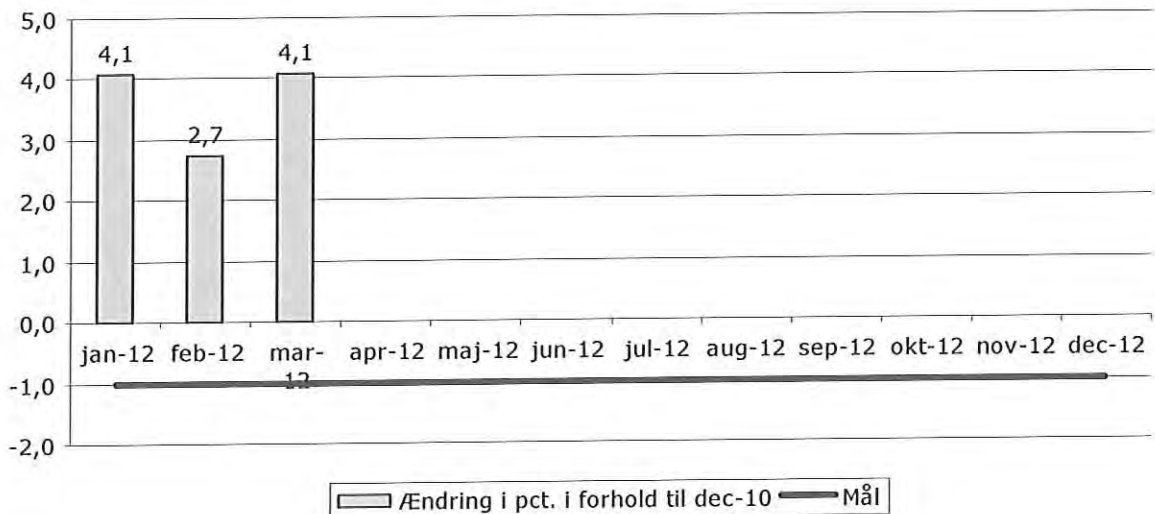
Figur 1: Udviklingen i arbejdskraftreserven



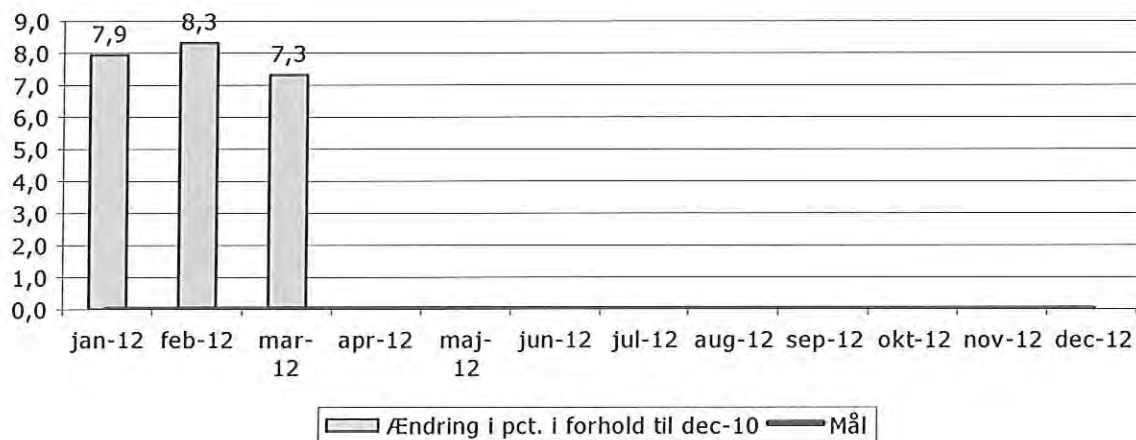
Figur 2: Udviklingen i tilgangen til permanente forsørgelsesordninger



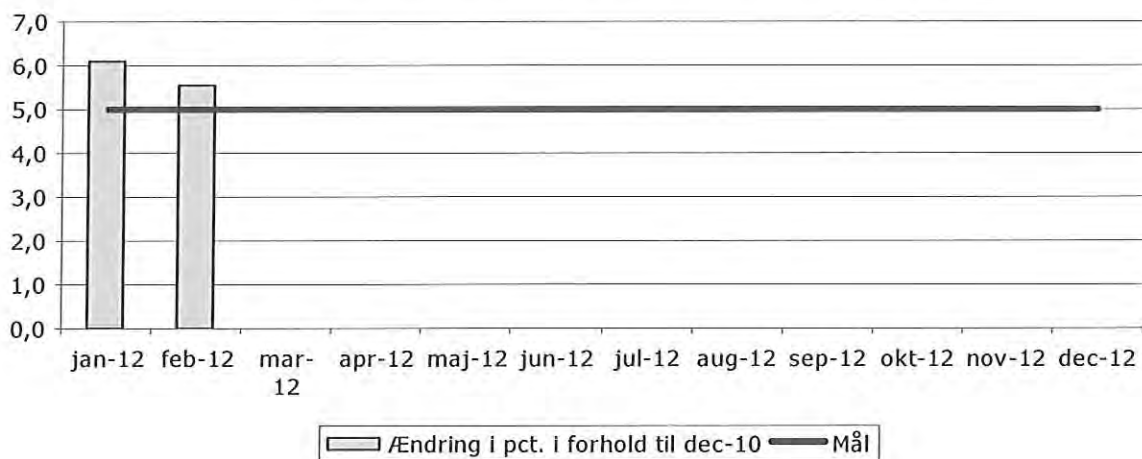
Figur 3: Udviklingen i antallet af unge på offentlig forsørgelse



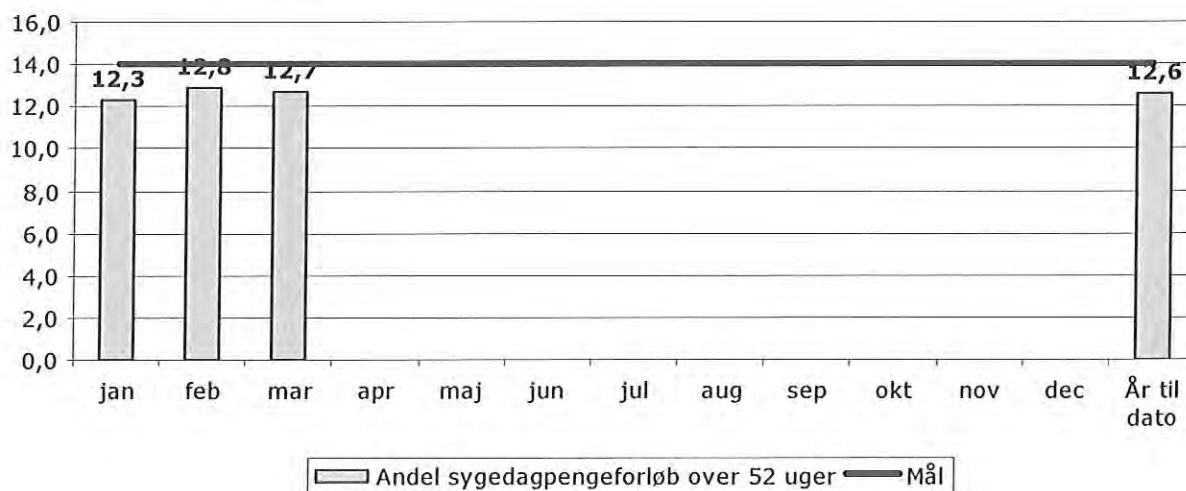
Figur 4: Udviklingen i antallet af ikke-vestlige indvandrere på offentlig forsørgelse



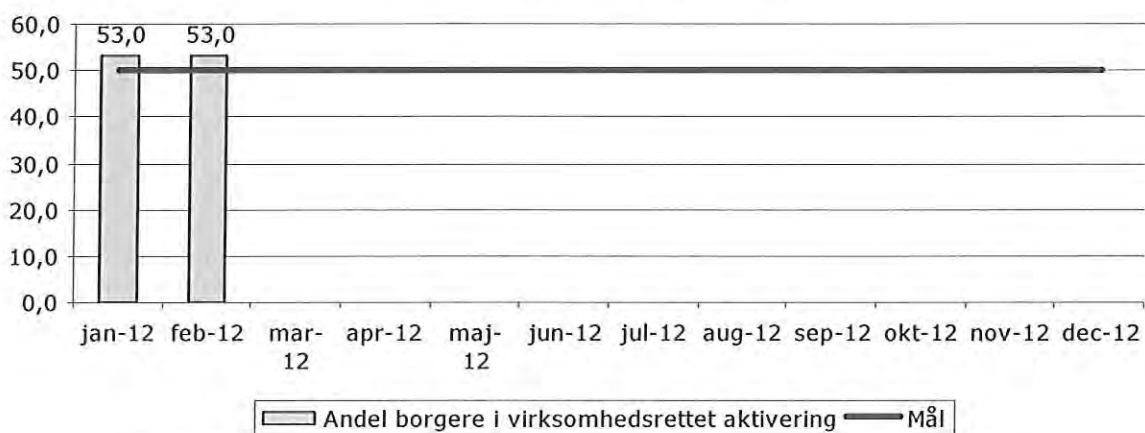
Figur 5: Udviklingen i antallet af ledige med mere end 1 års ledighed



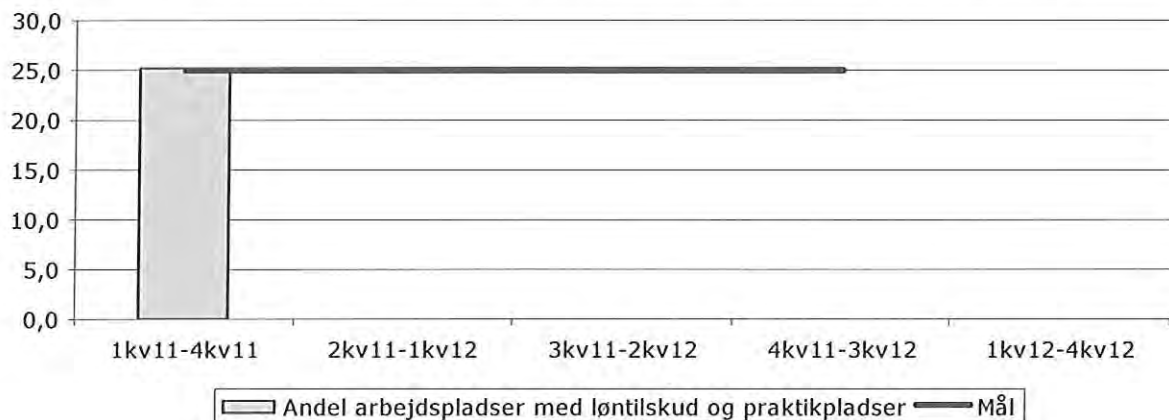
Figur 6: Udviklingen i andelen af sygedagpengeforløb over 52 uger



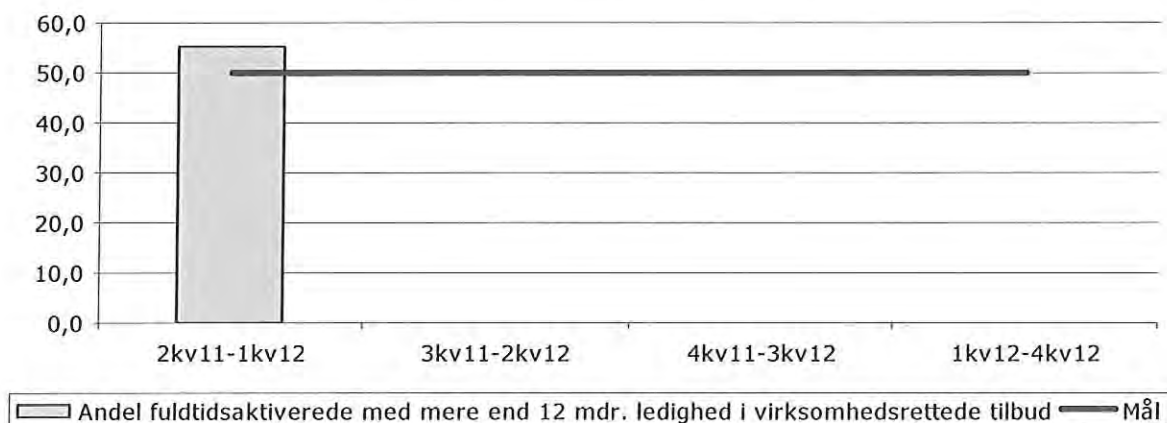
Figur 7: Udviklingen i andelen af borgere i virksomhedsrettet aktivering ud af det samlede antal ledige i aktivering



Figur 8: Udviklingen i andelen af arbejdspladser der har løntilskuds og praktikpladser



Figur 9: Udviklingen i andelen af fuldtidsaktiverede med mere end 12 mdr. ledighed i virksomhedsrettede tilbud

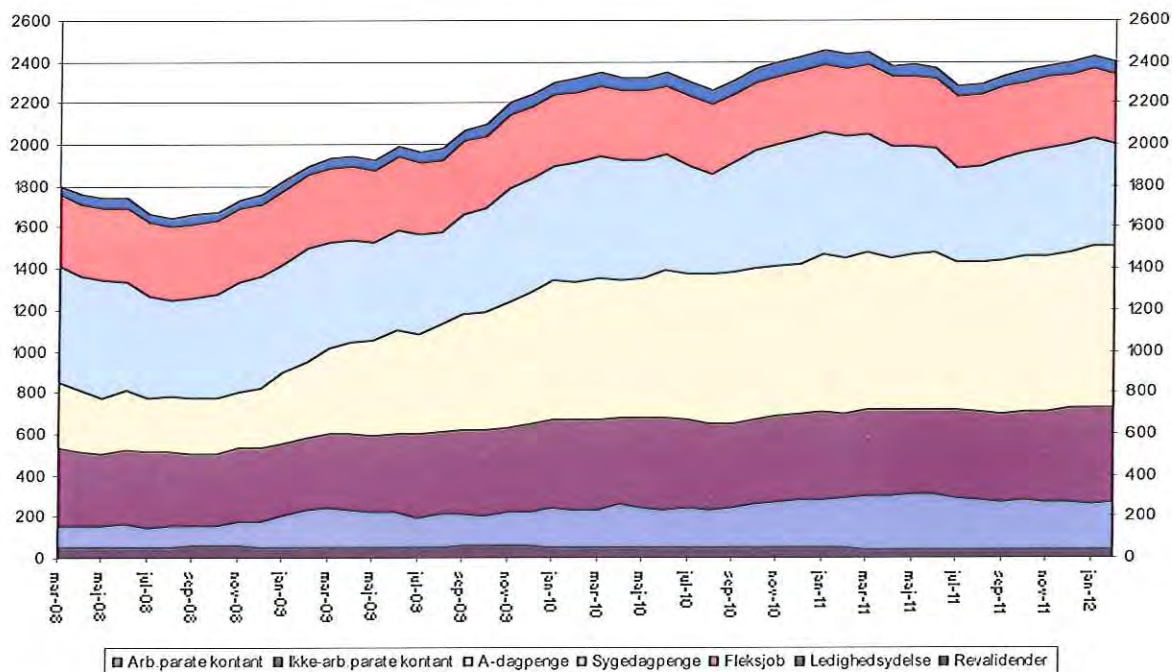


Udviklingen i antallet registrerede bruttoledige (fuldtid)



Kilde: Danmarks Statistik

Udviklingen i antallet af fuldtidspersoner indenfor målgrupperne



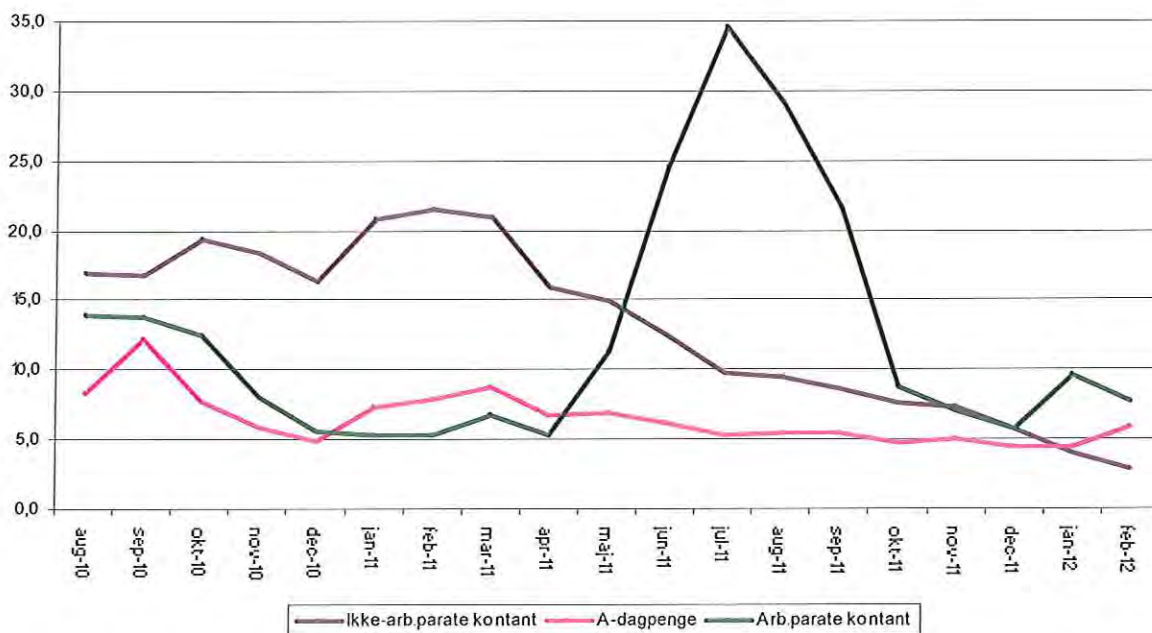
Kilde: Jobindsats.dk

Antal fuldtidspersoner indenfor den enkelte målgruppe februar 2012

	Seneste måned	Samme måned året før	Ændring i pct.
Arb.parate kontant	273	288	-5,2
Ikke-arb.parate kontant	454	412	10,2
A-dagpenge	768	753	2,0
Sygedagpenge	488	586	-16,7
Revalidender	37	47	-21,3
Fleksjob	336	333	0,9
Ledighedsydelse	61	63	-3,2

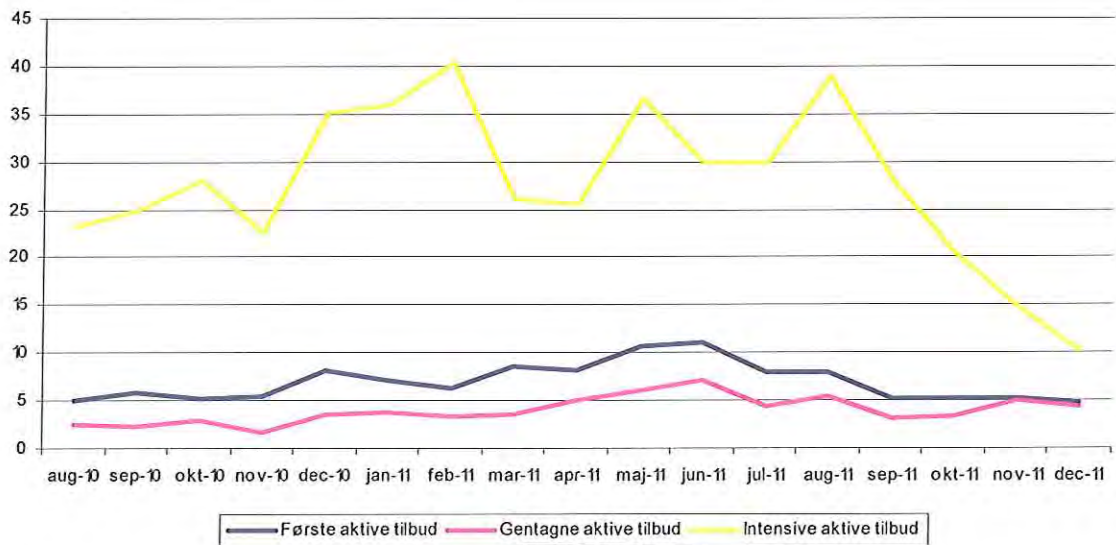
Kilde: Jobindsats.dk

Udviklingen i andelen af ledige, der ikke har haft en rettidig jobsamtale



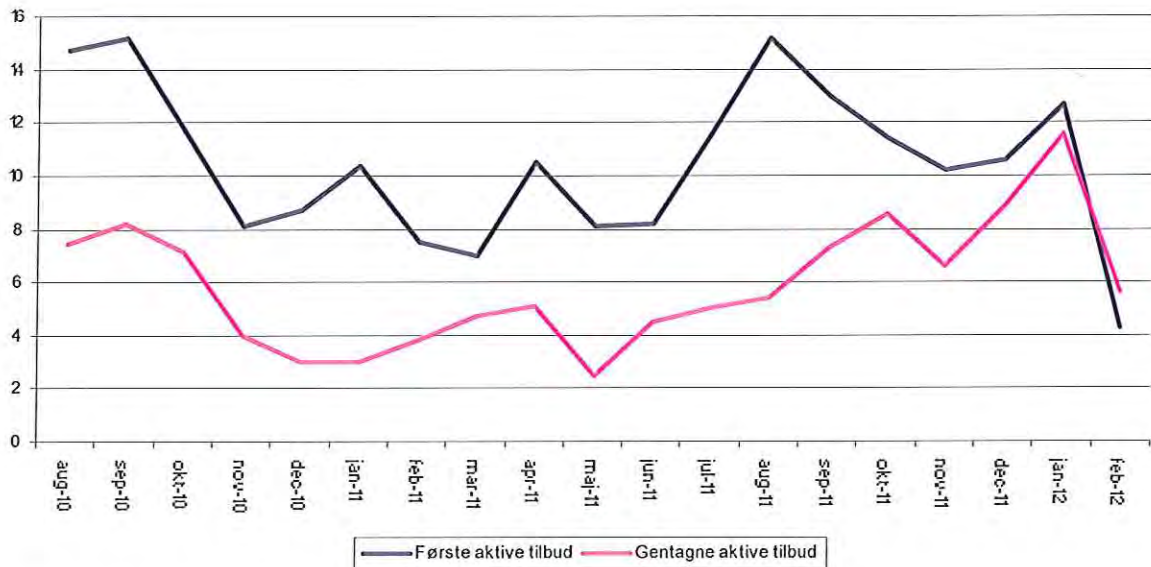
Kilde: Jobindsats.dk

Udviklingen i andelen af a-dagpengemodtagere, som mangler et aktivt tilbud



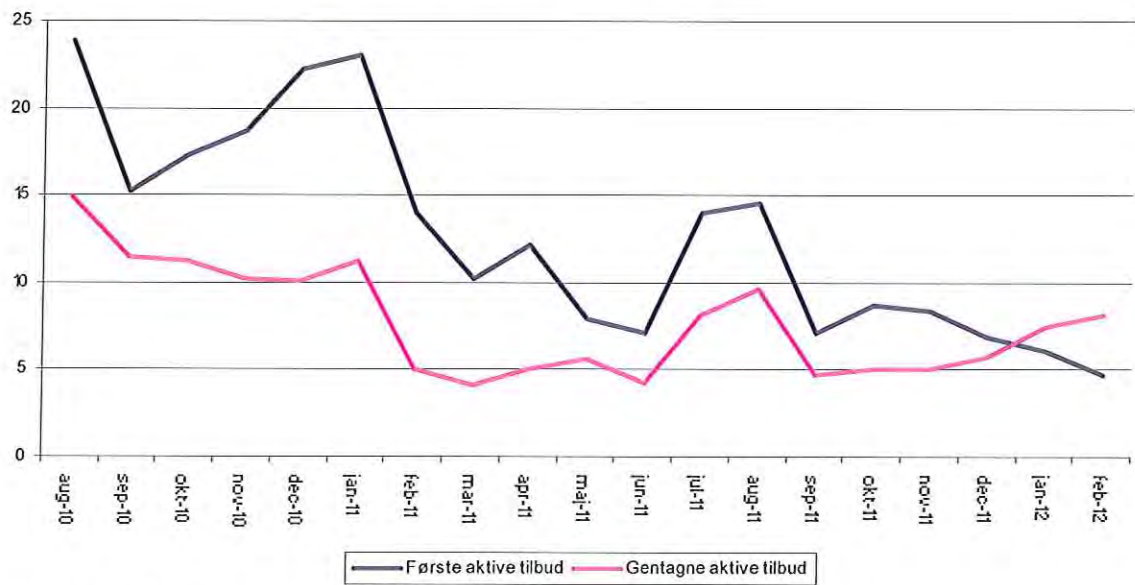
Kilde: Jobindsats.dk

Udviklingen i andelen af arbejdsmarkedsparate kontanthjælpsmodtagere, som mangler et aktivt tilbud



Kilde: Jobindsats.dk

Udviklingen i andelen af ikke-arbejdsmarkedsparate kontanthjælpsmodtagere der mangler et aktivt tilbud



Kilde: Jobindsats.dk

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

VVM-høring om Banedanmarks signalanlæg på strækningen Lyngby-Hillerød

Sag nr. 23:

- Bilag 1: Høring forud for udstedelse af tillæg til Hillerød, Allerød, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuneplaner fra Miljøministeriet, Naturstyrelsen, dateret 11. april 2012
- Bilag 2: Udskiftning af signalsystemet på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød (Banedanmarks signalprogram). Sammenfattende redegørelse, dateret april 2012
- Bilag 3: Udskiftning af signalsystemet på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød (Banedanmarks signalprogram). Sammenfattende redegørelse - Bilag, dateret april 2012

ØKONOMIUDVALGET

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 23



Miljøministeriet
Naturstyrelsen

Allerød Kommune, karen.tommerup@alleroed.dk
Rudersdal Kommune, MBT@rudersdal.dk
Hillerød Kommune, bra@hillerod.dk
Lyngby-Taarbæk Kommune, btt@ltk.dk

Fysisk planlægning og VVM
J.nr. NST-131-00110
Ref. Chrbe
Den 11. april 2012

Høring forud for udstedelse af tillæg til Hillerød, Allerød, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuneplaner

Offentlighedsfasen for forslag til kommuneplantillæg, VVM-redegørelse og miljørapport for Banedanmarks udskiftning af signalanlæg på S-banestrækningen Lyngby – Hillerød (Banedanmarks Signalprogram) er afsluttet den 11. januar 2012.

I henhold til § 9 stk. 2 i lov om miljøvurdering af planer og programmer og VVM-bekendtgørelsens § 12 skal Naturstyrelsen Roskilde udarbejde en sammenfattende redegørelse. Den skal sendes til Hillerød, Allerød, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuner sammen med kopi af indkomne forslag, indsigelser og bemærkninger, og kommunalbestyrelserne skal gives lejlighed til at afgive en udtalelse.

Kopi af de indkomne bemærkninger, der kan ses af bilag 1, og den sammenfattende redegørelse vedlægges.

Lyngby-Taarbæk, Hillerød, Allerød og Rudersdal kommuner har oplyst, at henvendelsen forventes at skulle lægges på nærmeste ØU/TMU eller Byrådsmøde snarest muligt.

Naturstyrelsen skal derfor anmode om at kommunens udtalelse er Naturstyrelsen i hænde snarest muligt dog senest den 7. juni 2012.

Herefter tager Naturstyrelsen endelig stilling til sagen og beslutter, om planforslaget skal udstedes eller ej.

Med venlig hilsen

Christian Bertelsen
chrbe@nst.dk

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 23



Miljøministeriet
Naturstyrelsen

Udskiftning af signalsystemet på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød (Banedanmarks signalprogram)

Sammenfattende redegørelse



Indkaldelse af ideer og forslag
Forslag til kommuneplantillæg
VVM-redegørelse
Sammenfattende redegørelse
Kommuneplantillæg

Maj 2011
November 2011
November 2011
April 2012

April 2012

INDHOLD

1.	Indledning	3
1.1	Den videre proces	3
2.	Offentlig Høring	4
2.1	Resumé og vurdering af høringssvar	4
3.	Høringens indflydelse på afgørelsen	6
4.	Forventet afgørelse	7
4.1	Afgørelsen	7
4.2	Forventet udformning af kommuneplantillæg	7
4.3	Forventet udformning af VVM-tilladelse	12
5.	Begrundelse for afgørelsen	13
5.1	Miljøhensyn i afgørelsen	13
6.	Alternativer	13
7.	Afværgeforanstaltninger	14
8.	Overvågning	14
9.	Bilag	14

1. INDLEDNING

Naturstyrelsen Roskilde er myndighed for projektet, da det er staten, der er bygherre, jf. § 11, stk. 5, nr. 1 i VVM-bekendtgørelsen (BEK nr. 1510 af 15/12/2010), og da det anmeldte projekt er omfattet af bekendtgørelsens bilag 2, pkt. 14, jf. bilag 1 pkt. 24 om ændring af et jernbaneanlæg.

Det er både i VVM-bekendtgørelsen¹ og i Lov om miljøvurdering af planer og programmer² et krav, at der ved endelig godkendelse og udstedelse af kommuneplantillægget udarbejdes en sammenfattende redegørelse.

Indholdet af den sammenfattende redegørelse, skal ifølge VVM-bekendtgørelsens § 12, stk. 2 omfatte:

- Indholdet af den forventede afgørelse og de vilkår, der eventuelt er knyttet til den.
- De vigtigste begrundelser og betragtninger, der ligger til grund for den forventede afgørelse, herunder hvordan miljøhensynene er integreret i afgørelsen, og hvordan miljøvurderingen er taget i betragtning.
- Hvordan udtalelser og bemærkninger, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning.
- Om fornødent en beskrivelse af de vigtigste foranstaltninger for at undgå, nedbringe og om muligt neutralisere de væsentligste skadelige virkninger.
- Oplysning om hvordan og i hvilket omfang virkningerne på miljøet som følge af anlæggets etablering og tilstedeværelse forventes overvåget.

Ifølge lov om miljøvurdering af planer og programmer, § 3 stk. 1, skal der udarbejdes en miljøvurdering af selve kommuneplantillægget.

På de fleste punkter kan VVM-redegørelsen træde i stedet for miljøvurderingen af planen i henhold til miljøvurderingsloven, da der er stort sammenfald med indholdet og ligeså for indholdet i den sammenfattende redegørelse, bort set fra:

- En redegørelse for, hvordan miljøhensynet er integreret i planen, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning.
- En redegørelse for, hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet samt
- En beskrivelse af hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen.

Denne sammenfattende redegørelse er derfor også udarbejdet i forhold til miljøvurderingen af kommuneplantillægget.

1.1 Den videre proces

Naturstyrelsen Roskilde fremsender den sammenfattende redegørelse til Hillerød, Allerød, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuner sammen med kopi af indkomne indsigelser og bemærkninger, hvormed kommunalbestyrelserne får lejlighed til at udtale sig.

Herefter vil Naturstyrelsen Roskilde tage stilling til om, der skal træffes afgørelse om udstedelse af kommuneplantillæg samt VVM-tilladelse, der muliggør projektet.

¹ BEK nr. 1510 af 15/12/2010

² Nr. 936 af 24. september 2009.

2. OFFENTLIG HØRING

Forslag til kommuneplantillæg inkl. miljørapport, VVM-redegørelse og ikke teknisk resume samt udkast til VVM-tilladelse for udskiftning af signalsystemet på S-banen, banestrækningen Lyngby – Hillerød har været sendt i offentlig høring i perioden 15. november 2011 til den 11. januar 2012 og annonceret i Hillerød Posten, Allerød Nyt, Rudersdal Avis og Det Grønne Område. Alle 52 støjbelastede boliger blev orienteret pr. brev om offentlighedsfasen og henvisning til tilhørende dokumenter.

Der er i høringsperioden indkommet 6 hørings svar – henholdsvis fra Lyngby-Taarbæk Kommune, beboer på Elledamsvej nr. 6, Ejerforeningen I. H. Mundts Vej 11-23 (36 lejligheder), DSB Ejendomme, Rudersdal Kommune og Hillerød Kommune.

Hørings svarene er sammenfattet og kommenteret i det følgende. Kopi af hørings svarende fremgår af bilag 1.

2.1 Resumé og vurdering af hørings svar

Gry og Henrik Wise, Elledamsvej 6, Rudersdal Kommune

Resumé

- 1) Ejeren påpeger forringelser af støjniveauet sandsynligvis som følge af skinneslibninger er forringet.
- 2) Ejeren ønsker grønt støjværn, så støjniveauet i haven ikke stiger.

Vurdering

- 1) Støjgener som følge af manglende eller forkert vedligeholdelse af den almindelige vedligeholdelse af skinnerne vedr. ikke dette projekt, da der er tale om eksisterende støj fra banen. Banedanmark har dog oplyst at ville undersøge det nærmere.
- 2) Som følge af projektet stiger støjbelastningen ved ejendommen relativt lidt (ca. 1,3 dB). Der er to støjbelastede ejendomme på denne delstrækning. I VVM-redegørelsens afsnit 5 begrundes valg af afværgeforanstaltninger med, at når støjbelastede boliger hovedsageligt ligger spredt, er det tilstrækkeligt at isolere bygningsfacaden. I denne begrundelse indgår en økonomisk betragtning om omkostningen ift. effekten ved opsætning af én støjskærm, og et teknisk hensyn ved kun at opstille støjskærm for én ejendom.

Lyngby Taarbæk Kommune

Resumé

- 3) Kommunen påpeger fejl i angivelse af bygninger ved tidl. teknisk skole i et kortmateriale, som er bilagt støjnotatet. Kommunen beder om at kortet bliver opdateret.
- 4) Yderligere beder kommunen om en adresseliste for støjbelastede boliger inden for kommunen.

Vurdering

- 3) Banedanmark medgiver, at der er brugt kortmateriale fra 2006. Banedanmark har efterfølgende analyseret hele strækningen igen (se bilag 3 og 4) og fundet, at VVM-redegørelsens støjafsnit 1.4 og 5 samt bilag 3 (støjnotatet) til VVM-redegørelsen er

retvisende, dog undtaget det nye byggeri "Hvalen" på Baune Allé (opført 2009). Opførelsen af "Hvalen" skete med lokalplan 209, der blev vedtaget 23/3 2008 af Lyngby-Taarbæk Kommune. Kommunen, som varetager støjhensyn i planlægningen, fik udarbejdet en støjrapport af Cowi af 1/10-2007. Se bilag 5. Den konkluderede, at ved opførelse en støjafskærmende glasfacade (en altangang) mod banen, ville den kunne dæmpe støjen fra banen med op til 20 dB. Efter opførelsen af "Hvalen" var der derfor ikke støjpåvirkede boliger.

Som følge heraf bliver kortmaterialet opdateret. Det kan yderligere oplyses, at den højeste støjstigning af en bolig som følge af Signalprogrammet er en stigning på 3,3 dB.

- 4) Banedanmark har fremsendt adresseliste til kommunen.

Ejerforeningen I. H. Mundts Vej 11-23, Lyngby-Taarbæk Kommune

Resumé

- 5) Foreningen finder det upræcist hvilke ejendomme, der bliver støjbelastet. Der ønskes angivelse af et præcist antal.
- 6) Ejerforeningen stiller sig uforstående over for, at det kun er boliger, der ikke før har fået tilbudt om lydisolering, som nu tilbydes støjisolering gennem støjpuljen. Foreningen ønsker at alle får tilbud om støjisolering.
- 7) Ejerforeningen finder det ikke tilstrækkelig med facadeisolering. Foreningen ønsker ingen stigning i støjen, og støjen reduceres ved kilden.

Vurdering

- 5) Banedanmark har fremsendt liste over støjbelastede lejligheder til foreningen.
- 6) I VVM-redegørelsens afsnit 5 og i udkast til VVM-tilladelsen fremgår det, at Banedanmark vil tilbyde alle boliger, der påvirkes af støj som følge af projektet, facadeisolering efter støjpuljens principper.
- 7) Som følge af projektet stiger støjbelastningen ved 7 lejligheder moderat med op til ca. 2,1 dB. I VVM-redegørelsens afsnit 5 begrundes valg af afværgeforanstaltning med, at det anses for tilstrækkeligt at isolere bygningsfacaden, når støjbelastede boliger hovedsagligt ligger spredt. Ejerforeningen oplever støj fra eksisterende forhold omkring banen, som Banedanmark vil tage vare om ved støjilden i det omfang muligt i forbindelse med den almindelige vedligeholdelse af skinnerne, da det ikke direkte er som følge af dette projekt.

DSB Ejendomme

Resumé

- 8) DSB ønsker VVM'en rettet, så der generelt køres med hastighed op til 120 km/t uden for byerne og ikke kun ved forsinkelser.
- 9) DSB ønsker, at placering af relæhytter på Holte og Lyngby stationer tager højde for en fremtidig sporudvidelse med et 3./4. spor.

Vurdering

- 8) Banedanmark har foretaget beregning af køreplanhastigheder og vurderet dette ift. køreplanen og konkluderer, at forudsætningerne i afsnit 1.1. i VVM-redegørelsen med en køreplanshastighed på 108 km/t og afsnittets oplysninger om hastighed ved forsinkelser er korrekte (se bilag 3).
- 9) Med politisk aftale af 7. februar 2012 udgik udbygningen af S-togs nettet med evt. 3. eller 4. spor.

Vedr. DSB's ønske om ikke at benytte alternativer herunder 0-alternativet, er der ikke med høring af VVM-redegørelsen fremkommet forhold, der medfører ændring af valgte projekt, som det fremgår af VVM-redegørelsen.

Hillerød og Rudersdal kommuner havde ingen bemærkninger.

3. HØRINGENS INDFLYDELSE PÅ AFGØRELSEN

Høringssvar fra Lyngby-Taarbæk Kommune har givet anledning til nyt kortmateriale af støjkort nr. 1 i bilag 3 "Notat: Signalprogrammet, VVM for S-banen, støjberegninger" til VVM-redegørelsen og dermed figur 9 til forslag til kommuneplantillæg, da dette kortmateriale var fra 2006. Lyngby-Taarbæk Kommune gjorde opmærksom på, at tidl. Lyngby Tekniske Skole var blevet erstattet af et etagebyggeri, muliggjort med lokalplan 209 (vedtaget i 2008), kaldet "Hvalen", som ikke var ajourført i det anvendte kortmateriale der indgik i høringen.

Banedanmark har derfor genberegnet støjforholdene, jf. bilag 3 og 4, ift. til VVM-redegørelsen, for at sikre at forudsætningerne, der indgår i VVM-redegørelsen fortsat er gældende, når kortmaterialet opdateres. Der er specielt fokus på evt. støjpåvirkninger af "Hvalen". Til lokalplan 209 udarbejdede Cowi støjberegninger, da "Hvalen" blev planlagt på et allerede støjpåvirket område. Den største støjpåvirkning på udendørs facade var på 66,2 dB, jf. bilag 5. "Hvalen" blev designet i en buform med boliger vendt væk fra banen, så boliger og gårdmiljø bagved, ville blive afskærmet en støjpåvirkning fra banen og dermed ligge inden for de vejledende grænseværdier. Der blev opført en støjafskærmende glasfacade (en altangang) mod banen, som ville kunne dæmpe støjen fra banen med op til 20 dB. Se yderligere i bilag 5.

Banedanmark har med deres supplerende beregninger i bilag 3 og 4 redegjort for, at den mindre stigning i støjniveauet ved "Hvalen", som følge af projektet, stadig ligger under de vejledende støjgrænser.

Med Banedanmarks gennemgang af strækningen med nye othofoto (fra 2009) mhp. at registrere ændringer omkring jernbanen bl.a. ift. nye ejendomme, ændringer i bygningsmassen mm, er der sket nogle små ændringer af nogle skure omkring Sorgenfri St. Det har medført en mindre ændring af støjforholdene (stigning på 0,1 dB) således, at der er i alt 7 lejligheder – frem for tidl. 6 lejligheder - på I. H. Mundtsvej, der bliver støjbelastet over grænseværdien. Det medfører, at det samlede antal af støjbelastede boliger er ændret fra 52 til 53 boliger.

Boligen, der som følge af de supplerende beregninger, bliver støjbelastet og tilbydes facadeisolering efter støjpuljens principper, er blevet hørt separat den 26. marts 2012. Der fremkom ingen bemærkninger.

Høringssvar fra ejerforeningen I.H. Mundtsvej har medført, at Banedanmarks genberegning af støjforholdene også har inddraget forudsætningerne for støj ift. I.H. Mundtsvej, jf. bilag 3 og 4. Af bilag 4 fremgår en figur 4 over de i VVM-redegørelsen

omfattende 7 støjbelastede lejligheder. Det er fundet tilstrækkeligt, at tilbyde de nu 7 støjpåvirkede lejligheder facadeisolering efter støjpuljens principper som beskrevet i VVM-redegørelsen afsnit 5 og vilkår i udkast til VVM-tilladelsen. Høringssvaret har dog givet anledning til at præcisere, at Banedanmark tilbyder alle 53 boliger, der påvirkes af støj som følge af projektet, facadeisolering efter støjpuljens principper, jf. VVM-redegørelsens afsnit 5 og med vilkår i udkast til VVM-tilladelsen.

På baggrund af høringssvar fra DSB har Banedanmark, med deres supplerende beregninger i bilag 3 og 4, redegjort for, at køreplanshastighed på 108 km/t og oplysninger om hastighed ved forsinkelser er korrekte som beskrevet i VVM-redegørelsens afsnit 1.1. DSB har haft Banedanmarks supplerende beregninger i høring og efterfølgende tilsluttet sig denne.

Kopi af høringssvar fremgår af bilag 1.

Naturstyrelsen Roskilde vurderer på baggrund af ovenstående justeringer, at de supplerende bemærkninger og høringssvar ikke ændrer på den samlede stillingtagen til projektet, og VVM-redegørelsen giver et retvisende billede af projektets indflydelse på nærmiljøet sammenholdt med VVM-redegørelsens øvrige materiale.

4. FORVENTET AFGØRELSE

4.1 Afgørelsen

Naturstyrelsen Roskilde træffer afgørelse i sagen på baggrund af det offentliggjorte planforslag med tilhørende VVM-redegørelse, de indkomne høringssvar samt eventuelle udtalelser til den sammenfattende redegørelse fra Hillerød, Allerød, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuner.

Opdatering af kortmaterialet samt ændring af det samlede antal støjbelastede boliger fra 52 til 53, vurderes ikke at have en så væsentlig karakter, at projektet ikke kan realiseres. Derfor vil kommuneplantillægget med retningslinjer og rammer samt udkast til vilkår for VVM-tilladelsen være uændret, bort set fra nyt støjkort nr. 1 i bilag 3 "Notat: Signalprogrammet, VVM for S-banen, støjberegninger" til VVM-redegørelsen (del 2) og figur 9 til kommuneplantillæg (del 1), som det også fremgår af efterfølgende afsnit 4.2 og 4.3.

På baggrund af ovenstående forventer Naturstyrelsen Roskilde at træffe afgørelse om, at projektet kan gennemføres.

Afgørelsen vil omfatte udstedelse af et tillæg til kommuneplan 2009 for Hillerød, Allerød, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuner og meddelelse af VVM-tilladelse til Banedanmark.

4.2 Forventet udformning af kommuneplantillæg

Retningslinjer og rammer for kommuneplantillæg til kommuneplan 2009 for Hillerød, Allerød, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuner for Signalprogrammet forventes formuleret som følgende:

Retningslinjer

Med udstedelsen af dette kommuneplantillæg for Hillerød, Allerød, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuner muliggøres udskiftningen af signalsystemet på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød (også kaldet Signalprogrammet) i overensstemmelse med planlovens § 11 g om VVM-pligtige anlæg og § 11a stk. 1 nr. 4). Retningslinjen gælder for projektområdet, som det fremgår af figur 5.



— Jernbanetracés matrikler mellem Kgs. Lyngby og Hillerød stationer

Figur 5. Oversigt over projektområde, hvor retningslinje og VVM-redegørelsen gælder for. Projektområdet går fra matr. 218a Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby til Matr. Nr. 59a Hillerød markjorder.

Retningslinje2

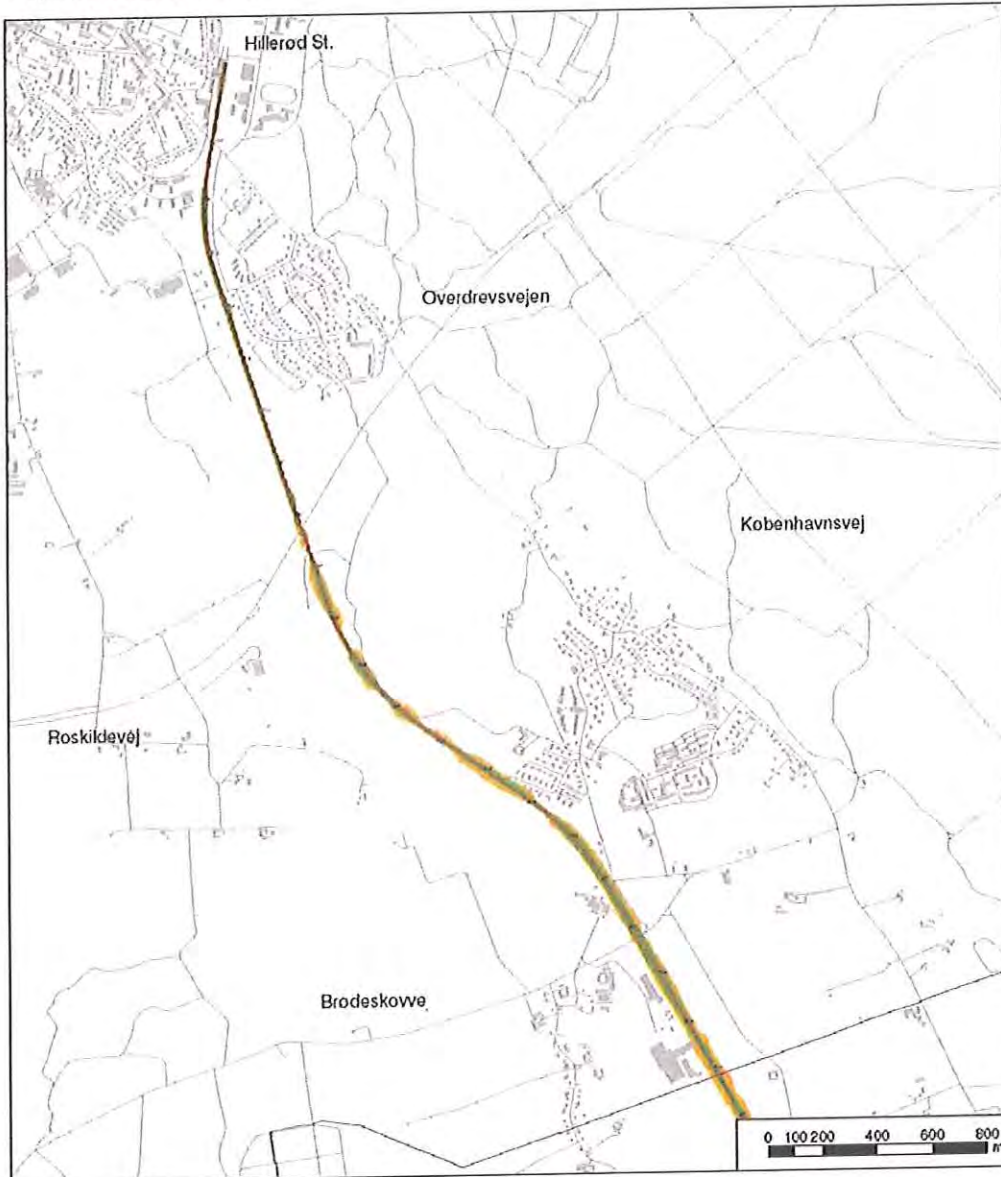
Med udstedelsen af dette kommuneplantillæg vil støjkortene 1-10 fsva. arealet omkring S-banestrækningen Lyngby-Hillerød, fra bilag 3 til VVM-redegørelsen og bilag 2 til den sammenfattende redegørelse, være gældende for Hillerød, Allerød, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuner. Figur 6-9 er en sammenfatning af støjkortene 1-10 fra bilag 3 til VVM-redegørelsen og bilag 2 til den sammenfattende redegørelse.

Støjkortene fra bilag 3 til VVM-redegørelsen erstatter eller ligger til grund for kortene til retningslinjerne for støj, afsnit 5.5 for Allerød Kommuneplan, afsnit om støjforebyggelse i Rudersdal Kommuneplan og afsnit 5.6 for Hillerød Kommune.

Rammer

Signalprogrammet Lyngby-Hillerød kan etableres inden for gældende rammer til Hillerød, Allerød, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuneplaner og medfører ikke ændring af eksisterende rammer.

Banedanmark - Signalprogrammet
VVM for S-banen Lyngby - Hillerød
Støjkart for Hillerød Kommune



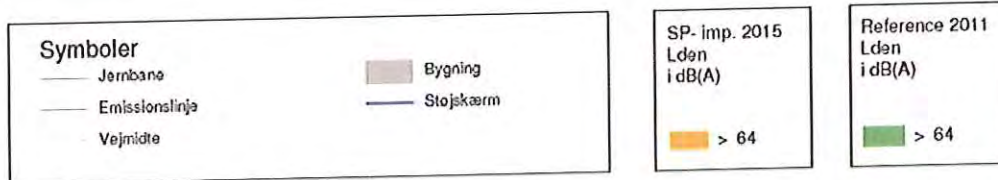
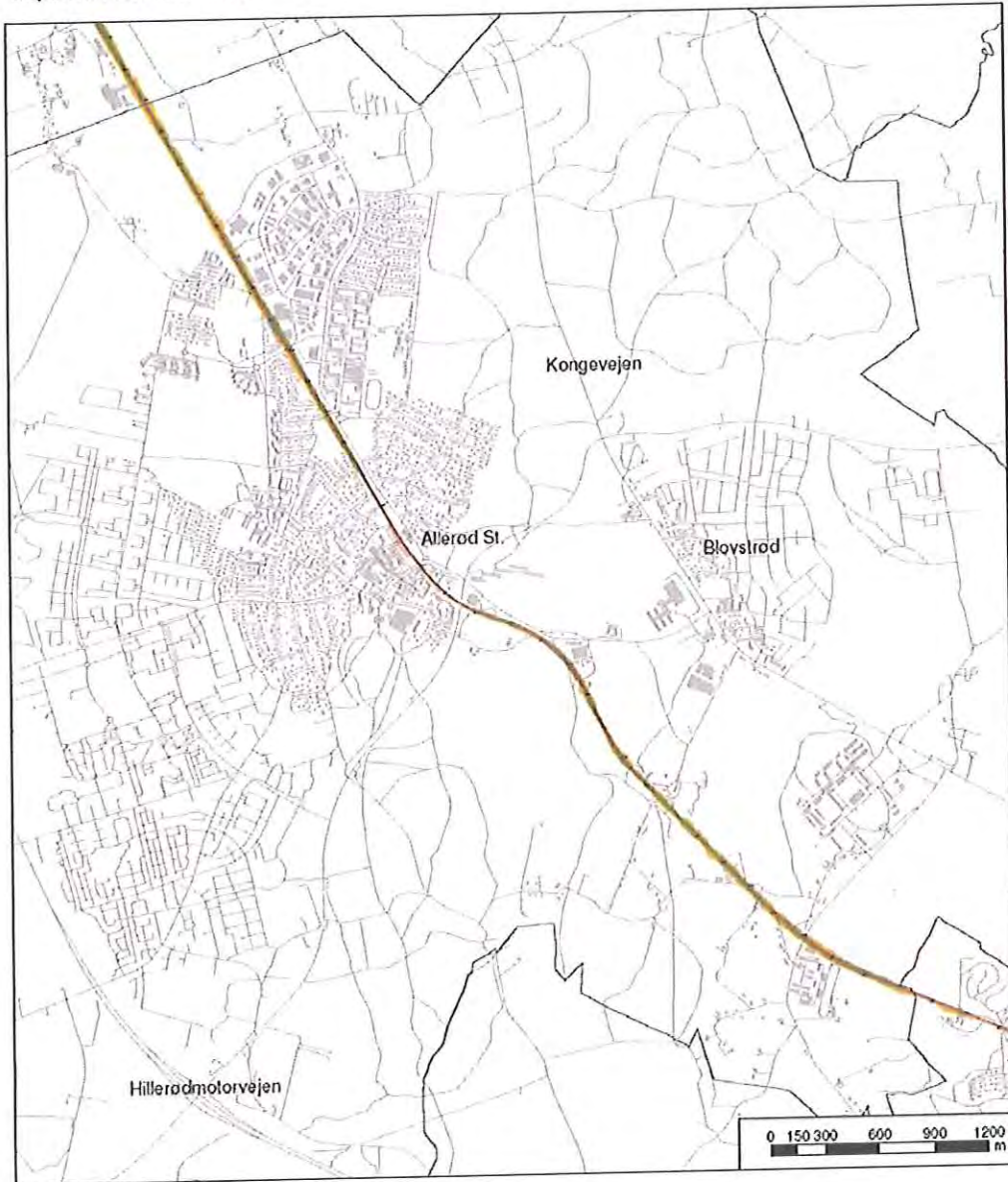
Symboler	
	Jernbane
	Emissionslinje
	Vejmide
	Bygning
	Støjskærm

SP- imp. 2015 Lden i dB(A)	
	> 64

Reference 2011 Lden i dB(A)	
	> 64

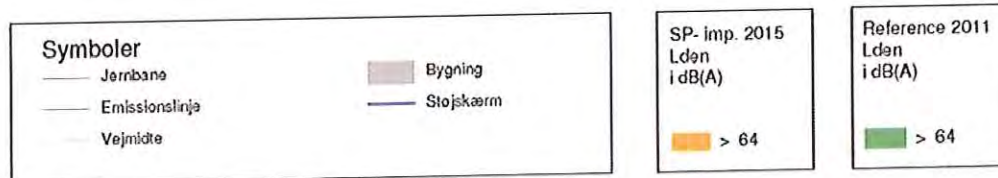
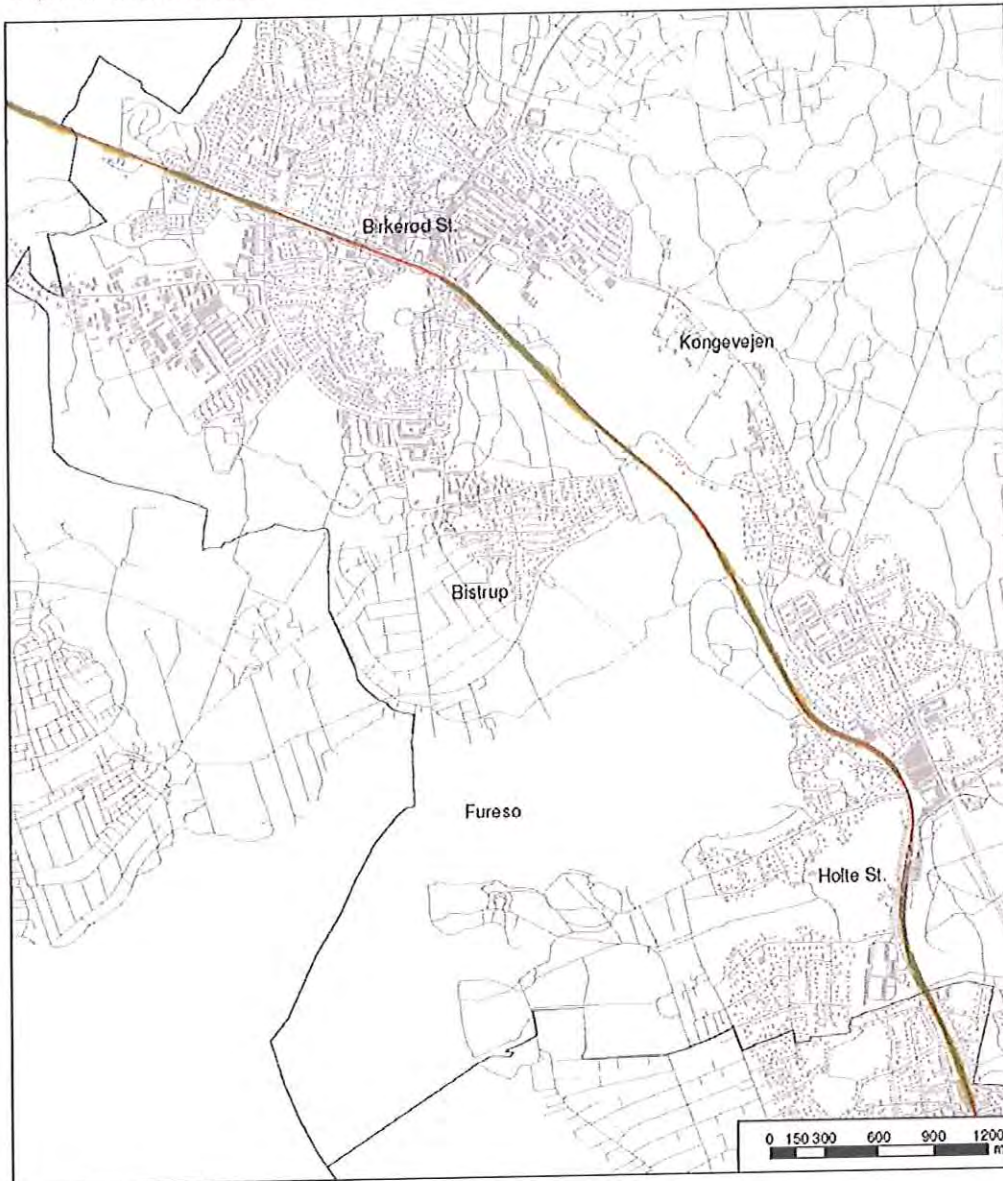
Figur 6. Oversigt over støjkart for Hillerød Kommune, if. støjkart fra VVM-redegørelsens bilag 3.

Banedanmark - Signalprogrammet
VVM for S-banen Lyngby - Hillerød
Støjkort for Allerød Kommune



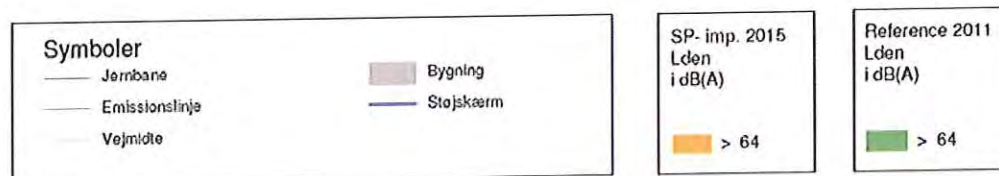
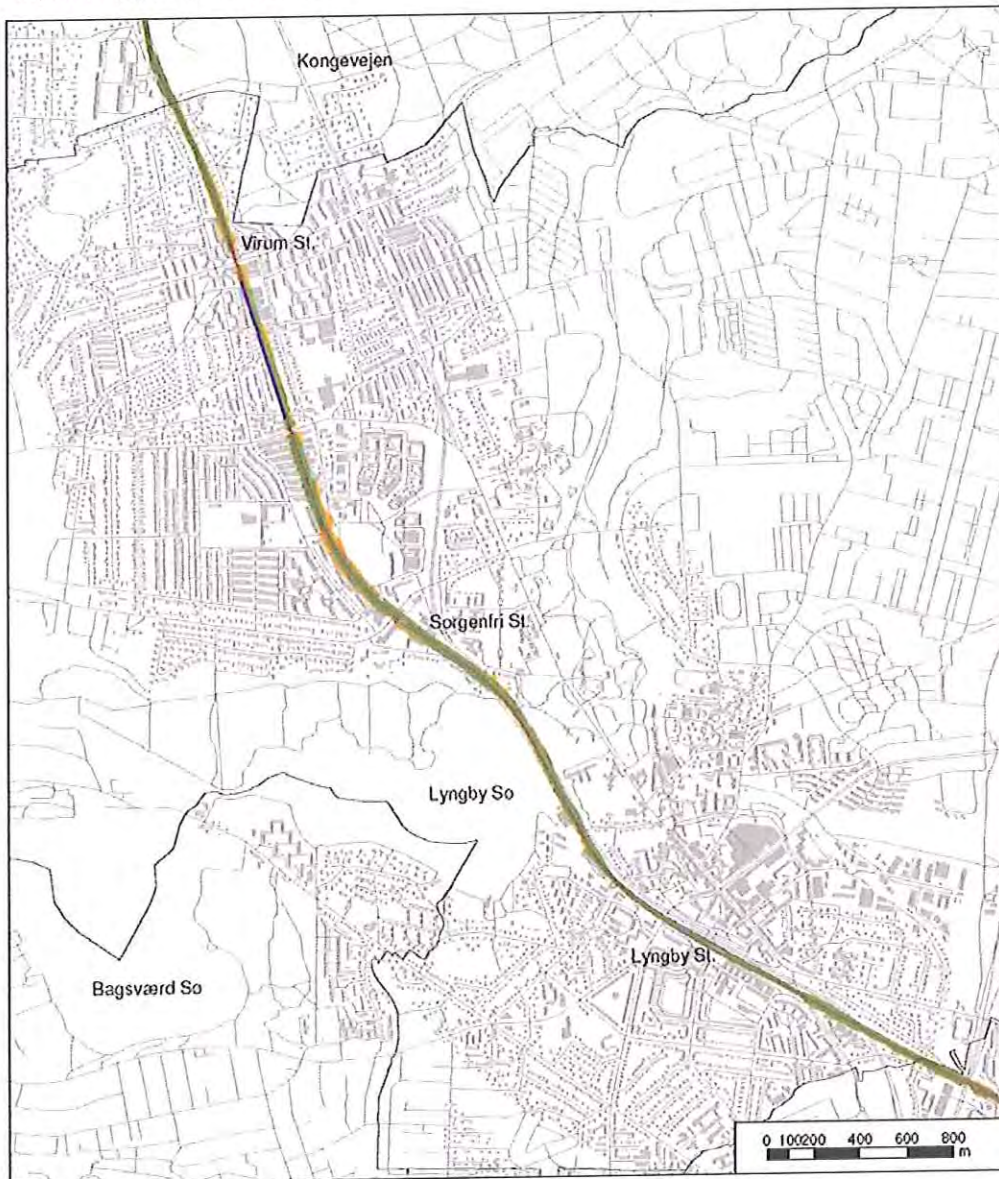
Figur 7. Oversigt over støjkort for Allerød Kommune, jf. støjkort fra VVM-redegørelsens bilag 3.

Banedanmark - Signalprogrammet
VVM for S-banen Lyngby - Hillerød
Støj kort for Rudersdal Kommune



Figur 8. Oversigt over støj kort for Rudersdal Kommune, jf. støj kort fra VVM-redegørelsens bilag 3.

Banedanmark - Signalprogrammet
 VVM for S-banen Lyngby - Hillerød
 Støjkort for Lyngby-Taarbæk Kommune



Figur 9. Oversigt over støjkort for Lyngby-Taarbæk Kommune, jf. det nye støjkort fra den sammenfattende redegørelses bilag 2 (støjkort fra VVM-redegørelsens bilag 3).

4.3 Forventet udformning af VVM-tilladelse

VVM-tilladelsen til Signalprogrammet forventes at indeholde følgende vilkår:

Vilkår

At støjpåvirkningen på de støjpåvirkede boliger, der fremgår af VVM-redegørelsens afsnit 1.4 og bilag 3, nedbringes ved at de tilbydes at indgå i Banedanmarks støjpulje.

Vilkåret er fremsat under de følgende betingelser:

Det er en betingelse for VVM tilladelsen, at en udskiftning af signalsystemet på S-banen, banestrækningen Lyngby – Hillerød sker i overensstemmelse med de oplysninger og beregninger om beliggenhed, udformning og tekniske forhold herunder fx støj- og naturpåvirkninger, som er lagt til grund for Naturstyrelsen Roskildes vurdering af projektets miljøkonsekvenser i VVM-redegørelsen til kommuneplantillæggene.

Der forventes ikke at blive ændret i det stillede vilkår, da der ikke er indkommet oplysninger, der væsentligt ændre på støjpåvirkede boliger. Udkast til VVM-tilladelse, del 4, har været fremlagt i offentligt høring sammen med udkast til kommuneplantillæg, del 1.

5. BEGRUNDELSE FOR AFGØRELSEN

Med et ønske om etablering et nyt signalsystem på Banedanmarks net (Signalprogrammet), der lever op til de fælles europæiske standarder, vil konkret medføre højere sikkerhed, mere effektiv drift, bedre passagerinformation og mulighed for fuldautomatisk drift på S-banen. En udskiftning af de gamle signaler er nødvendig for at sikre en højere regularitet i jernbanedriften i fremtiden.

Ved at udskifte signalsystemerne vil strækningshastigheden kunne hæves på blandt andet S-banen mellem Lyngby og Hillerød fra 88 km/t til 108 km/t (køreplanshastighed). Se også pkt. 3 i udkast til kommuneplantillæg.

Naturstyrelsen Roskilde har vurderet, at med de i VVM-redegørelsen nævnte afværgeforanstaltninger og stillede vilkår i udkast til VVM-tilladelsen, kan etableres uden væsentlige påvirkninger af miljøet i anlægsfasen og driftsfasen for Signalprogrammet.

Det er Naturstyrelsen Roskildes samlede vurdering, at de miljømæssige gener, som projektet giver anledning til, ikke har en sådan karakter eller omfang, at det taler afgørende imod, at projektet etableres.

5.1 Miljøhensyn i afgørelsen

I VVM-redegørelsens afsnit 1.4 og 3 er der redegjort for miljøpåvirkningerne. Der er i kommuneplantillægget og i VVM-redegørelsen redegjort for tænkelige miljøpåvirkninger, og der er i forbindelse med offentlighedsfasen fremkommet bemærkninger, som der er redegjort for i ovenstående afsnit 2-5.

Opdatering af kortmaterialet har ikke medført ændringer af miljøhensynet, som ikke allerede er behandlet.

6. ALTERNATIVER

I VVM-redegørelsens afsnit 2 er der redegjort for alternativer, der primært består af at fortsætte den eksisterende drift med det nuværende signalsystem eller vælge et nyt signalsystem, der ikke medfører en forøgelse af hastigheden.

Konklusionerne om miljøpåvirkningerne fra VVM-redegørelsen og udkast til kommuneplantillæg samt bemærkninger fra offentlighedsfasen, medfører fortsat at projektet med tilhørende afværgeforanstaltninger gennemføres.

7. AFVÆRGEFORANSTALTNINGER

Naturstyrelsen Roskilde har ikke fundet grundlag for at ændre på de valgte afværgeforanstaltninger, der fremgår af VVM-redegørelsens pkt. 5 og udkast til kommuneplantillæg pkt. 3.6.6. Afværgeforanstaltningerne udgør uændret tilbud om støjisolerende tiltag ved isolering af bygningsfacaderne for boliger, der direkte som følge af projektet, bliver støjbelastet.

Afværgeforanstaltningerne er sikret med vilkår i VVM-tilladelsen, som angivet i afsnit 4.3.

8. OVERVÅGNING

Der vurderes, at den overvågning som myndighederne allerede udfører i dag vil være tilstrækkeligt.

9. BILAG

Bilag 1: Kopi af høringssvar.

Bilag 2: Nyt støjkort i stedet for støjkort nr. 1 i bilag 3 "Notat: Signalprogrammet, VVM for S-banen, støjberegninger" til VVM-redegørelsen

Bilag 3: Supplerende støjberegning til Banedanmarks høringssvar.

Bilag 4: Banedanmarks høringssvar.

Bilag 5: Støjrapport fra 1/7-2010 udarbejdet af Cowi til lokalplan 209.

Miljøministeriet
Naturstyrelsen Roskilde
Ny Østergade 7-11
4000 Roskilde

Telefon nr. 72 54 30 00
ros@nst.dk
www.Naturstyrelsen.dk
ISBE: 978-87-7279-963-6



Udskiftning af signalsystemet på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød (Banedanmarks signalprogram)

Sammenfattende redegørelse - bilag



Indkaldelse af ideer og forslag
Forslag til kommuneplantillæg
VVM-redegørelse
Sammenfattende redegørelse - Bilag
Kommuneplantillæg

April 2012

INDHOLD

1.	Bilag 1 Høringssvar	3
1.1	Gry og Henrik Wise, Elledamsvej 6.	3
1.2	Lyngby-Taarbæk Kommune	4
1.3	Ejerforeningen I.H. Mundts vej 11-23.	5
1.4	DSB Ejendomme	7
1.5	Høringssvar fra DSB S-tog af Banedanmarks suppl. støjberegninger	9
1.6	Hillerød Kommune	11
1.7	Rudersdal Kommune	12
2.	Bilag 2 Nyt støjkort nr. 1 i bilag 3 til VVM-redegørelsen	13
3.	Bilag 3 Supplerende støjberegninger	14
4.	Bilag 4 Banedanmarks høringssvar	14
5.	Bilag 5 Rapport om trafikstøj for Baune Alle fra 1/10-07	14

1. BILAG 1 HØRINGSSVAR

1.1 Gry og Henrik Wise, Elledamsvej 6.

Fra: Henrik Wiese [hw@changemarketing.dk]

Sendt: 8. januar 2012 22:27

Til: NST - Roskilde Storstrøm postkasse

Cc: Gry Asnæs

Emne: Høringsvar i forbindelse med udskiftning af signalsystemet på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød

Da vi har en ejendom der - i hele sin længde - ligger lige op ad S-banen, ca. 200 meter nord for Holte Station, vil vi med sikkerhed blive berørt såfremt maximal-hastigheden hæves til de varslede 120 km/t.

I forvejen lider vi meget under støj fra jernbanen, der i de seneste år er blevet stærkt forværret, sandsynligvis på grund af fejlbehæftede skinnerlibninger.

Vores vurdering er således at støjniveauet nu er tilbage på det niveau det var, da vi byggede vores hus for 10 år siden. Dengang så vi frem til- og planlagde - at det blev indsat nye S-togs-stammer. Det blev også markant bedre i en periode, men desværre med tilbagefald.

Det er baggrunden for at vi er optaget af ikke at få yderligere forringelser som følge af vores naboskab med jernbanen, som vi iøvrigt er positivt indstillet overfor.

Det er især udelivet vi frygter at få spoleret, med en deraf følgende forringelse af livskvaliteten. Vores matrikel strækker sig ca. 85 meter langs banen, og da vores have kun er 26 meter bred på det bredeste sted, er toget an faktor overalt i haven.

Vi vil derfor forvente af Banestyrelsen eller anden relevant myndighed at der monteres et æstetisk, naturligt støjværn med slyngplanter som efeu eller lignende langs hele vores matrikel.

I modsat fald vil vi opleve forringet livskvalitet og vores ejendom vil også miste værdi.

Vi vil derfor invitere de relevante personer til en besigtigelse af vores matrikel, så vi i fællesskab kan finde frem til en løsning som alle parter kan leve med.

Med venlig hilsen

Gry og Henrik Wiese
Elledamsvej 6
2840 Holte
40277976
20737113

1.2 Lyngby-Taarbæk Kommune

Naturstyrelsen Roskilde
Ny Østergade 7-11
4000 Roskilde

Scannet
03 JAN. 2012

Dato: 22.12.2011
Ref.: 0001
J.nr.: 20111216688

MODTAGET

03 JAN. 2012

VVM-høring om Banedanmarks signalanlæg på strækningen Lyngby-Hillerød

Kommunalbestyrelsen har den 19. december 2011 behandlet forsløget til kommuneplantlæg med tilhørende VVM-redegørelse for nyt signalanlæg på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød.

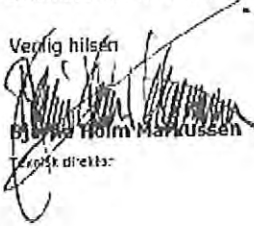
Kommunalbestyrelsen har noteret det oplyste med hensyn til de med projektet forbundne sikkerheds- og hastighedsræssige forhold.

Samtidig har man noteret, at projektet vurderes at ville medføre et støj på op til 4 dB over Miljøstyrelsens vejledende krav, og at Banedanmark derfor tilbyder støjisolering af de boliger, hvor grænseværdierne overstiges.

Kommunen ønsker i den forbindelse gerne oplyst de konkrete ejendomme beliggende i kommunen, hvor der vil blive tilbudt den nævnte støjisolering.

Afslutningsvis finder vi, at det i forbindelse med høringen benyttede kortmateriale m.v. bør ajourføres, så det fremstår tidssvarende.

Venlig hilsen


Bjørn Holm-Markussen
Teknisk direktør


Ole Dam Mortensen
Ovrlinjeleder

Teknisk Forvaltning

Rådhuset
2000 Rgs. Lyngby
Tlf. 45 97 30 00
Fak. 45 97 35 23

edn@tdi.dk
www.tdi.dk

1.3 Ejerforeningen I.H. Mundts vej 11-23.

Ejerforeningen I. H. Mundts Vej 11-23

v. formand Svend Lyngje Jensen

I. H. Mundts Vej 17, st. tv.

2830 Virum

11. januar 2012

Til Naturstyrelsen

ros@nst.dk

Høringssvar vedrørende forslag til tillæg til kommuneplan, VVM-tilladelse m.v. vedrørende udskiftning af signalanlæg på S-banestrækningen Lyngby – Hillerød (Banedanmarks Signalprogram)

Ejerforeningen I. H. Mundts Vej 11-23 vil gerne komme med indsigelser til ovennævnte forslag, da vores ejendom, som ligger lige ved Sorgenfri Station, vil blive påvirket af øget støj, hvis togenes hastigheder sættes op, sådan som udskiftningen af signalanlægget muligvis gør.

Vi har ikke kunnet finde angivelse i materialet af, præcis hvilke boliger som efter beregningerne vil blive belastet af støj over grænseværdierne. Nogle af beboerne i vores ejendom, men langt fra alle, har fået tilsendt høringsbrev, og vi kan ikke rigtig finde en logisk forklaring på, hvem der har fået, og hvem der ikke har.

Det fremgår af materialet, at hele vores ejendom vil blive påvirket af forøget støj. For så vidt angår de lejligheder, som er beliggende i den del af ejendommen, der ligger langs banen (nr. 15, 17, 19, 21 og 23, i alt 36 lejligheder), ser det nærmest ud på kortet som om grænseværdien vil blive overskredet, men det er meget svært at se på støjkortene, præcis hvor grænsen går. Under alle omstændigheder oplever vi allerede en væsentlig støjpåvirkning fra S-togene, særlig når vejret er sådan, at man gerne vil have vinduerne åbne, og vi finder det derfor problematisk, hvis støjen øges.

Vi finder derfor, at udstedelsen af VVM-tilladelse m.v. kun bør ske med vilkår om, at der, før hastigheden på strækningen kan sættes op, skal foretages støjreducerende foranstaltninger på skinner og/eller tog, således at der ikke bliver tale om en forøgelse af støjen i forhold til i dag. Vi finder det ikke tilstrækkeligt, at der - som Banedanmark har lagt op til, og som det fremgår af udkastet til VVM-tilladelse - gives tilbud om lydisolering til de boliger, der belastes over grænseværdien, og som ikke tidligere har modtaget sådant tilbud.

Det forekommer for det første uforståeligt, at kun de boliger, som ikke tidligere har fået tilbuddet, skal omfattes. Dels kan boligen have skiftet ejer, dels er forudsætningerne for at tage stilling til tilbuddet væsentligt ændret, hvis støjen bliver forøget. Desuden fremgår det ikke klart, om der fortsat kun vil være tale om et tilskud, så der vil være en betydelig egenbetaling.

Vigtigere er det imidlertid, at vi helt grundlæggende ikke finder, at tilbud om lydisolering er tilstrækkeligt. Som det også fremgår af Banedanmarks støjhandlingsplan, er lydisolering m.v. ikke den optimale måde at reducere støjgenerne på. Bl.a. hjælper det jo ikke meget, når man har åbne vinduer. Vi finder derfor, at støjen bør reduceres ved kilden i overensstemmelse med Banedanmarks egen langsigtede strategi i støjhandlingsplanen. Det fremgår også af handlingsplanen, at der er gode muligheder herfor inden for den tidshori-

sont, som der her er tale om. Hvis fordelene ved at sætte hastigheden op er så store, som det angives i VVM-vurderingen, må der også kunne bruges de nødvendige midler på at sikre, at dette ikke medfører en yderligere støjbelastning af naboer. Vi skal i den forbindelse bemærke, at det antal boliger, som ifølge beregningerne belastes over grænseværdierne, vil blive mere end 3-doblet ved den forøgede hastighed. Hertil kommer alle de boliger, som vil blive yderligere belastet uden dog at nå helt op på grænseværdien, samt de boliger, som allerede er belastet over grænseværdien, og som også bliver yderligere (over)belastet.

I Banedanmarks støjhandlingsplan lægges der op til reduktioner af støjen, hvilket er i overensstemmelse med EU's støjdirektiv. Det forekommer at være i klar modstrid med direktivets formål, hvis der gives tilladelse til en så væsentlig en forøgelse af støjbelastningen af boliger på strækningen, som der her lægges op til.

Med venlig hilsen

Svend Lynge Jensen

1.4 DSB Ejendomme



Naturstyrelsen Roskilde
Ny Østergade 7-11
4000 Roskilde

Mail: ros@nst.dk

VVM redegørelsen for Udskiftning af signalsystemet på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød

DSB og DSB S-tog har med Interesse læst kommuneplantillæg og VVM-redegørelsen for det nye signalsystem og har følgende bemærkninger.

Køreplanshastighed

Som del af forudsætningerne for miljøvurderingerne af signalprogrammet indgår, at køreplanshastigheden på strækningen øges fra 87 km/t mellem Lyngby og Holte og 90 km/t mellem Holte og Hillerød til 108 km/t for hele strækningen. På side 6 i VVM-bekendtgørelsens bilag 4 står der, "at strækningshastigheden kan nå op på 120 km/t. Hastigheder over 108 km/t benyttes kun ved indhentning af forsinkelser."

Den sidste fremhævede sætning bør udgå, da det ikke er korrekt. Den forudsatte køreplanshastighed på 108 km/t kræver, at der på de fleste delstrækninger uden for byerne køres mere end 108 km/t og op til 120 km/t.

Den forudsatte køreplanshastighed på 108 km/t er fastlagt på baggrund af erfaringer fra Hundige - Køge strækningen. På denne strækning bliver de fleste tog i normal trafik ikke fremført ved hastigheder over 110 km/t. Imidlertid forudsætter det at der ved forsinkelser kan indhentes tid ved at køre op til 120 km/t. Dette rammer primært tog i aktuel rejseretning i myldretiderne, dvs. mod København mellem kl. 7.00-9.00 og mod Hillerød mellem kl. 14.30-17.30 og selv da kun på et fåtal af afgange.

Alternativer

Udskiftningen af signalsystemet medfører en lang række af fordele, herunder:

- højere sikkerhed
- mere effektiv drift
- bedre passagerinformation
- mulighed for fuldautomatisk drift på S-banen
- at toghastigheden (køreplanshastigheden) kan øges fra 88 til 108 km/timen på strækningen Lyngby - Hillerød

På baggrund af VVM redegørelsen er det DSB S-togs vurdering at konsekvenserne for miljøet er så begrænsede, at de beskrevne alternativer ikke bør komme på tale.

Det gælder såvel 0-alternativer, som en fastholdelse af eksisterende hastigheder. Idet der som beskrevet kan opnås betydelige samfundsmæssige fordele ved nyttiggørelse af mulighederne for at øge hastighederne på strækningen.

Ejendomme

3. januar 2012

DSB
Byggherre
Kaiavebod Brygge 32, 5. sal
DK-1560 København V

Direkte 24 68 83 10
cc@dsb.dk
www.dsb.dk



Placering af antenner på kørestrømsmaster vil også være en uhensigtsmæssig løsning pga. de driftsmæssige konsekvenser.

Side 2/2

Placering af relæhytter

3. januar 2012

Placering af relæhytter i Lyngby og Holte bør tage højde for evt. fremtidige udbygninger af strækningen med et 3./4. spor, for herved at undgå fordyrelser af et sådan projekt.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Charlotte Callesen', written in a cursive style.

Charlotte Callesen

1.5 Høringssvar fra DSB S-tog af Banedanmarks suppl. støjbe- regninger

Fra: Joachim Bak [mailto:JBak@S-TOG.DSB.DK]

Sendt: 13. marts 2012 11:54

Til: NST - Roskilde Storstrøm postkasse

Cc: Anne Pilegaard; Charlotte Callesen [DSB]

Emne: SV: Anmodning om bemærkning til banedanmarks høringssvar ifbm. VVM, Signalprogrammet. Lyngby - Hillerød.

Til Naturstyrelsen Roskilde

Vi har fra DSB S-tog intet at bemærke til det fremsendte materiale på VVM Lyngby - Hillerød. Vi kan godt tilslutte os, at fremføringshastigheden på strækningen Lyngby – Hillerød kan forventes at blive i størrelsesorden 100-105 km/t, baseret på erfaringer fra andre strækninger, hvor den tilladte hastighed ligeledes er 120 km/t.

Med venlig hilsen

Joachim Bak

DSB S-tog a/s

Fra: Charlotte Callesen [mailto:cc@dsb.dk]

Sendt: 6. marts 2012 14:13

Til: Joachim Bak; Anne Pilegaard

Emne: VS: Anmodning om bemærkning til banedanmarks høringssvar ifbm. VVM, Signalprogrammet. Lyngby - Hillerød.

Hej Joakim og Anne

Der er kommet svar tilbage på S-togs bemærkninger til signalprogrammet.

Som I kan se af nedenstående mail, så vil de gerne have S-togs bemærkninger til Banedanmark/Atkins svar på vores bemærkninger.

Joakim, for at lette kommunikationen så vil jeg foreslå, at du skriver direkte til Naturstyrelsen Roskilde.

Venlig hilsen

Charlotte Callesen

DSB Ejendomme
Bygherre
Kalvebod Brygge 32
1560 København V
Telefon 24 68 88 10
Mail cc@dsb.dk

Internet www.dsb.dk samt www.dsb.dk/ejendomme

Fra: Bertelsen, Christian [mailto:chrbe@nst.dk]

Sendt: 6. marts 2012 11:16

Til: Charlotte Callesen
Cc: Flemming.Johansen@atkinsglobal.com
Emne: Anmodning om bemærkning til banedanmarks høringsvar ifbm. VVM, Signalprogrammet. Lyngby - Hillerød.

DSB Ejendomme
Att.: Charlotte Callesen

DSB og DSB S-tog har i forbindelse med den offentlige høring af forslag til kommuneplantillæg samt VVM-redegørelse for Signalprogrammet. Lyngby - Hillerød fremsendt bemærkninger.

Naturstyrelsen har forlagt disse for bygherre, Banedanmark, med det vedhæftede svar.

Køreplanshastigheden er en væsentlig parameter for støjpåvirkningen, som er VVM-redegørelsens mest udprægede miljøpåvirkning.

DSB Ejendomme bedes til Naturstyrelsen Roskilde fremsende bemærkninger til svar fra Banedanmark senest den 13. marts 2012.

Med venlig hilsen

Christian Bertelsen
Fysisk planlægning og VVM
Dir tlf.: (+45) 7254 3008
chrbe@nst.dk

Miljøministeriet
Naturstyrelsen Roskilde
Ny Østergade 7-11
DK - 4000 Roskilde
Tlf.: (+45) 7254 3000
www.naturstyrelsen.dk

Officielle mails bedes sendt til ros@nst.dk

1.6 Hillerød Kommune

Naturstyrelsen Roskilde
Ny Østergade 7-11
4000 Roskilde

By og Miljø
Trollesmindealle 27
3400 Hillerød
Tlf. 7232 2133
Fax 7232 3213
bra@hillerod.dk@hillerod.dk

Sag 219-2011-54780
2. januar 2012

VVM for signaludskiftning Lyngby - Hillerød

Naturstyrelsen Roskilde offentliggjorde den 14. november 2011 et forslag til kommuneplan med VVM-redegørelse for udskiftning af signalanlæg på S-banen for blandt andet Hillerød Kommune.

Hillerød Byråd har ikke bemærkninger til det offentliggjorte kommuneplantillæg for Hillerød Kommune og den tilhørende VVM-redegørelse for udskiftning af S-banens signalanlæg.

Med venlig hilsen

Bjørn Raagaard Andersen
Byplanarkitekt, projektleder

1.7 Rudersdal Kommune

Kære Christian

Godt nytår. Rudersdal Kommune har behandlet forslag til tillæg til Kommuneplan den 7.12.2011.

Rudersdal Kommune har ikke bemærkninger til forslaget.

Venlig hilsen

Maj-Britt Tinglev

Ingeniør - Trafikplanlægning

Teknik og Miljø | Vej | Øverødvej 2 | 2840 Holte

Tlf. 46 11 23 15 | Mobil 72 68 23 15

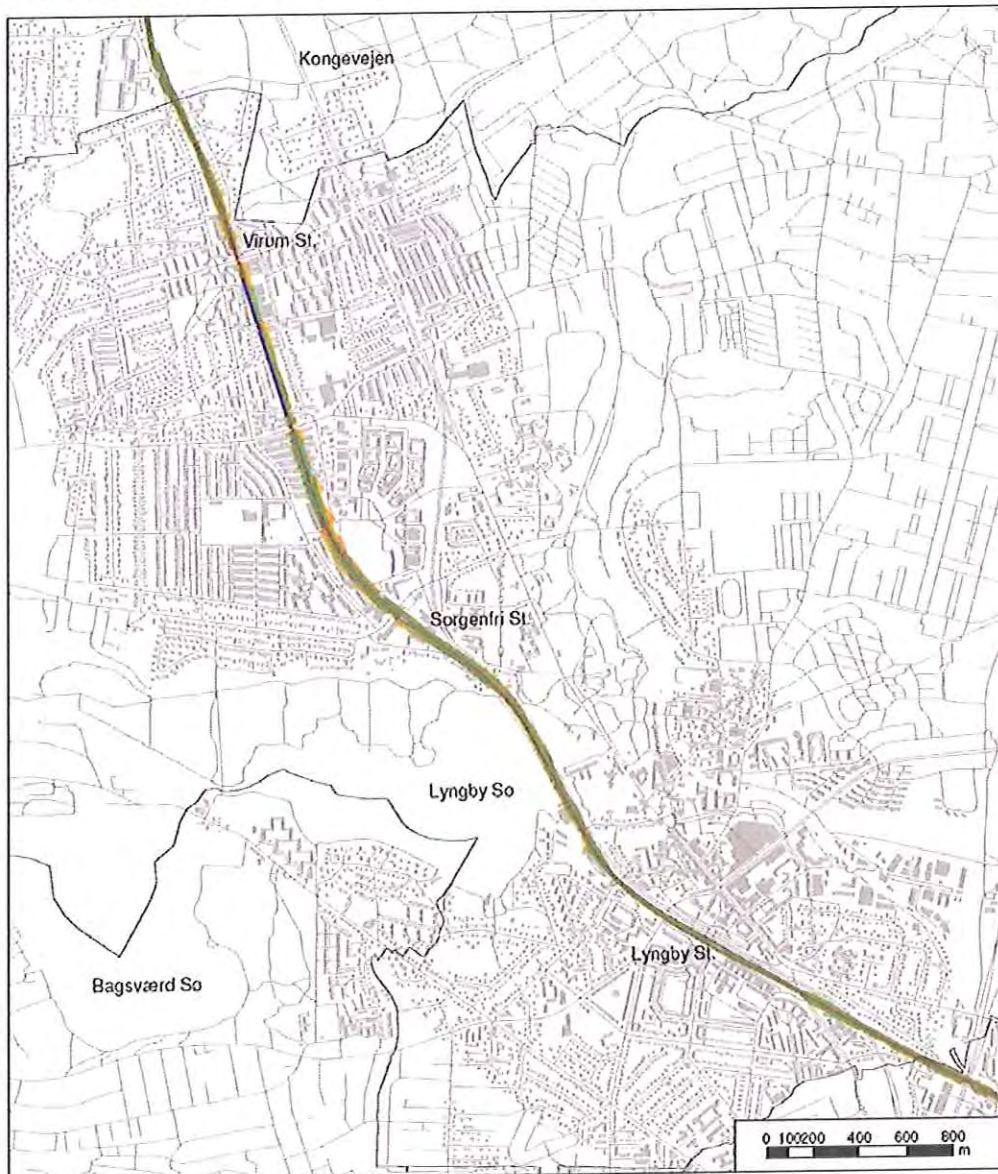
mbt@rudersdal.dk | www.rudersdal.dk

Bemærk at e-mails sendt direkte til en sagsbehandler ikke kan forventes besvaret umiddelbart. Brug venligst Teknik og Miljø's hovedpostkasse teknikogmiljoe@rudersdal.dk - Det sikrer, at din henvendelse hurtigt lander hos den rigtige sagsbehandler.

Henvendelse vedrørende nye forhold inden for Teknik og Miljøområdet skal altid sendes til teknikogmiljoe@rudersdal.dk

2. BILAG 2 NYT STØJKORT NR. 1 I BILAG 3 TIL VVM-REDEGØRELSEN

Banedanmark - Signalprogrammet
VVM for S-banen Lyngby - Hillerød
Støj kort for Lyngby-Taarbæk Kommune



Symboler	
	Jernbane
	Emissionslinje
	Vejmidte
	Bygning
	Støjskærm

SP- imp. 2015 Lden i dB(A)	
	> 64

Reference 2011 Lden i dB(A)	
	> 64

- 3. BILAG 3 SUPPLERENDE STØJBeregninger**
- 4. BILAG 4 BANEDANMARKS HØRINGSSVAR**
- 5. BILAG 5 RAPPORT OM TRAFIKSTØJ
FOR BAUNE ALLE FRA 1/10-07**

Miljøministeriet
Naturstyrelsen Roskilde
Ny Østergade 7-11
4000 Roskilde

Telefon nr. 72 54 30 00
ros@nst.dk
www.Naturstyrelsen.dk
ISBE: 978-87-7279-963-6



Symboler

- Jernbane
- Emissionslinje
- Vejmidte
- Bygning
- Støjskærm

SP- imp. 2015
Lden
i dB(A)

■ > 64

Reference 2011
Lden
i dB(A)

■ > 64

NOTAT

Projekt **Signalprogrammet, VVM af S-banen Lyngby-Hillerød**
 Kunde **Banedanmark**
 Notat nr. **1**
 Dato **2012-02-08**
 Til
 Fra **Kenneth Grenaa Lillelund**
 Kopi til

1. Indledning

I forbindelse med behandlingen af høringssvar er der udført supplerende beregninger af togstøj.

Dato 2012-02-08

2. Forudsætninger

Til de supplerende støjberegninger er der foretaget en opdatering af bygninger på strækningen. Til opdateringen er der anvendt ortofotos for 2010.

Ramboll
 Olof Palmes Allé 22
 DK-8200 Aarhus N

T +45 8944 7700
 F +45 8944 7625
 www.ramboll.dk

Bygningsdata fra de tidligere beregninger er sammenlignet med ortofotos, og væsentlige uoverensstemmelser er beskrevet i det følgende. Der er nedrevet en række mindre bygninger, som ikke anvendes til beboelse. Disse er fjernet fra støjberegningerne, men de er ikke nærmere omtalt her. Detaljerne kan oplyses, hvis der er behov for det.

Der er kun foretaget ændringer i beregningsgrundlaget mellem Lyngby station og Hillerød station og indenfor 64 dB grænsen.

Der ændres ikke i det trafikale grundlag.

2.1 I. H. Mundtsvej

Forudsætninger for beregninger ved I. H. Mundts vej er gennemgået, og der er fundet følgende:

- Perronoverdækningen er indregnet som en lukket bygning, men der er tale om en delvis åben overdækning, som på de åbne stykker kun har begrænset støjafskærmende virkning. Bygningen afgrænses til den lukkede del.
- Overdækket cykelparkering på P-pladsen til butikstorvet er indregnet som en lukket bygning, men der er tale om en

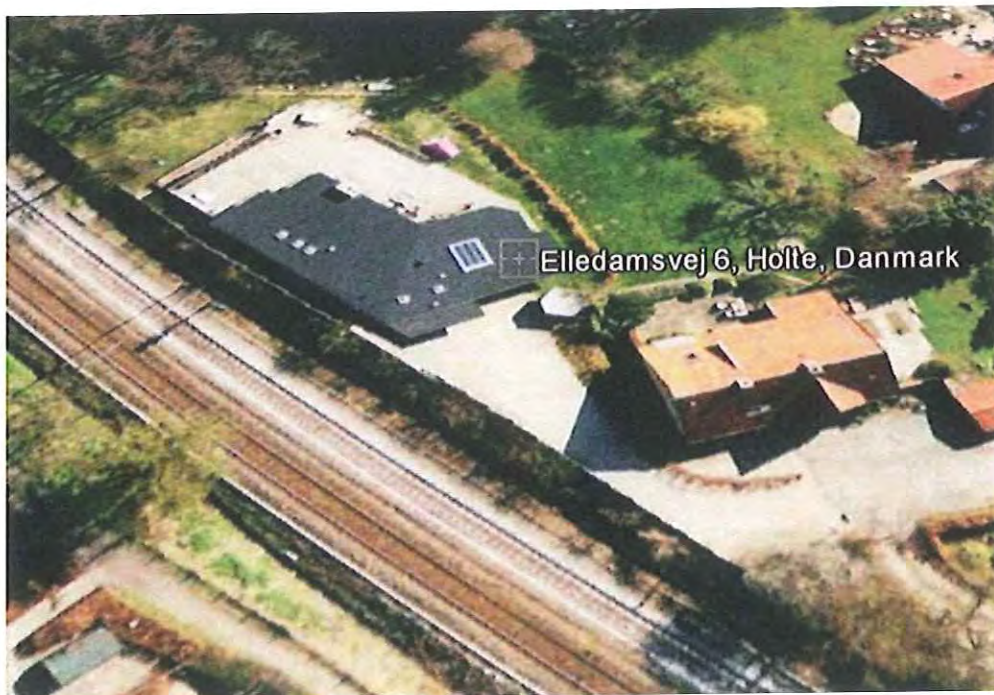
åben overdækning med begrænset støjskærmende effekt. Overdækningen udgår af beregningerne.



2.2

Elledamsvej 6

Der er et raftehegn langs banen, se billeder fra google. Hegnets virkning som støjskærm er ikke nærmere kendt, men det vurderes, at den er begrænset, fordi rafterne ikke slutter tæt. Hegnet har ikke været medregnet tidligere, og dette forudsættes uændret.



2.3 Nye boliger i den nordlige del af Lyngby (Hvalen)

Der er opført nye etageboliger på Baune alle/Mortonsvej i Lyngby. De nye boliger medtages i de supplerende beregninger, se billede. De røde bygninger er nye.



2.4 Birkerød haveforening

I Birkerød ligger der en haveforening tæt op til banen. Nogle af haveforenings husene er på størrelse med et mindre parcelhus, og det formodes, at de benyttes til overnatning. De har ikke tidligere indgået i beregningerne, og dette forudsættes uændret.



Høringsnotat

Signalprogrammet, S-banen, VVM Lyngby – Hillerød

Projektnummer: 1010526

Dato: 21. februar 2012
Rev. 4 af 26.marts 2012

Sammenfatning af høringssvar modtaget i forbindelse med høringen af Forslag til kommuneplantillæg, miljørapport og VVM-redegørelse vedr. Banedanmarks Signalprogram på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød

Dette notat sammenfatter Banedanmarks bemærkninger til de høringssvar, der er indkommet i forbindelse med Naturstyrelsens offentliggørelse af Forslag til kommuneplantillæg inkl. miljørapport (del 1), VVM-redegørelse (del 2), Ikke teknisk resumé (del 3) og Udkast til VVM-tilladelse (del 4) af Banedanmarks udskiftning af signalsystem på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød.

Ved VVM-høringens udløb havde Naturstyrelsen modtaget i alt 6 høringssvar fra Rudersdal Kommune, Hillerød Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, DSB Ejendomme, Gry og Henrik Wiese Elledamsvej 6 2840 Holte og Ejerforeningen I.H. Mundts Vej 11-23.

Nedenstående er Banedanmarks bemærkninger til de indkomne høringssvar, som er indkommet som et resultat af høringen af myndigheder og offentligheden.

Rudersdal Kommune og Hillerød Kommune

De to kommuner har meddelt, at de ikke har nogen bemærkninger til det udsendte planforslag, miljørapport og VVM-redegørelse.

Lyngby-Taarbæk Kommune

Lyngby-Taarbæk Kommune bemærker, at projektet medfører øget støjbelastning på op til 4 dB over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, og at Banedanmark derfor tilbyder støjisolering af de boliger, hvor grænseværdierne overskrides. Kommune ønsker oplyst hvilke konkrete ejendomme beliggende i kommunen, som vil blive tilbudt støjisolering.

Endvidere bemærker kommunen, at det anvendte kort materiale i VVM-redegørelsen bør ajourføres, og påpeger et nyt boligbyggeri (kaldet Hvalen) nord for Lyngby st. (tidligere Lyngby Tekniske Skole).

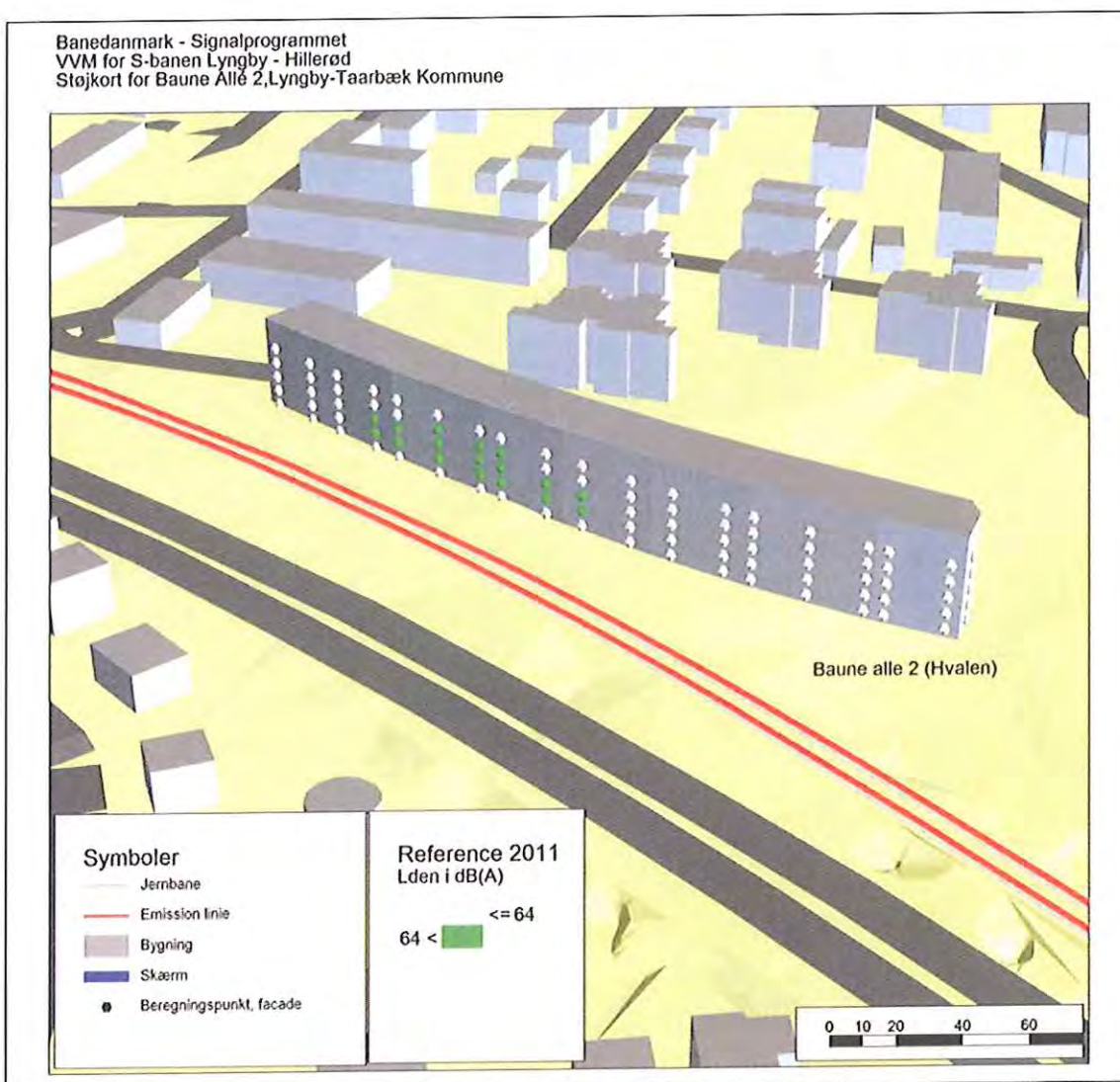
Teknisk notat

Banedanmarks bemærkninger

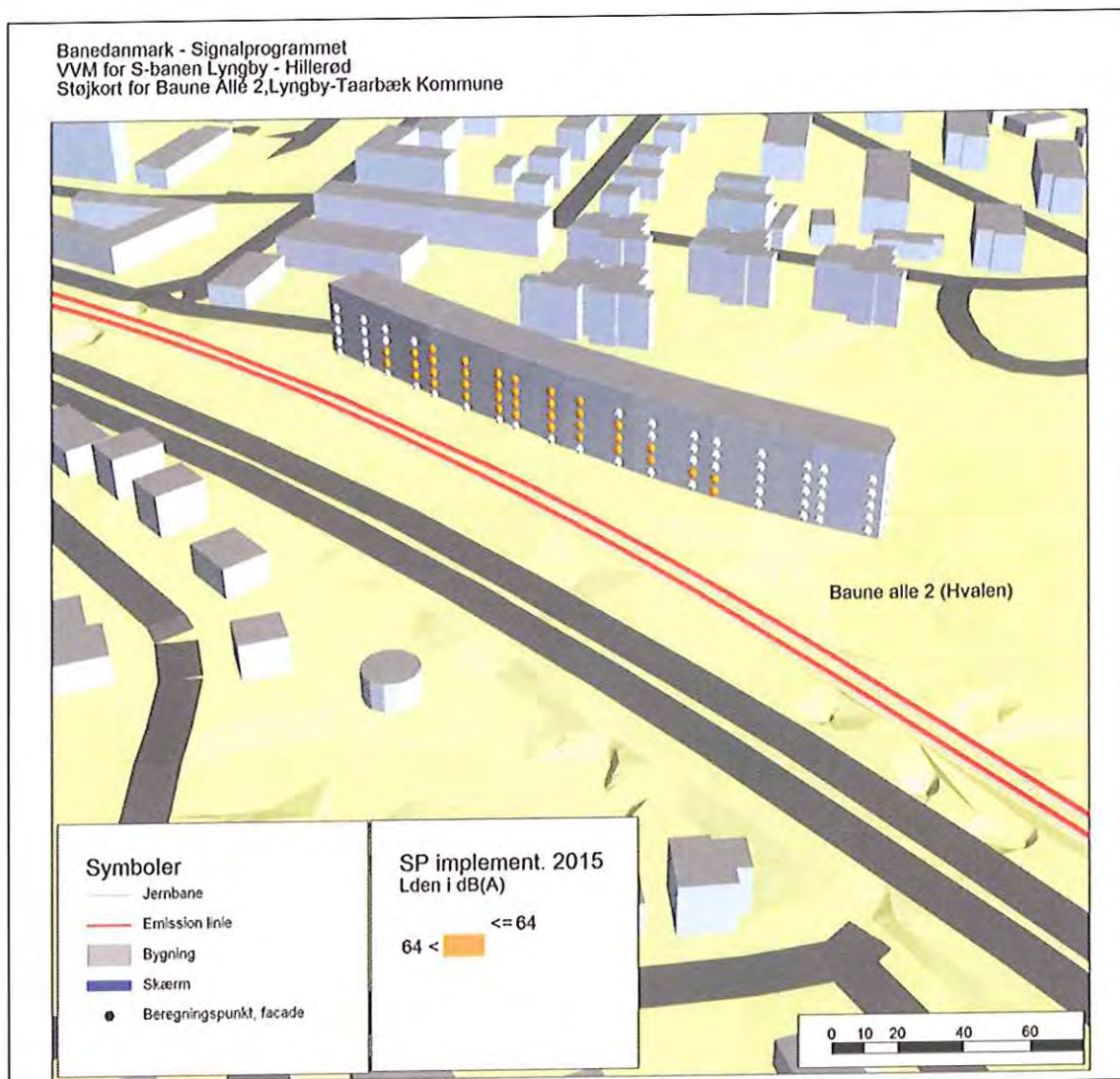
Banedanmark vil fremsende en liste til kommunen over boliger i Lyngby-Taarbæk Kommune som tilbydes støjisolering.

I VVM-redegørelse er benyttet ca. fem år gamle kort som grundlag for støjberegninger langs med banen. Efterfølgende har Banedanmark gennemført en kortanalyse, der sammenligner de fem år gamle kort med nye kort. Analysen viser, at der på banestrækningen Lyngby st. - Hillerød st. er opført en ny boligjendom på strækningen - nemlig føromtalt etagebyggeri nord for Lyngby st.

Banedanmark har revideret støjberegningen omkring det nye boligbyggeri. Resultatet viser, at ejendommen er belastet af togstøj over 64 dB både før og efter implementeringen af Signalprogrammet.



Figur 1. Beregnet støjniveau på facaden af Baune Allé 2. Situation i 2011 inden implementering af Signalprogrammet.



Figur 2. Beregnet støjniveau på facaden af Baune Allé 2. Situation i 2015 efter implementering af Signalprogrammet.

Banedanmark er desuden vidende om, at det nye etagebyggeri nord for Lyngby også er beliggende meget tæt Lyngby Omfartsvej, og at ejendommen er opført med en stor støjafskærmende glasfacade ud mod jernbanen og motorvejen for at kunne overholde støjgrænserne. Samtlige beboelser har således facade modsat jernbanen ud til Lyngby Sø og er ikke støjbelastede i hverken før- eller eftersituation. På denne baggrund vurderes det, at der ikke skal gennemføres støjreducerende tiltag ved det nye boligbyggeri.



Foto. Hvalen, Glasfacade mod S-banen og Lyngby Omfartsvej

Som det ses på foto har bygningen en svalegang, som er glasinddækket ud mod banen og motorvejen.

DSB og DSB S-tog

DSB og DSB S-tog gør opmærksom på, at der generelt køres op til 120 km/t på delstrækninger uden for byerne og ikke kun ved forsinkelser.

Endvidere bemærker DSB og DSB S-tog, at der ved placering af nye relæhytter ved Holte og Lyngby stationer bør tages højde for en fremtidig sporudvidelse med et 3. og 4. spor.

Banedanmarks bemærkninger

DSB og DSB S-tog bemærker, at togene mellem stationerne kører mere end 108 km/t og op til 120 km/t.

Af den nuværende køreplan 2012 for S-tog fremgår det af hastighedsdiagram for E-linjen Køge – Hillerød, at køreplanhastigheden på strækningen er følgende: Lyngby - Holte 76 km/t (strækningshastighed 90 km/t), Holte - Birkerød 83 km/t (strækningshastighed 100 km/t), Birkerød - Allerød 88 km/t (strækningshastighed 100 km/t og Allerød - Hillerød 60 km/t (strækningshastighed 100 km/t).

Hvis strækningen mellem Lyngby – Hillerød sammenlignes med de øvrige strækninger på S-banenettet, hvor strækningshastigheden i dag er 120 km/t ses det, at køreplanhastigheden i køreplan 2012 ikke er højere end 112 km/t på S-tognettet. Og det er kun på en meget begrænset strækning mellem Veksø og Måløv. På Høje Taastrup banen er køreplanhastigheden max. 85 km/t (strækningshastighed 120 km/t) på strækningen mellem Høje Taastrup – Valby. På Frederikssund banen er køreplanhastigheden max 112 km/t på en lille delstrækning mellem Veksø og Måløv (strækningshastighed 120 km/t). På den resterende del af strækningen er køreplanhastigheden i gennemsnit 100 km/t mellem Frederikssund – Ballerup. På Køge Bugt banen er køreplanhastigheden på max 102 km/t mellem Køge og Købehavn H.

Teknisk notat

Det er Banedanmarks vurdering at det næppe realistisk, at S-tog efter etablering af det nye signalsystem kommer til at øge køreplanhastigheden til 120 km/t på strækningen Lyngby – Hillerød med den nuværende sporgeometri, idet hurtigkørende S-tog vil indhente forankørende S-tog, som skal standse på alle stationer mellem Lyngby – Holte. Endvidere er der planlagt en ny station mellem Allerød og Hillerød i forbindelse med det nye sygehus. Dette vil også medføre at kørehastigheden nedbringes. Det vurderes, at køreplanhastigheden på strækningen Lyngby – Hillerød efter etablering af nyt signalsystem vil være den samme som det øvrige S-tognet, dvs. i størrelsesorden 100 -105 km/t.

Vedrørende placering af teknikhytter på Lyndby station og Holte station i forhold til et evt. nyt 3. eller 4. spor henvises til politisk aftale om "Elektrificering af jernbaner mv." af den 7. februar 2012, hvor det fremgår, at en udbygning af Nordbanen er opgivet.

Gry og Henrik Wiese Elledamsvej 6 2840 Holte

Ejeren af Elledamsvej 6 påpeger, at støjen fra jernbanen er forøget de seneste par år - sandsynlig på grund af fejl ved skinneslibning.

Ejeren ønsker, at Banedanmark etablerer en støjafskærmning langs med banen. En støjafskærmning med slyngplanter således at afskærmningen fremstår "naturlig".

Banedanmarks bemærkninger

Banedanmark vil undersøge sagen vedr. øget støj efter skinneslibning.

I VVM-redegørelsen er der gennemført detaljerede støjberegninger. Resultaterne af støjberegningerne viser, at ejendommen på Elledamsvej 6 støjbelastes med 66,1 dB efter, at det nye signalsystem er etableret. Dette er en stigning på 1,3 dB i forhold nuværende støjniveau. Da ejendommen er støjbelastet over grænseværdien på 64 dB vil Banedanmark dæmpe støjniveauet ved at støjisolere bygningsfacaden i overensstemmelse med de retningslinjer for facadeisolering som Banedanmark har aftalt med Miljøstyrelsen.

Banedanmark ønsker ikke at etablere en støjskærm langs med jernbanen ved Elledamsvej, da antallet af støjbelastede boliger i området er beregnet til to boliger – Elledamsvejs nr. 4 og 6.

Banedanmark bemærker, at hovedparten af haven til ejendommen ligger på sydsiden af huset, og at støjniveauet her er lavere end 64 dB, se figur 3.



Figur 3. Støj kort for ejendommen Elledamsvej 6. Grøn farve angiver hvor støjen er over 64 dB inden implementering af Signalprogrammet. Den orange farve angiver udvidelsen af det støjbelastede område efter implementering af Signalprogrammet.

Ejerforeningen I.H. Mundts Vej 11-23

Ejerforeningen ønsker en angivelse af hvilke lejligheder i ejerforening som støjbelastes over grænseværdien på 64 dB efter at det nye signalsystem er etableret. Endvidere ønsker ejerforeningen en forklaring på, hvorfor nogle lejligheder er støjbelastet og andre ikke er.

Ejerforeningen finder ikke det tilstrækkeligt med en støjisolering af facaden og ejerforeningen ønsker, at Banedanmark foretager støjreducerende tiltag på skinner og tog med henblik på at nedbringe støjbelastningen.

Ejerforeningen finder det uforståeligt, at det kun er boliger, som ikke tidligere har fået tilbud om facadeisolering, som får tilbud om facadeisolering. Og ejerforeningen ønsker information om, hvorvidt der er tale om en tilskudsordning, hvor boligejeren skal bidrage med egenbetaling.

Ejerforeningen bemærker, at støjniveauet 3-dobles ved etablering af det nye signalsystem. Ejerforeningen mener, at projektet er i modstrid med Banedanmarks støjhandlingsplan og EU's støjdirektiv.

Banedanmarks bemærkninger

Banedanmark vil fremsende en liste over lejligheder, som bliver støjbelastet, til ejerforeningen.

Ejerforeningen ønsker, at støjen fra jernbanen reduceres ved støjilden – dvs. ved kontakten mellem hjul og skinne. Banedanmark har systematisk arbejdet med at nedbringe støj gennem eksempelvis, at løbende slibe skinnerne på banen og på samme måde vedligeholder DSB tog-materiellet løbende ved at slibe hjulene så de er runde og ikke manglekantede. Skinneslibning kan reducere støjbelastningen med op til 10 dB.

Det nye signalsystem vil medføre en generel støjforbedring, idet alle sporisolationer i skinnerne fjernes. Dermed forsvinder den karakteristiske "ga-da-gung lyd". Fjernelsen af sporisolationerne kan

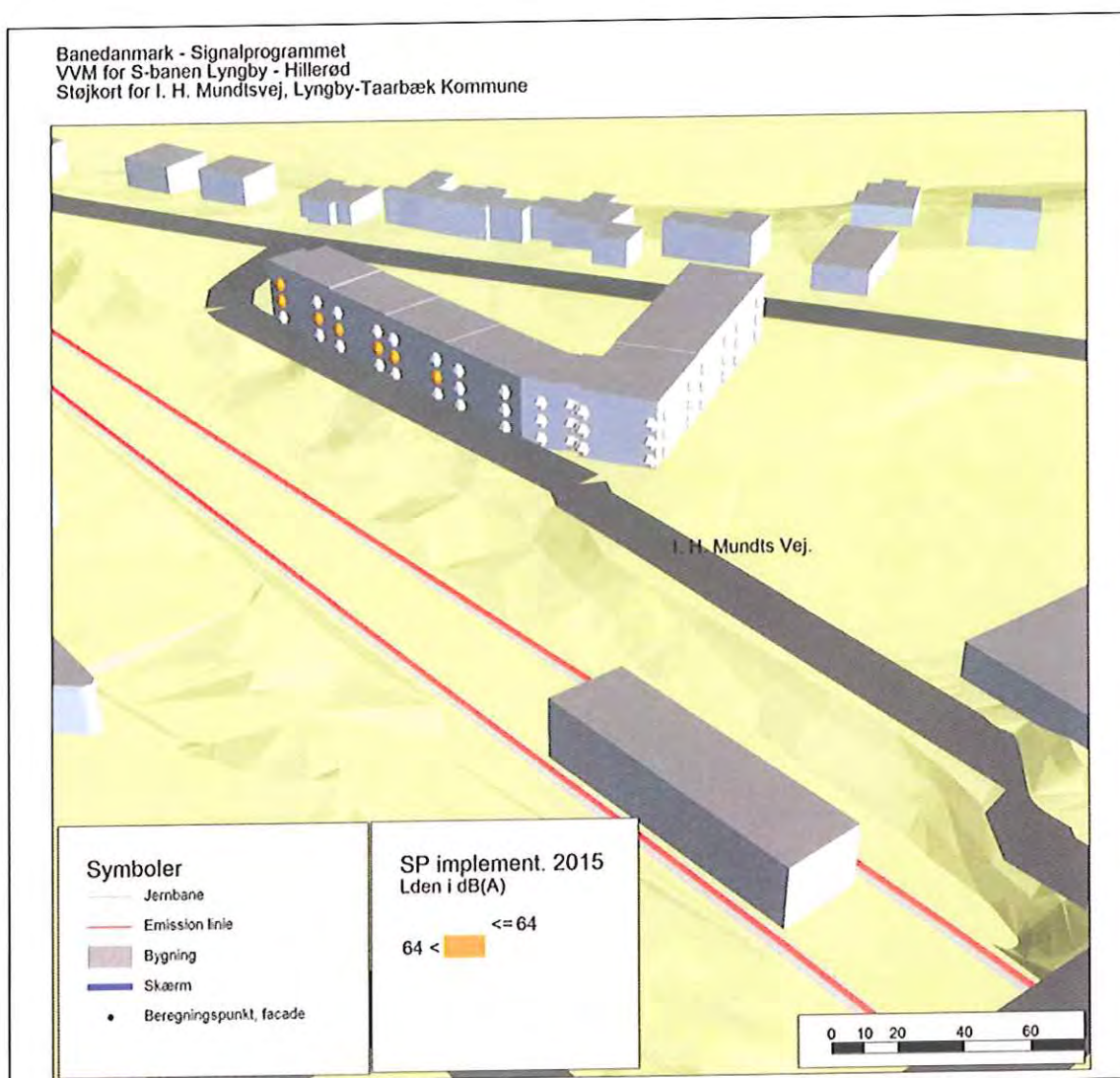
Teknisk notat

medføre en støjreduktion på op til 10 dB tæt ved isolatoren. Det skal bemærkes, at denne støjreduktion ikke er medtaget i støjberegningerne.

Ejerforeningen nævner, at antallet af støjbelastede boliger mere end 3-dobles. Støjberegningerne viser, at støjniveauet ved ejerforeningen i gennemsnit øges fra ca. 62,2 dB til 64,3 dB svarende til en gennemsnitlig stigning i støjniveauet på 2,1 dB. En stigning på 6-10 dB opfattes normalt som en fordobling af lyden. Og den mindste ændring i lydstyrken, som et menneske kan opfatte, er omkring 1dB.

For den del af ejendommen, som er beliggende ud mod banen (nr.17, 19, 21 og 23), er der ud af de i alt 36 lejligheder 7 lejligheder på H. Mundts Vej nr. 19, 21 og 23, som vil blive belastet af støjniveauer på over 64 dB. De berørte lejligheder fremgår af figur 4. For de øvrige lejligheder vil støjniveauet fortsat ligge under grænsen på 64 dB. Det begrænsede antal lejligheder skyldes, at ca. halvdelen af togene kører med lav hastighed for at kunne standse på Sorgenfri station, og fordi støjen afskærmes af vejbroen, stationsbygningen og stationscenteret.

Lejligheder, som ikke tidligere har været støjbelastet, og som efter etablering af det nye signalsystem vil blive støjbelastet over den vejledende støjgrænse på 64 dB, vil blive tilbudt facadeisolering efter Banedanmarks retningslinjer og vil indgå i Banedanmarks støjpulje.



Figur 4. Beregnet støjniveau på facaden af ejerforeningen på I. H. Mundts Vej. Situationen efter implementering af Signalprogrammet 2015.

Udarbejdet af:	KGL, EMJ, FFJ	Kontrolleret af:	KIRK	Godkendt af:	FJO
----------------	------------------	------------------	------	--------------	-----

Pension Danmark Ejendomme A/S

Baune Alle - Seniorboliger
Trafikstøj

Rapport

Rådgivende Ingeniører AS

Parallevej 15
2800 Lyngby

Telefon 45 97 22 11
Telefax 45 97 22 12
www.cowi.dk

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	1
2	Støjgrænser	1
3	Støjberegninger	2
3.1	Beregningsmodel og forudsætninger	2
3.2	Støjbelastning udendørs	3
3.3	Støjbelastning indendørs	3
4	Kommentarer/Konklusion	4
4.1	Vejstøj	4
4.2	Togstøj	4
4.3	Vibrationer	4
BILAG 1		6
	Beregnete støjniveauer L_{den} i dB	6
BILAG 2		7
	Støjudbredelse fra vejtrafik i højden 1,5 m over terræn	7
BILAG 3		8
	Støjudbredelse fra togtrafik i højden 1,5 m over terræn	8

1 Indledning

COWI har foretaget beregninger og vurderinger af trafikstøj på området ved Baune Alle, Kgs. Lyngby

Der er foretaget beregninger af støjbelastningen fra jernbanetrafikken og vejtrafikken. Beregningerne er foretaget ud for facaderne af boligblokke placeret som vist på situationsplan af 11. september 2007.

2 Støjgrænser

Lyngby Kommune har oplyst, at der skal anvendes de vejledende støjgrænser

Dokument nr. 18674-p131
Revision nr. 00
Udgivelsesdato 1. oktober 2007

Udarbejdet JVM
Kontrolleret CLF
Godkendt JVM

for området.

De vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje".

Støjgrænserne er til forskel fra tidligere angivet som L_{den} , der er støjens døgnvægtede middelværdi. Støjen fra aftenperioden (kl. 19 – 22) tillægges et genetillæg på 5 dB, og støjen i natperioden (kl. 22 – 07) får et genetillæg på 10 dB, inden middelværdien regnes ud.

Ifølge vejledning skal områder udlagt til boligformål sikres et støjniveau fra veje, som ikke overskrider $L_{den}=58$ dB (denne støjgrænse svarer til den tidligere $L_{Aeq,24h}=55$ dB).

De vejledende grænseværdier for støj fra jernbaner fremgår af et tillæg fra juli 2007 til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner". Også disse grænseværdier er ligesom grænseværdierne for vejstøj udtrykt ved indikatoren L_{den} .

Ifølge Miljøstyrelsens tillæg skal områder udlagt til boligformål sikres et støjniveau fra togtrafik, som ikke overskrider $L_{den}=64$ dB (denne støjgrænse svarer til den tidligere $L_{Aeq,24h}=60$ dB).

I BR 95 angives desuden et krav om, at støj fra trafik ikke må overstige $L_{Aeq,24h}=30$ dB i beboelsesrum.

3 Støjberegninger

3.1 Beregningsmodel og forudsætninger

Der er foretaget beregninger af støjbelastningen i en række punkter ud for facaderne af de fremtidige bygninger. Beregningerne er udført under anvendelse af programmet SoundPlan ver. 6.4, som beregner på grundlag af den nordiske beregningsmodel Nord2000.

Der er anvendt vejtrafiktal baseret på oplysninger fra Vejdirektoratet. Der er anvendt følgende trafikdata fremskrevet til år 2011:

Lyngby Omfartsvej:	Årsdøgntrafik (ÅDT):	36.000
	Andel tunge køretøjer:	6%
	Hastighed:	90 km/t

Der er anvendt en standard døgnfordeling af trafikken.

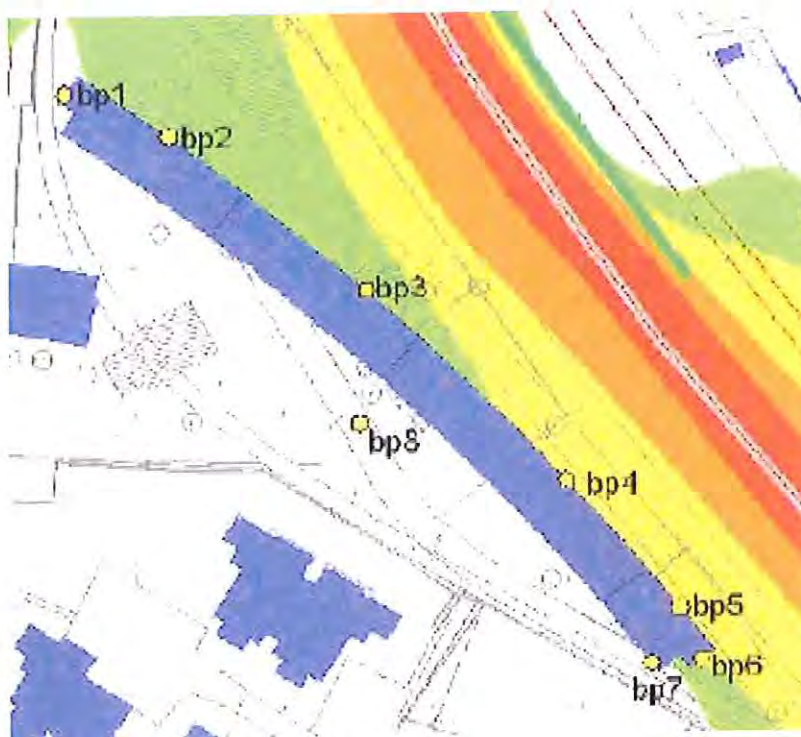
Trafiktal for togene er hentet fra Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner".

Lette regionaltog:	dag: 28.000 m, aften: 9.500 m og nat: 7.600 m
Lokalgodstog:	dag: 100 m, aften 700 og nat: 0 m

Der er anvendt digitalt grundkort med oplysninger om højdeforhold.

Beregningerne er udført med en 3 m høj afskærmning placeret langs Lyngby Omfartsvej, se bilag 2. Denne skærm etableres i forbindelse med et andet boligprojekt i området.

Beregningspunkter og bebyggelsesplan fremgår af nedenstående figur 1.



Figur 1 Bebyggelsesplan og placering af beregningspunkter

3.2 Støjbelastning udendørs

De beregnede værdier af støjindikatoren L_{den} i dB for vejstøj og togstøj fremgår af bilag 1.

Værdierne er fritfeltsværdier i positioner ud for bygningernes facader i forskellige højder samt på udendørs opholdsarealer. De fremhævede støjniveauer overskrider de vejledende støjgrænser.

Støjens udbredelse i højden 1,5 m over terræn er vist på bilag 2 (vejstøj) og bilag 3 (togstøj).

3.3 Støjbelastning indendørs

Det indendørs støjniveau i et rum afhænger af det udendørs støjniveau, facadeelementernes lydisolations og størrelsen af rummet.

Den lukkede altangang mod jernbanen og Lyngby Omfartsvej giver en lydisolations på mere end 20 dB, således at støjniveauet på indgangsfacaderne ikke

overstiger $L_{den}=58$ dB, og dermed vil det indendørs støjniveau ikke overstige 30 dB(A). Bygningen er ligeledes lukket i gavlene.

4 Kommentarer/Konklusion

4.1 Vejstøj

Det fremgår af beregningerne, at støjniveauet på de mest udsatte facade mod nordøst er $L_{den}=72$ dB og i gavlen mod sydøst $L_{den}=70$ dB. Dette er markant over den vejledende støjgrænse på 58 dB. Med den lukkede altangang dæmpes støjen mere end 20 dB, hvorfor niveauet på selve lejlighedernes indgangsfacader ikke overstiger $L_{den}=58$ dB. Døren og vinduer ud mod altangangen kan således udføres som normale konstruktioner.

Der etableres støjskærm langs Lyngby Omfartsvej i et andet projekt, og dette vil reducere støjen en del for dele af nordvestfacaden. Med den påtænkte udformning af bygningen vil denne skærm ikke have indflydelse på foranstaltningerne, og selv uden skærmen vil de vejledende støjgrænser overholdes.

Støjbelastningen på de udendørs opholdsarealer sydvest for boligblokken overskrider ikke støjgrænsen på $L_{den}=58$ dB.

4.2 Togstøj

Med den viste bebyggelsesplan vil støjniveauet på den mest udsatte facade mod nordøst være $L_{den}=66$ dB, i gavlen mod sydøst $L_{den}=63$ dB og på de udendørs opholdsarealer bag bebyggelsen $L_{den}=39$ dB.

På den mest udsatte facade vil støjgrænsen således være overskredet, men den lukkede altangang vil sikre, at støjgrænsen ikke overskrides på de enkelte lejligheders indgangsfacader, og at støjniveauet indendørs ikke overskrider 30 dB(A).

4.3 Vibrationer

I Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner" er angivet en mindste afstand på 25 m fra jernbaner for at undgå generende vibrationer i bygningerne. Denne afstand er ikke overholdt, idet den nærmeste del af boligbebyggelsen ligger ca. 15 m fra nærmeste spor.

Det anbefales, at der udføres målinger af det faktiske vibrationsniveau i jorden på steder, hvor den nærmeste del af boligbebyggelsen kommer til at ligge. På grundlag af målinger af det KB-vægtede accelerationsniveau kan det vurderes om den vejledende grænse for vibrationer i boliger på $L_{aw}=75$ dB kan forventes overholdt.

Såfremt grænseværdien er overskredet skal der udføres bygningstekniske foranstaltninger evt. i form af kraftigere fundamenter eller svingningsisolerede fundamenter.

Grænseværdien for vibrationer er angivet i orientering af Miljøstyrelsen nr. 9/1997 "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø".

BILAG 1**Beregnete støjniveauer L_{den} i dB**

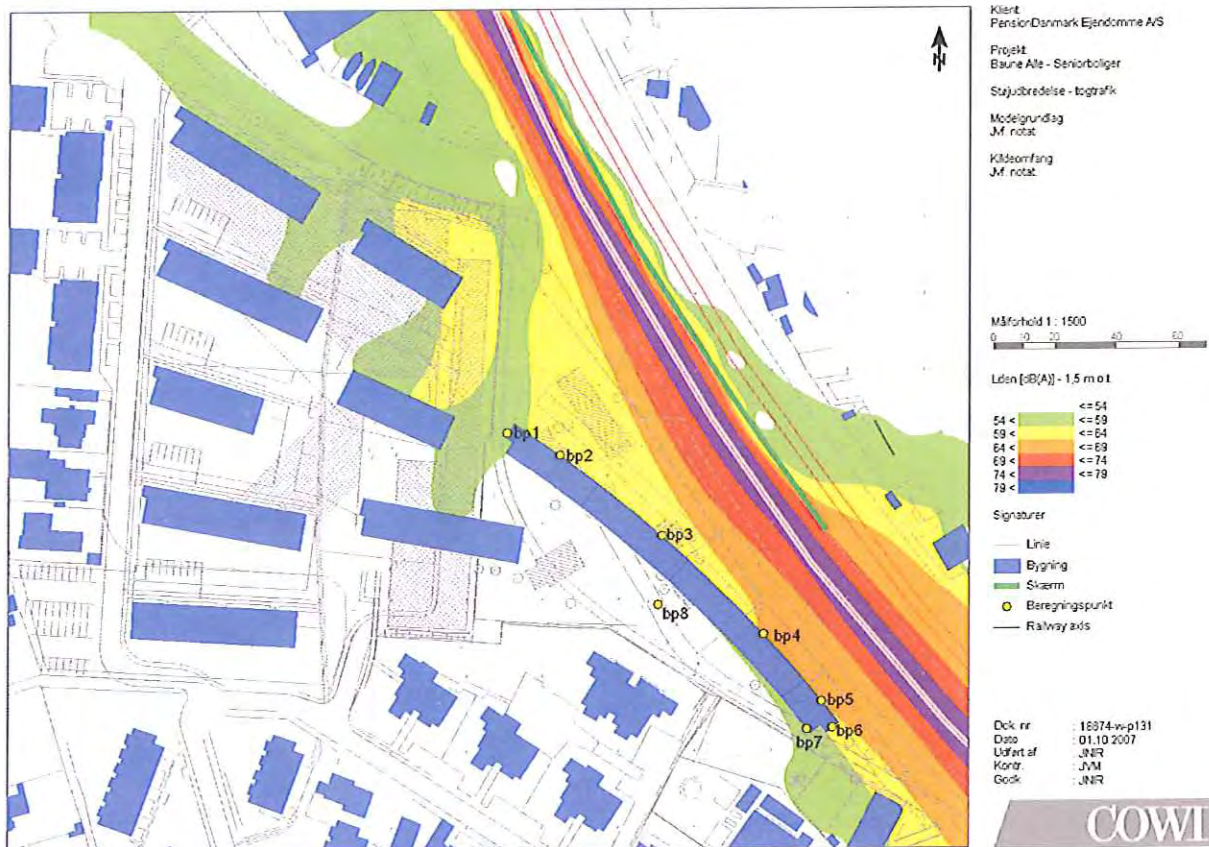
De fremhævede støjniveauer overskrider de vejledende støjgrænser.

Det skal bemærkes, at bp1-bp5 alle ligger på den udvendige side af den lukkede altangang. Støjniveauet på den enkelte lejligheds altangangsfacade vil være mere end 20 dB lavere.

Beregningspunkt	Etage	Vejstøj	Togstøj
		dB	dB
Bp1	st	58,4	55,9
	1.	59,1	56,7
	2.	59,4	56,9
Bp2	st	63,0	61,1
	1.	63,9	62,9
	2.	65,0	63,6
Bp3	st	64,8	61,4
	1.	66,4	64,6
	2.	67,7	65,4
Bp4	3.	69,2	65,7
	st	67,2	62,4
	1.	69,4	65,0
Bp5	2.	71,0	65,8
	3.	72,0	65,9
	4.	72,2	65,9
	st	67,6	62,8
Bp6	1.	70,3	65,5
	2.	72,0	66,1
	3.	72,6	66,2
Bp7	st	65,1	59,4
	1.	67,4	62,3
	2.	68,9	62,7
Bp ophold	3.	69,5	62,8
	st	53,7	49,6
	1.	57,7	52,3
	2.	54,1	48,9
	3.	54,2	47,6
Støjgrænse L_{den}		58	64

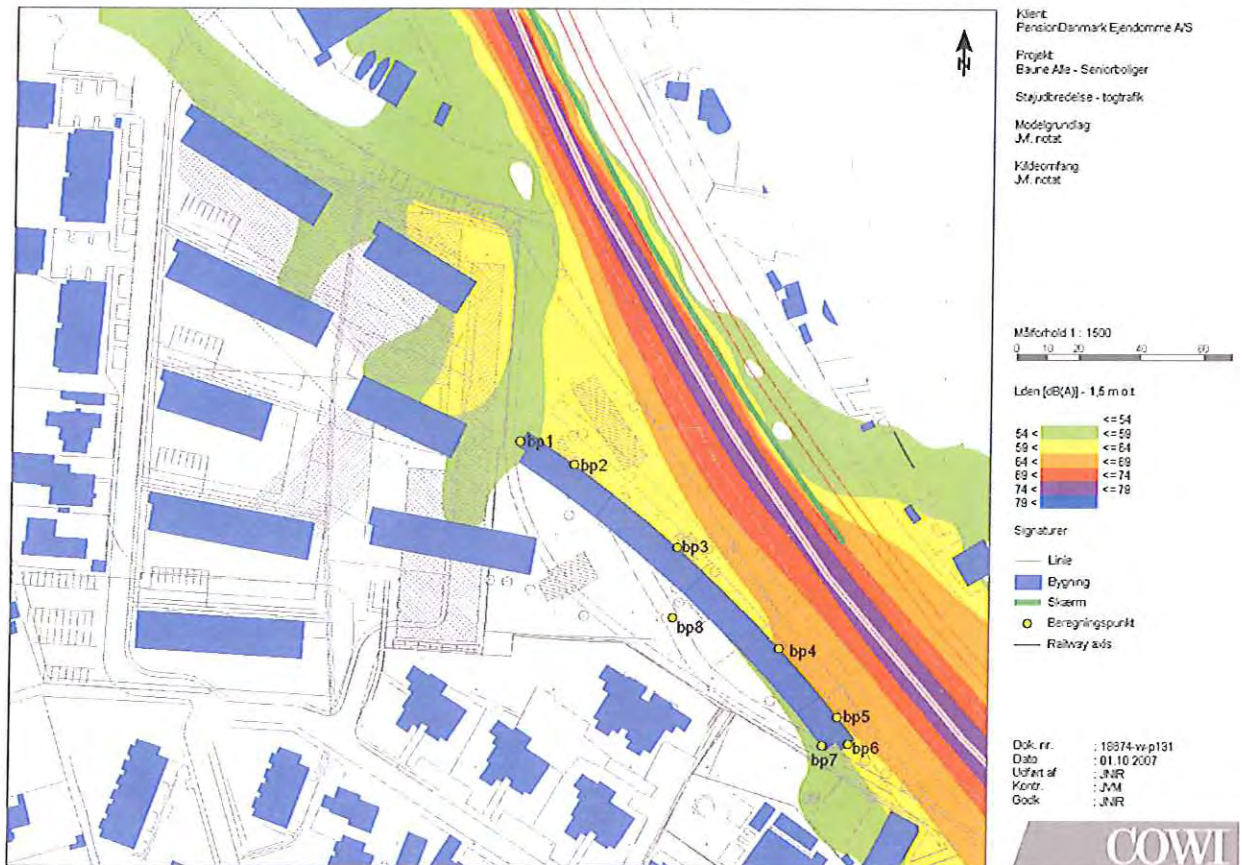
BILAG 2

Støjdbredelse fra vejtrafik i højden 1,5 m over terræn



BILAG 3

Støjdbredelse fra togtrafik i højden 1,5 m over terrænen



Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Pulje til bygningsvedligeholdelse 2012

Sag nr. 24:

Bilag 1: Oversigt, Pulje til bygningsvedligeholdelse 2012

ØKONOMIUDVALGET

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 24

Pulje til bygningsvedligeholdelse 2012

Institutionsnavn	Adresse	Opgave	Overslagspris
Flere	Flere	Tv-inspektion	240.000
Områdecenter Solgården	Virumvej 123A	Udskiftning af vinduespartier	900.000
Park kirkegård, kapel	Gyrethe Lemches Vej 9	Renovering af lift	180.000
Virumhallen	Geels Plads 40	Istandsættelse af stern	150.000
Virumhallen	Geels Plads 40	Udskiftning af vinduespartier	250.000
Boldhallen	Trongårdsvej 50	Forstærkningsprojekt	300.000
Sophienholm	Nybrovej 401	Renovering af vinduer og døre	400.000
Lyngby Nordre Mølle	Lyngby Hovedgade	Udskiftning af stråtag	300.000
Virum Skole	Skolebakken 9	Renovering af tag	500.000
Børnehuset Askevænget	Askevænget 2	Renovering af facade/vinduer	300.000
Skovbakkens Børnehave	Geels Plads 44	Renovering af facade/vinduer	300.000
Taarbæk Skole	Taarbæk Strandvej 96A	Renovering af facade	900.000
Rådhuset	Lyngby Torv 17	Renovering af vinduer og døre	230.000
Beløb totalt			4.950.000

Økonomiudvalget den 15. maj 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Samling af busfunktioner på biblioteks- og sundhedsområderne

Sag nr. 31:

Bilag 1: Protokol af sag om "Busfunktioner på biblioteks- og sundhedsområdet samles i én bus", Social- og Sundhedsudvalget den 9.5.2012

Bilag 2: Protokol af sag om "Busfunktioner på biblioteks- og sundhedsområdet samles i én bus", Kultur- og Fritidsudvalget den 10.5.2012

15 MAJ 2012

SAGSNR.: 31

8.

Busfunktioner på biblioteks- og sundhedsområdet samles i én bus

Social- og Sundhedsudvalget drøftede på mødet i april 2012 forslag om etablering af en fælles sundheds- og biblioteksbus. For at belyse sagen yderligere ønskede udvalget et notat, som belyser hvorvidt de sundhedsrettede tiltag, som i dag findes i bussen, kan tilvejebringes uden brug af bus. Dette fremgår af nedenstående sagsfremstilling.

Sundhedsbussen som sundhedsfremmende tiltag i dag

Formålet med Sundhedsbussen er at få sundere borgere i Lyngby-Taarbæk Kommune - gennem tidlig opsporing af især livsstilssygdomme (forhøjet blodtryk, hjertekarsygdomme, type 2 diabetes, alkoholrelaterede sygdomme og KOL). Formålet bliver indfriet gennem rådgivning, udarbejdelse af "sundhedsprofiler", information med afsæt i de fire KRAM-faktorer (Kost – Rygning – Alkohol – Motion), som er af betydning for udvikling af livsstilssygdomme. Sundhedsbussen foretager i dag sundhedstjek, som gør det muligt at afdække en eventuel risikoadfærd i forbindelse med overvægt, fysisk inaktivitet, rygning og for stort indtag af alkohol og rådgiver omkring sund livsstil. Der er en del borgere, der har besøgt Sundhedsbussen, som bliver opfordret til at kontakte egen læge på grund af fundne forhøjede værdier.

Det er meget vanskeligt at vurdere, hvor "effektiv" sundhedsbussens sundhedsfremmende indsats er. Det skyldes dels, at forvaltningen ikke kan følge den enkelte borger og derfor ikke ved om "indsatsen" har fået nogen længerevarende effekt, dels fordi forvaltningen ikke ved om det er de mest udsatte målgrupper, som besøger bussen. En svaghed ved sundhedsbussens eksisterende organisering er, at den ikke er målrettet direkte mod de målgrupper, hvor der er de største sundhedsudfordringer, samt at bussens indsats i vid udstrækning dublerer de indsatser, som almen praksis i forvejen udfører. En styrke ved bussen er, at den "opfanger" enkelte borgere, der ellers ikke vil henvende sig hos egen læge.

Der er tre centrale forhold omkring bussens funktion i dag, som skal overvejes ved evt. alternativ organisering.

1. At motivere borgerne i åbne tilbud ?
2. Mobilitet - bussen kan komme ud til borgerne ?
3. Målgrupper - hvordan rammer vi de rigtige målgrupper ?

Ad 1. Motivation

Borgerne skal have viden om vigtigheden af ændret adfærd, og hvordan det kan ske gennem konkrete indsatser. Derudover skal indsatsen tilrettelægges, så den stimulerer og styrker borgernes indre motivation (vilje og tro på at de kan ændre adfærd og påvirke sundhedstilstanden) og ydre motivation (mulighed for at deltage i rygestopkurser, motionstilbud). Der kan argumenteres for, at nærhed er et afgørende princip for en borgerrettet indsats. Det vil sige, at tilbud findes, hvor målgruppen færdes, eller umiddelbar nærhed heraf, så borgerne har nemt ved at benytte sig af tilbuddet.

Indsatsen i Sundhedsbussen vurderes at repræsentere en indsats, som retter sig mod at styrke borgernes viden om vigtigheden af at ændre adfærd og deres indre motivation for en bestemt adfærd. Sundhedscenterets tilbud om rygestop og deltagelse i kost- og motionsgruppe kan styrke den ydre motivation for at ændre adfærd.

Hvis forvaltningen ikke kunne råde over en sundhedsbus, vil det være nødvendigt at finde andre informations- og rådgivningskanaler for borgere, der har en behov for rådgivning - eksempelvis telefonisk rådgivning. Det afgørende for indsatsen er, at borgerne stadig informeres og motiveres i samspil med centralt initierede kampagner og indsatser, og at den kommunale indsats fokuseres direkte overfor de målgrupper, hvor indsatsen har størst effekt. Det vil som hidtil kunne ske ved arrangementer eller på uddannelsesinstitutioner - også uden en sundhedsbus. Ikke målrettet individuel rådgivning er en ressource tung serviceydelse, som i stedet bør målrettes udsatte målgrupper f.eks. kronikere eller rygere.

Ad 2. Mobilitet

Sundhedsbussen holder i dag på flere forskellige stoppesteder med henblik på at nå bredt ud til byens forskellige miljøer, og samtidig betyder mobiliteten, at bussen kan deltage som et synligt blikfang for kommunen ved forskellige lejligheder - f.eks. på sundhedsdage og "genbrug juletræ"-arrangementet.

Det er forvaltningens vurdering, at mobilitet i en række tilfælde kan være vigtig. Det gælder særligt, hvor bussen holder i områder, hvor der er kendte helbredsmæssige udfordringer. Kommunens geografiske udbredelse er dog ikke særligt stor, hvorfor vigtigheden af tilbuddenes mobilitet bliver væsentligt mindre. Der er endvidere et betydeligt ressourceforbrug forbundet med at vedligeholde, hente/bringe og køre bussen rundt, samt påfylde gas og vand m.v. Arbejder som i dag varetages af sundhedskonsulenten.

Forvaltningen finder, at bussens virke i forbindelse med kampagner m.v. er vigtig, idet kommunen signalerer sundhed som et vigtigt tema overfor borgerne. Hvis forvaltningen ikke kunne råde over en sundhedsbus, vil kampagneeffekten formentlig kunne opnås ved andre typer af initiativer. Det vil dog - uanset nye indsatser - være vanskeligt at dokumentere effekten af synlige "kampagne-indsatser".

Ad 3. Målgrupper

Sammensætningen af de målgrupper, der i dag besøger sundhedsbussen, er meget bred. Dog er der en tendens til at midaldrende mænd og ældre kvinder fylder tiderne i bussen op. Da tilbuddet idag er åbent for alle, er det kun naturligt, at mange målgrupper foretager besøg. I det åbne tilbud identificeres enkelte tilfælde, hvor borgeren anbefales at gå til egen læge med konkrete sundhedsudfordringer - men uden at der er opfølgning på at borgeren rent faktisk handler på sundhedskonsulentens anbefaling. Hertil kommer, at mange "raske" borgere og borgere uden åbenlyse helbredsmæssige problemer benytter bussen.

Det er forvaltningens vurdering, at sundhedskonsulentens indsats i langt højere grad skal rettes mod rådgivning, vejledning og støtte rettet mod specifikke målgrupper, hvor der er evidens for, at netop en ændring i deres adfærdsmønster kan få mærkbare helbredsmæssige forbedringer. Kommunens Sundhedsstrategi anviser de målgrupper, som f.eks. gælder indsatser rettet mod svage familier med overvægtige børn, rygere med risiko for at udvikle KOL samt sunde kostvaner for teenagere.

Sundhedsbussen udfører et godt åbent tilbud om råd og vejledning om sundhedsfremme. Det er dog forvaltningens vurdering, at tilbuddet bør rettes mere direkte mod indsatser for grupper i risiko for at blive syge eller blive indlagt. Borgernes adgang til råd og vejledning bør videreføres men i et mindre "åbent" set-up og med en større målrettethed.

Økonomiske konsekvenser

Fremgår af tidligere fremsendt sag/notat.

Beslutningskompetence

Social- og Sundhedsudvalget.

Indstilling

Social- og Sundhedsforvaltningen foreslår, at udvalget tager Notatets konklusioner til efterretning.

Social- og Sundhedsudvalget den 9. maj 2012

Udvalget indstiller til Økonomiudvalget at budgetaftalens forslag om en samlet biblioteks- og sundhedsbus genovervejes, idét udvalget finder at områdets interesser kan anvendes bedre på anden vis.

Hans Henrik Madsen (F) var fraværende.

15 MAJ 2012

4

SAGSNR.: 31

Busfunktioner på biblioteks- og sundhedsområdet samles i én bus

Sagsfremstilling

Social- og Sundhedsudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget godkendte på udvalgsmøderne 7. og 8. december 2011, at forvaltningen bemyndiges til at arbejde videre med at udvikle og indkøbe en ny kombineret sundheds-/biblioteksbus, og at der fremlægges et mere konkret forslag til en fælles løsning i begyndelsen af 2012.

En sammenlægning af de to busfunktioner skal både tilgodese en driftsbesparelse og yde en god service, hvor biblioteks- og sundhedsservice tilbydes i fællesskab til borgerne. Derfor anbefales det at koncentrere indsatsen til færre holdepladser, hvor bussen er tilgængelig for borgerne i længere tid.

En arbejdsgruppe fra biblioteket, sundhedsområdet og Intern Service peger på en løsning med 3 + 3 holdepladser, fordelt på to hele dage om ugen.

Det foreslås at holdepladserne placeres ud fra erfaringerne med de nuværende to busser, henholdsvis biblioteks- og sundhedsbus, og med hensyntagen til kommunens bydele.

Den fælles bus foreslås at holde en gang om ugen på følgende steder:

- Lundtofte Torv
- Mølleåparken/Brede
- Virum Station
- Sorgenfri Torv
- Lyngbygårdsvej/Fortunbyen
- Tidligere Lyngby Statsskole, i gården/Lyngby Vest

Derudover vil bussen kunne indgå i kampagner, events og andre særlige begivenheder på andre ugedage i løbet af året.

Arbejdsgruppen har indhentet oplysninger fra en erfaren og kompetent leverandør af bogbusser mv. i Danmark, og opstiller tre scenarier i et notat, der er vedlagt sagen som bilag:

Scenarie 1: En ny stor bus på 12 m, som kan rumme både biblioteks- og sundhedsfunktionen

Scenarie 2: En ældre, nyindrettet stor bus på 12 m

Scenarie 3: En ny lille biblioteksbus på 7,5 m og bevare sundhedsbussen.

Af de opstillede scenarier foreslår arbejdsgruppen en stor bus på 12 m, der kan

opfylde budgetvedtagelsen om at samle de to funktioner i én bus., og af de to muligheder foreslås den billigste løsning Scenarie 2: En ældre bus, nyindrettet og monteret med handicapadgang og markise.

Økonomiske konsekvenser

Etablering

Etableringsudgifterne til Scenarie 2 er på 1,5 mio. kr. og udgør en udfordring, da budgetvedtagelsen for 2012 indeholder en driftsbevilling til en ny bus på 1 mio. kr. Der mangler således 0,5 mio. kr., som foreslås afholdt indenfor Social- og Sundhedsforvaltningens og Børne- og Fritidsforvaltningens budget.

Driftsudgifter

Budgetvedtagelsen indeholder desuden en driftsbesparelse på 0,25 mio. kr. ved sammenlægning af de to busfunktioner.

Besparelsen er udmøntet pr. 1.1.2012 og er fordelt forholdsmæssigt med 70.000 kr. på Sundhedsbussen, 58.000 kr. på Intern Service og 127.000 kr. på Biblioteksbussen.

Den foreslåede ordning med 6 holdepladser fordelt på to dage om ugen vil kunne afholdes indenfor det nuværende driftsbudget.

Beslutningskompetence

Kultur- og Fritidsudvalget og Social- og Sundhedsudvalget

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Den nye busordning får 6 faste holdepladser, fordelt på bydelene: Lundtofte, Brede, Virum, Sorgenfri, Fortunbyen og Lyngby Vest.
2. Der anskaffes en ældre, nyindrettet stor bus til 1,5 mio. kr.
3. Den resterende 0,5 mio. kr. til etablering afholdes inden for Social- og Sundhedsforvaltningens og Børne- og Fritidsforvaltningens budget.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 12. april 2012:

Drøftet og besluttet genoptaget på næste møde.

Mulighederne for et kommende fælles skole- og bibliotekssystem undersøges nærmere.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Sagen genoptages på ny, jfr. beslutning på udvalgets møde den 12. april 2012.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 10. maj 2012:

Udvalget indstiller til Økonomiudvalget, at budgetaftalens forslag om en samlet biblioteks- og sundhedsbus genovervejes, idet udvalget finder at områdets interesser kan anvendes på bedre vis.