

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Udviklings- og Strategiudvalget

Protokol

Tirsdag den 6. december 2011 kl. 08:15
afholdt Udviklings- og Strategiudvalget møde i udvalgsværelse 1.

Medlemmerne var til stede

Endvidere deltog:

Teknisk direktør Bjarne Holm Markussen,
sekretariatschef Regin Atterdag Nordentoft, souschef,
byplanarkitekt Jørgen Olsen og arkitekt,
kommuneplankoordinator Eva Ørum

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	Kommuneplanstrategi 2011 - status	3
02	Orientering til udvalget den 06-12-2011	5
03	Mødeplan for 2012 for stående udvalg, Økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen	8

1.

Kommuneplanstrategi 2011 - status

Sagsfremstilling

Kommuneplanstrategi GRØNT LYS blev efter afholdt temamøde den 9. november behandlet på Udvalgs- og Strategiudvalgets møde den 15. november 2011. Referat fra temamødet samt slides fra temamødet indgik i materialet til ovennævnte møde.

Sagen blev drøftet og genoptages hermed.

På baggrund af drøftelse på udvalgsmødet er der udarbejdet notat af 28. november 2011 om trafik herunder status på letbanearbejdet, betalingsring, trafikanalyse og Fingerplan m.m. Notat af 28. november 2011 er lagt på sagen.

På baggrund af drøftelsen på temamødet og på Udvalgs- og Strategiudvalgets møde den 15. november 2011 foreslår forvaltningen følgende ændringer i kommuneplanstrategien GRØNT LYS:

- a. Forordet GRØNT LYS uddybes med en præcisering af, at byfortætningen som følger at Vidensbystrategien, betyder flere boliger og mere byliv, mere erhvervsliv med fokus på videnserhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder og bedre transportmuligheder.
- b. Der ændres i rækkefølgen på 3 afsnit. Rækkefølgen foreslås at blive: Letbane - Stationer - Ringbyen/Loop City
- c. Stationer: Kort ændres og tekst tilføjes om selve udpegningen af stationsnære kerneområder og øvrige stationsnære områder, der ikke er lig med cirkelslag på 600 m og 1200 m.
- d. Byvision: Der vil ske en gennemskrivning på baggrund af de faldne bemærkninger, herunder foreslås yderligere placeringsmuligheder for boliger i en "grøn ring" tæt omkring Kgs. Lyngby tilføjet.
- e. Afsnittet "Det gør vi": Der vil ske en gennemskrivning på baggrund af blandt andet trafikanalysen og dens anbefalinger. Endvidere præciseres, at der som følge af letbanens komme vil ske en planlægning for nye stationsnære områder, og at de vil indgå i den kommende drøftelse med borgerne.
- f. Der tilføjes tekst om Lyngby Idrætsby i afsnit om Øvrig planlægning, mens særskilt afsnit om Lyngby Idrætsby er udgået.

Der arbejdes derudover fortsat på layout og tekstformuleringer - herunder begrebet Vidensby.

Proces og tidsplan

Forslag til Strategi 2011 - GRØNT LYS - er udarbejdet i dialog med direktionsekretariatet, som forestår samarbejdet mellem Task Force og Udviklings- og Strategiudvalget og som koordinerer netværkssamarbejdet i Vidensby 2020-regi. Vidensbynetværk vil blive orienteret og hørt i det omfang, det vurderes relevant. Udkast til kommuneplanstrategi forelægges løbende for Task Force til orientering. Efter godkendelse i Udviklings- og Strategiudvalget forelægges forslaget alle stående udvalg. Høring planlægges afholdt i 8 uger primo 2012.

Økonomiske konsekvenser

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

Beslutningskompetence

Udviklings- og Strategiudvalget.

Det endelige samlede forslag til strategi planlægges forelagt som sag til behandling i alle stående udvalg, inden det via Økonomiudvalget går videre til endelig vedtagelse af forslaget i Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Udviklings- og Strategiudvalget fortsætter drøftelsen af udkast til kommuneplanstrategi 2011, idet

1. notat af 28. november 2011 om trafikanalyse, betalingsring m.v. drøftes, og idet
2. udvalget godkender forvaltningens forslag til ændringer i GRØNT LYS punkterne a - f i princippet.

Udviklings- og Strategiudvalget den 6. december 2011:

Sagen blev drøftet, og forelægges på ny i januar.

Forvaltningen arbejder videre med kommuneplanstrategien på baggrund af udvalgets bemærkninger.

2.

Orientering til udvalget den 06-12-2011

2.1 Sundhedsstrategi - status

I december 2010 blev en ny sundhedsstrategi 2011-2014 for Lyngby-Taarbæk Kommune vedtaget i Kommunalbestyrelsen. Udviklingen af strategien har fundet sted i Udvalgs- og Strategiudvalget. Strategien skal via målsætninger og konkrete handleplaner udmøntes i fagudvalgene i sammenhæng med eksisterende politikker og indsatser, samt udvalgenes ansvarsområder i relation til sundhedsfremme og forebyggelse.

Processen for udmøntning af Sundhedsstrategien blev godkendt i Udvalgs- og Strategiudvalget i november 2010.

I februar 2011 godkendte Direktionen en ny tværorganisatorisk model for samarbejde mellem forvaltningerne på sundhedsområdet: Sundhedsstrategiens organisation fremgår af bilaget på sagen.

Styregruppens rolle er at sikre en prioriteret og bred organisatorisk forankring af en sammenhængende og koordineret udmøntning. Arbejdsgrupperne (KOST, BEVÆGELSE, RUSMIDLER OG KRONISK SYGDOM) formål er at beskrive de strategiske udfordringer inden for de fire områder samt kvalificere de enkelte fagområders sundhedsindsatser. Arbejdsgrupperne er sammensat af 8-10 medarbejdere på tværs af forvaltningerne. For hver gruppe udpeges en gruppeformand, som repræsenterer gruppen i styregruppen og har ansvar for sekretariatsbetjeningen.

I april 2011 havde alle fagudvalg en drøftelse af kommunens væsentligste sundhedsudfordringer i lyset af bl.a. regionens sundhedsprofil. Overordnet set er de største udfordringer i borgernes livsstil manglende daglig bevægelse, risikabelt alkohol forbrug, usund kost, som alle er direkte risikofaktorer for kronisk sygdom.

Med afsæt i udvalgenes drøftelser udarbejdede de fire arbejdsgrupper og styregruppen i foråret 2011 sundhedsfaglige oplæg omhandlende målgrupper, metoder og arenaer forebyggelse mv., som skulle danne grundlag for prioritering af strategiske fokusområder i sundhedsstrategiens udmøntning. I denne forbindelse har særligt to perspektiver været fremtrædende:

- Sundhedsstrategien skal sætte fokus på ulighed i sundhed ved at lægge særlig vægt på grupper med få ressourcer, som har brug for støtte til at tage vare på egen sundhed. I den forbindelse fremhæves børn og unge som en vigtig

målgruppe.

- Forbedret sundhed har ud over at være et mål i sig selv andre positive afledte effekter, som strategisk bør udnyttes og synliggøres på tværs af forvaltninger og afdelinger.

På baggrund af arbejdsgruppernes materiale blev fire strategiske fokusområder forelagt til politisk behandling i alle fagudvalg i oktober 2011.

1. Reduceret tilgængelighed til usund kost blandt børn i skolealderen
2. Øget fysisk aktivitet i børn og unges hverdag
3. Forebyggelse af brug af rusmidler og tidlig debut blandt børn og unge
4. Koordineret og systemiseret samarbejde om sundhedsfremmende potentialer

I udvalgenes drøftelser af fokusområderne blev der lagt særligt vægt på forældrenes rolle og ansvar samt socialt udsatte.

Arbejdsgruppe og styregruppe har efterfølgende formuleret kvantificerbare målsætninger for de fire fokusområder, samt udarbejdet et idékatalog med bud på, hvordan målsætningerne kan indfries via konkrete indsatser.

Sundhedsstrategiens fire principper har været rammesættende for udarbejdelse af de 30 indsatser, som beskrives i idékataloget. Ydermere er der i de konkrete indsatser lagt vægt på at udnytte kommunale institutioner, som arenaer for sundhedsfremmende tiltag for at skabe sunde ramme, strukturer og muligheder de steder, hvor børn og unge opholder sig mange timer om dagen. Indsatser, som skaber varige ændringer i børn og unges i hverdag, er prioriteret, hvormed borgernes mulighederne for at træffe sunde valg i hverdagen styrkes uafhængigt af personlige ressourcer og social status.

Målsætningerne og idékatalog med konkrete indsatser forelægges alle fagudvalg i januar 2012.

Det videre arbejde

Der foregår på nuværende tidspunkt allerede mange fornuftige tiltag på sundhedsområdet, som sundhedsstrategiens indsatser skal spille sammen med. Som led i kommunens generelle ønske om at inddrage frivillige ressourcer, hvor det giver mening, skal frivillige aktører inviteres til at tage del i sundhedsstrategiens udmøntning i foråret 2012.

Styregruppen for sundhedsstrategien vil på baggrund af de politiske drøftelser i januar 2012 præsentere en samlet handleplan, samt plan for implementering af de konkrete indsatser på udvalgmøderne i marts 2012.

2.2 Status på borger-/brugerinddragelse

Direktionen har besluttet at strategiformuleringen af borger-/brugerinddragelse

begrænses og kobles til formulering af strategi for frivillighedsindsats. Udvalgte cases som har vist nye veje til inddragelse indgår som eksempler til inspiration, herunder initiativer under overskriften Din mening, fx initiativet hvor borgere er blevet interviewet om deres oplevelser med kommunens service, som har resulteret i serviceforbedringer i kommunen, initiativet i forbindelse med budget 2010, hvor et nyt interaktivt debatmøde mellem politikere og borgere skabte forståelse for og input til de økonomiske prioriteringer, og dele af borgerinddragelsesaktiviteterne i forbindelse med skoleudviklingsprojektet. Udkast til strategiformulering af borger-/brugerstrategi præsenteres senest ultimo forår 2012.

Udviklings- og Strategiudvalget den 6. december 2011:

Taget til efterretning.

3.

Mødeplan for 2012 for stående udvalg, Økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget har den 20. september 2011 godkendt den vedlagte mødekalender for 2012.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Udvalgs- og Strategiudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at mødekalenderen for 2012 godkendes.

Udvalgs- og Strategiudvalget den 6. december 2011:

Godkendt.

NOTAT
om sammenhængen mellem
kommuneplanstrategi GRØNT LYS og trafikanalysen for det centrale Kgs. Lyngby

Baggrund

På USU's møde den 15. november 2011 blev det foreløbige udkast til kommuneplanstrategi drøftet. Udvalget ønskede, at "forvaltningen ser på sammenhængen mellem GRØNT LYS og trafikanalysen for Lyngby bymidte, herunder hvilken indflydelse gennemførelsen af betalingsringen kan få for Lyngby-Taarbæk Kommune".

På TMU's møde den 15. november 2011 blev trafikanalysen for det centrale Kgs. Lyngby forelagt til efterretning. Sagen blev udsat på mødet, da udvalget ønskede overslag over udgifterne såfremt analysen skal suppleres med følgende scenarier, hvor 1) Klampenborvej ikke er lukket og 2) Klampenborgvej er lukket og med konsekvenserne af indført betalingsring og 3) Klampenborvej ikke er lukket og med konsekvenser af indført betalingsring.

Trafikanalysen

Via Trafik har ikke vurderet konsekvenserne af GRØNT LYS's samlede byvision. Trafikanalysen baserer sig på de projekter, der lå til grund for kommunalbestyrelsens beslutning i juni 2011 om at igangsætte analysen. Det drejer sig om letbaneprojektet, en mulig lukning af Klampenborgvej og en række byudviklingsprojekter med et samlet etageareal på op til ca. 430.000 m² boliger og erhverv.

Analysen bygger på en overordnet trafikmodel (døgnmodel), der ikke tager højde for spidsbelastningsperioder. Analysemetoden er bl.a. valgt ud fra den økonomi og tid, der var til opgaven.

Der er i trafikanalysen opstillet en række scenarier for 2020. De fleste scenarier indeholder en lukning af Klampenborgvej for biltrafik, da det på sigt vil skabe de bedste forudsætninger for en trafikal fredeliggørelse af bymidten samt give den kommende letbane de bedste forudsætninger for høj fremkommelighed.

Analysens anbefalinger er i korte træk,

- at forlænge Firskovvej til Jægersborgvej og efterfølgende lukke Klampenborgvej inden for p-søgeringen,
- at lave en række parkeringstiltag,
- at udarbejde en samlet mobilitetsstrategi.

Forvaltningen har efterfølgende modtaget nogle alternative prisoverslag fra Via Trafik, hvis der ønskes udarbejdet en spidstimemodel for Kgs. Lyngby. Priserne varierer fra 300 – 700.000 kr. (eksklusiv moms) afhængig modellens detaljeringsgrad og om lørdagsituationen skal indgå. En væsentlig del af udgifterne går til at iværksætte trafiktællinger og nummer-skrivningsanalyser.

I forbindelse med en ny model skal det vurderes, om modellen skal overdrages til kommunen. Det kræver bemanning, uddannelse og licens. I modsat fald har Via Trafik oplyst følgende overslagspriser:

- Nye scenarier koster som udgangspunkt 10.000 kr. eksklusiv moms pr. stk. Prisen vil dog afhænge af, om der skal foretages ændringer af zoner og veje i den eksisterende model.
- Konsekvensvurdering af de trafikale ændringer som følge af ekstra scenarier med anbefaling af korrigerende tiltag koster som udgangspunkt 25.000 kr. eksklusiv moms.

Disse overslagspriser gælder også for den eksisterende model, hvis Traikanalysen for Kgs. Lyngby skal suppleres med yderligere scenarier.

Det bør nævnes, at der er igangsat en ekstra modelkørsel for Bilka placeret på Firskovvej.

Letbanen

./. Der henvises til vedlagte direktionssag, som indeholder status for Ringby/Letbane-projektet.

Betalingsring

På baggrund af initiativ fra Københavns Kommune har LTK og en række andre omegnskommuner i perioden 2007 – 2009 deltaget i det såkaldte kommuneforum om trængselsafgifter. Kommuneforum anbefalede, at en eventuel betalingsring skulle placeres ved Ring 2, og konsekvenserne heraf blev beskrevet i en række notater.

./. Vedlagte Rambøll-notat af 7.10.2008 om ”Afværgeforanstaltninger” beskriver de trafikale konsekvenser for de enkelte kommuner. For Lyngby-Taarbæk skønnede Rambøll, at trafikarbejdet samlet set ville falde med knap 4 % på grund af betalingsringen (ved Ring 2). Der ville ske en omflytning af trafikken, således at den nord/syd-gående trafik ville falde med 6 % og den øst/vest-gående trafik ville stige med 2 %. Den væsentligste trafikstigning på kommunens veje ville være en stigning på 6 % på Klampenborgvej inden for p-søgeringen.

Siden folketingsvalget er betalingsringen igen kommet på dagsordenen. Nu dog i højere grad med alternativer, hvor ringen placeres længere væk fra det indre København, f.eks. ved Københavns kommunegrænse eller Ring 3. Teknisk Forvaltning er ikke i besiddelse af trafikberegninger af disse alternativer, men bekendt med at de er under udarbejdelse og sandsynligvis præsenteres ved Transportministeriets trængselskonference den 5.12.2011. Det må antages, at konsekvenserne for LTK bliver større, jo tættere ringen placeres på kommunen.

Fingerplan

I forbindelse med høringen af debatoplægget om Fingerplan 2012 har LTK foreslået en bredere fortolkning af stationsnærhedsprincippet, hvor også letbane- og lokalbanestationer indgår i denne vurdering. Konkret ønsker LTK at kunne afgrænse stationsnære områder omkring alle letbanestationer og følgende lokalbanestationer: Nørgaardsvej, Lyngby Lokalstation, Fuglevad og Ravnholm.

På grund af regeringsskiftet er det ikke længere sandsynligt, at Forslag til Fingerplan 2012 vil foreligge primo 2012, og at den endelige fingerplan vil kunne vedtages inden sommerferien. Naturstyrelsen Roskilde har telefonisk meddelt, at planen sandsynligvis forsinkes et halvt år. Det øger usikkerhederne om kommunernes planlægning.

Ole Dam Mortensen

Oplæg til direktionmøde den 28.11.2011
om
Ringby-Letbaneprojektet

Baggrund

Med indgåelse af samarbejdsaftalen (bilag 1) af 29. juni 2011 mellem Transportministeriet, Region Hovedstaden og Ringbykommunerne er Ringby - Letbaneprojektet gået ind i en ny fase. Metroselskabet er involveret, og kommissoriet for Ringby - Letbanesamarbejdet og den tilhørende organisationsplan er ajourført (bilag 2). Tidsplan for første etape af letbanen (Lundtofte – Ishøj) er følgende:

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

Sideløbende hermed fortsætter aktiviteterne i Ringbysamarbejdet:

- Udkast til politisk charter godkendes i Ringbykommunerne og Region Hovedstaden inden udgangen af januar 2012 (bilag 3 og 4).
- Workshop om resultatmål for det politiske charter afholdes ca. 1. marts 2012 (bilag 5).
- ”Topmøde” medio 2012 om - med afsæt i det politiske charter - at formulere et handlingsprogram med 12 nye projekter (hvor regionen og de 11 Ringbykommuner hver er tovholder/ansvarlig for ét projekt).
- Godkendelse af handlingsprogram (samarbejdsaftale) efterår 2012.
- Deltagelse i Naturstyrelsens undersøgelse om gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet (bilag 6).
- Udarbejdelse af en fælles værktøjskasse for byomdannelse. Der sigtes mod en digital, dynamisk værktøjskasse, der kan hjælpe den enkelte kommune med at realisere Ringbyvisionen.

Herudover er der i Teknisk Forvaltning nedsat en projektgruppe om letbanens forløb gennem Lyngby.

Det indstilles:

1. at indstillingen til ØK's møde den 13. december 2011 om det politiske charter for Ringbysamarbejdet godkendes (bilag 4),
2. at workshoppen om resultatmål for det politiske charter søges afholdt på DTU (bilag 5),
3. at teknisk direktør udpeges som stedfortræder for kommunaldirektøren i embedsmandsgruppen for letbaneprojektet.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Politisk behandling

Det politiske charter behandles på ØK's møde den 13. december 2011.

Bilag

- Bilag 1: Samarbejdsaftale af 29.06.2011 om letbane i Ring 3
- Bilag 2: Ajourført kommissorium for Ringby-Letbaneprojektet
- Bilag 3: Udkast til politisk charter for Ringbysamarbejdet
- Bilag 4: Udkast til indstilling om det politiske charter
- Bilag 5: Forslag til program for workshop om resultatmål
- Bilag 6: Analyse om bykvalitet og byliv

Ole Dam Mortensen



Kommuneforum

Afværgeforanstaltninger

- i forbindelse med etablering af betalingsring i København

07.10.08

Kommuneforum

Afværgeforanstaltninger

- i forbindelse med etablering af betalingsring i København

07.10.08

Udarbejdet af: MAP

Rambøll Nyvig
Bredevej 2
2830 Virum
Danmark

Telefon +45 4574 3600
www.nyvig.dk

Note: Luftfotos fra Google Earth er gengivet jvnf. licensbestemmelserne til Google Earth Pro

Indholdsfortegnelse

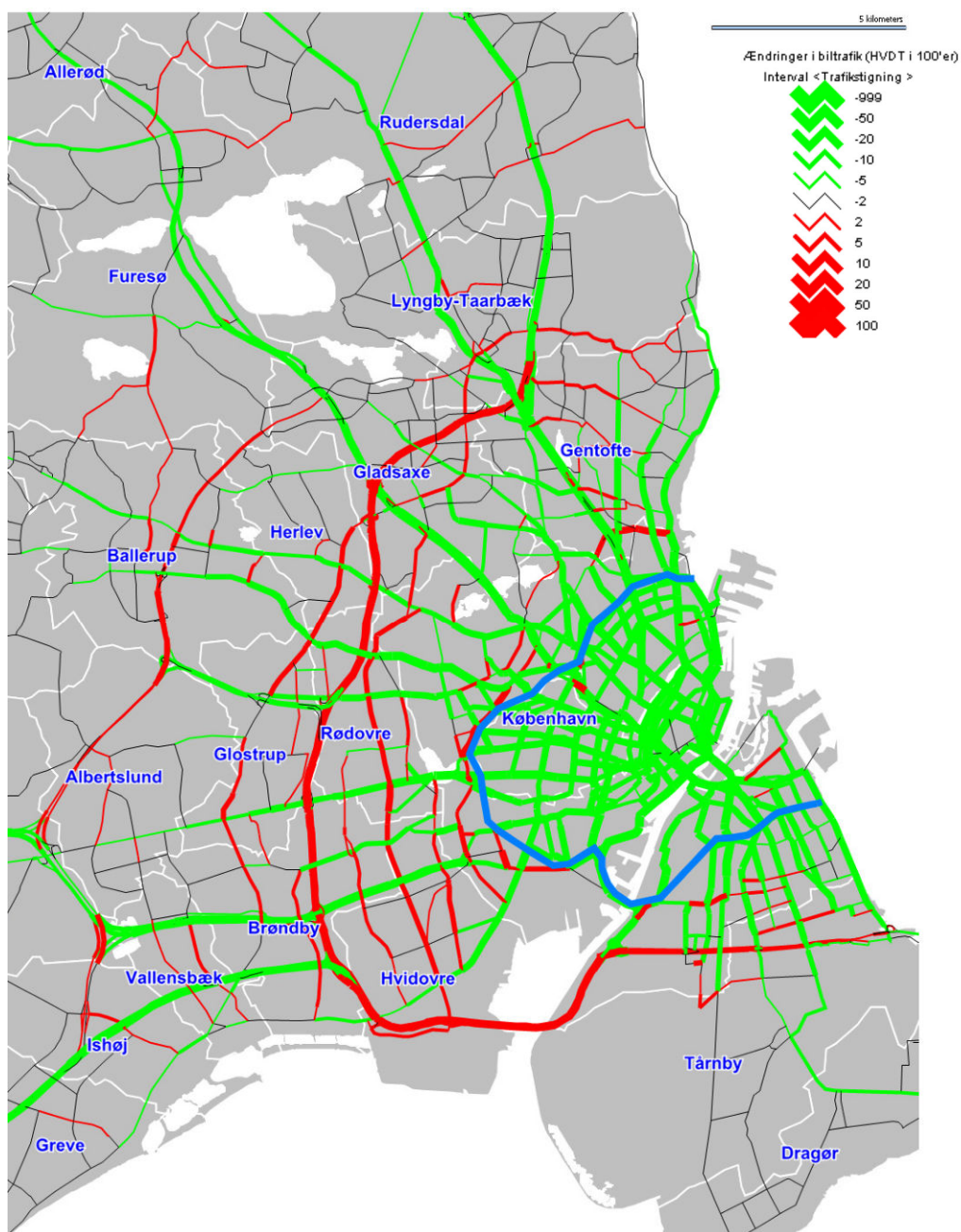
1.	Baggrund	2
2.	Foreslåede afværgeforanstaltninger i de enkelte kommuner	3
2.1	Ballerup	4
2.2	Brøndby	6
2.3	Gladsaxe	9
2.4	Glostrup	11
2.5	Herlev	13
2.6	Hvidovre	15
2.7	København	19
2.8	Lyngby-Taarbæk	20
2.9	Rødovre	21
2.10	Tårnby	23
2.11	Øvrige kommuner	24
2.12	Statsvejnettet	25

1. Baggrund

Den trafikale startpakke, der skal implementeres inden opstarten af et trængselsafgiftssystem, indeholder en række afværgeforanstaltninger. Det er foranstaltninger, som skal afværge en eventuel negativ effekt af trængselsafgifter som f.eks. mertrafik på kommuneveje eller u hensigtsmæssige barrierer lokalt omkring ringen.

Modelberegninger tyder på, at der bliver et fald i biltrafikarbejdet (kørte km) på 23 % svarende til 0,7 mio. køretøjskilometer inden for betalingsringen. Det samlede fald i hele Hovedstadsområdet vil være på 4 % svarende til 1,7 mio. køretøjskilometer.

Der vil dog være nogle veje, som får mere trafik, fordi en del bilister vælger at køre uden om ringen. Kortet viser, hvilke veje der kan forventes at få mindre trafik, og hvilke veje der kan få mere trafik.



Figur 1: Veje der får trafikændringer som følge af betalingsringen. Grønne veje får mindre trafik og røde veje får mere trafik

For at komme tættere på virkemidlerne til at reducere generne fra omvejskørslen, er effekten af tre scenarier belyst:

- Trafikken søges ledt ud på det overordnede vejnet ved at øge kapaciteten her
- Trafikken søges ledt væk fra de kommuneveje, hvor den er uønsket, ved at trafiksanere disse
- En kombination af disse to scenarier.

Den overordnede konklusion er, at trafiksaneringer har den største positive effekt i forhold til de veje, vi ikke ønsker trafikken på. Tilsvarende aflaster udvidelsen af kapaciteten på M3 (f.eks. ved udnyttelse af nødspor i myldretiden) primært de øvrige ringforbindelser, f.eks. Ring 3 og 4.

Modelkørslerne omfatter en indsats på kollektiv trafik, men ikke den endelige trafikale startpakke (f.eks. Parker & Rejs anlæg, samkørselspladser, forbedringer for cykeltrafik mm), som efter al sandsynlighed vil flytte flere biler til kollektiv trafik, end modelkørslen har vist. Dertil kommer, at der skal planlægges en indsats til styring af den biltrafik, som fortsat vil være, ved hjælp af information, vejvisning og andre ITS-tiltag. Dette vil kunne lede trafikken hen, hvor det er mest hensigtsmæssigt. Endelig forventes det, at de mere bløde tiltag som adfærdskampagner, kampagner for samkørsel osv. også vil have en effekt, som modellen ikke kan tage højde for.

Med baggrund i disse analyser har kommunerne hver især peget på, hvilke strækninger der skal arbejdes med. I det følgende beskrives for hver aktuel kommune, hvilke strækninger det drejer sig om, samt hvilke overordnede løsningsmuligheder der findes.

Pulje til opfølgende afværgeforanstaltninger

Det er vanskeligt at forudse alle konsekvenser af trængselsafgifter, fordi trafikbilledet må forventes at ændre sig markant. Et godt eksempel er, at radialtrafikken ind mod København falder, mens ringtrafikken stiger. Det vil sandsynligvis medføre behov for at justere og muligvis ombygge forskellige kryds. Men den type justeringer og ombygninger kan først foregå, når vi kender den præcise effekt, dvs. når systemet kører. Samtidig kan der opstå effekter, som trafikmodellen ikke kan forudsige. Derfor skal der afsættes en pulje til opfølgende afværgeforanstaltninger.

En følge heraf er, at vi løbende skal evaluere og monitorere effekten af trængselsafgifter. Kommunerne selv skal være med til at udpege, hvilke strækninger og kryds, der skal følges ved hjælp af før- og eftermålinger, og målet er at lave en detaljeret evalueringsplan.

2. Foreslåede afværgeforanstaltninger i de enkelte kommuner

I det følgende er beskrevet relevante afværgeforanstaltninger i de enkelte kommuner.

Kommunerne i Kommuneforum har selv været med til at udpege de strækninger, der skal etableres afværgeforanstaltninger på. Løsningsmulighederne er ligeledes beskrevet i samråd med de enkelte kommuner.

2.1 Ballerup

Samlet konsekvens

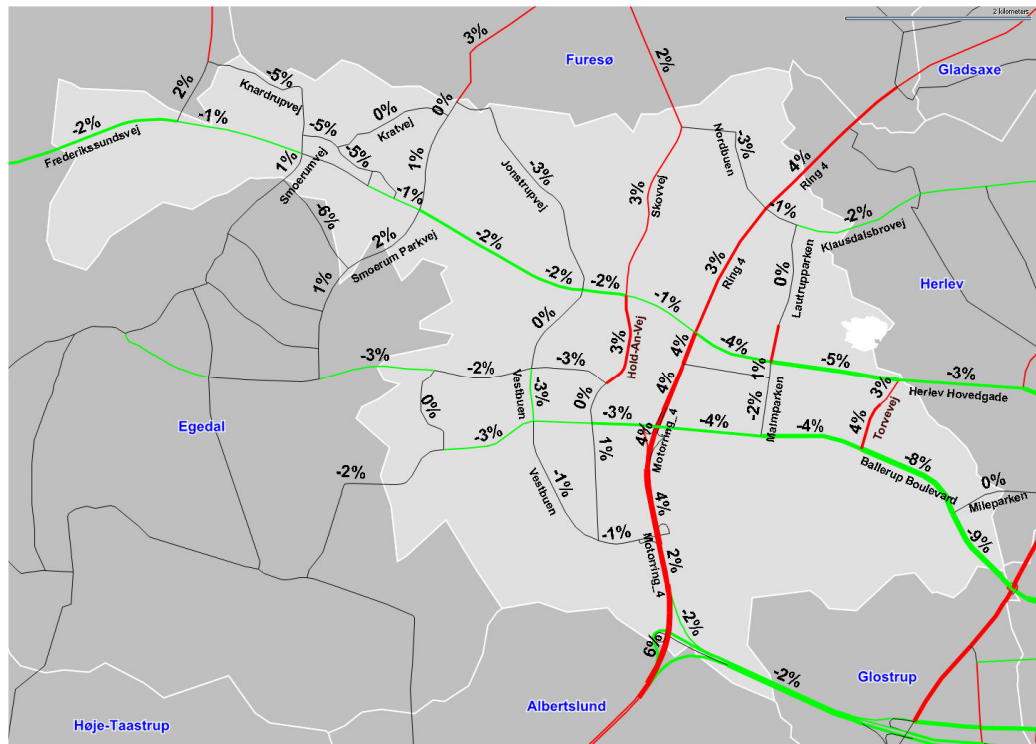
Biltrafikken i Ballerup forventes kun i begrænset omfang påvirket af betalingsringen. Samlet set forventes således et fald i trafikarbejdet i Ballerup Kommune på mellem 0 og 1%.

Der forventes dog en mindre omfordeling af trafikken, således at den øst/vest-gående trafik forventes at falde med ca. 1,5%, mens den nord/syd-gående trafik forventes at stige med knap 3%.

Det må dog bemærkes, at disse ændringer er af en størrelsesorden, der dels formentlig er mindre end usikkerheden på den benyttede beregningsmodel, dels er af en størrelsesorden, der svarer til den pt. kendte årlige trafikvækst i hovedstadsområdet.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

De forventede trafikændringer på kommunens enkelte vejstrækninger er vist i Figur 2.



Figur 2: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Overordnet set sker trafikvæksten på de veje, der er beregnet til trafik – i overvejende grad på Ring 4. I krydset mellem Ring 4 og Ballerup Byvej ("Chokoladekrydset") forventes trafikken at falde 1-4% i øst/vest-gående retning, mens den forventes at stige 3-4% i nord/syd-gående retning.

Der kan desuden risikeres mindre uønsket trafikvækst på Skovvej, Hold-An-Vej og Torvevej.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

Hvorvidt "Chokoladekrydset" vil kunne afvikle den ændrede trafik og de ændrede svingstrømme, er der ikke umiddelbart grundlag for at vurdere. Det anbefales derfor, at trafikafviklingen i "Chokoladekrydset" overvåges efter etableringen af betalingsringen, således at der kan udpeges mere målrettede afværgeforanstaltninger.

Trafikafviklingen i krydset og på Ring 4 i øvrigt vil også være påvirket af trafikafviklingen på Motorring 3 og de eventuelle forbedringer i trafikafviklingen, der kan etableres der (se også afsnit 2.12).

Da de eventuelle trafikstigninger på Hold-An-Vej og Skovvej i høj grad må forventes at være påvirket af trafikafviklingen i "Chokoladekrydset" og da Torvevej desuden for nyligt er blevet ombygget med indsnævring af kørespor og etablering af en hævet flade, udpeges der ikke på nuværende tidspunkt strækninger med behov for afværgeforanstaltninger.

Torvevej, Skovvej, Hold-An-Vej og Chokoladekrydset sættes i stedet på listen over steder, hvor trafikafviklingen skal overvåges.

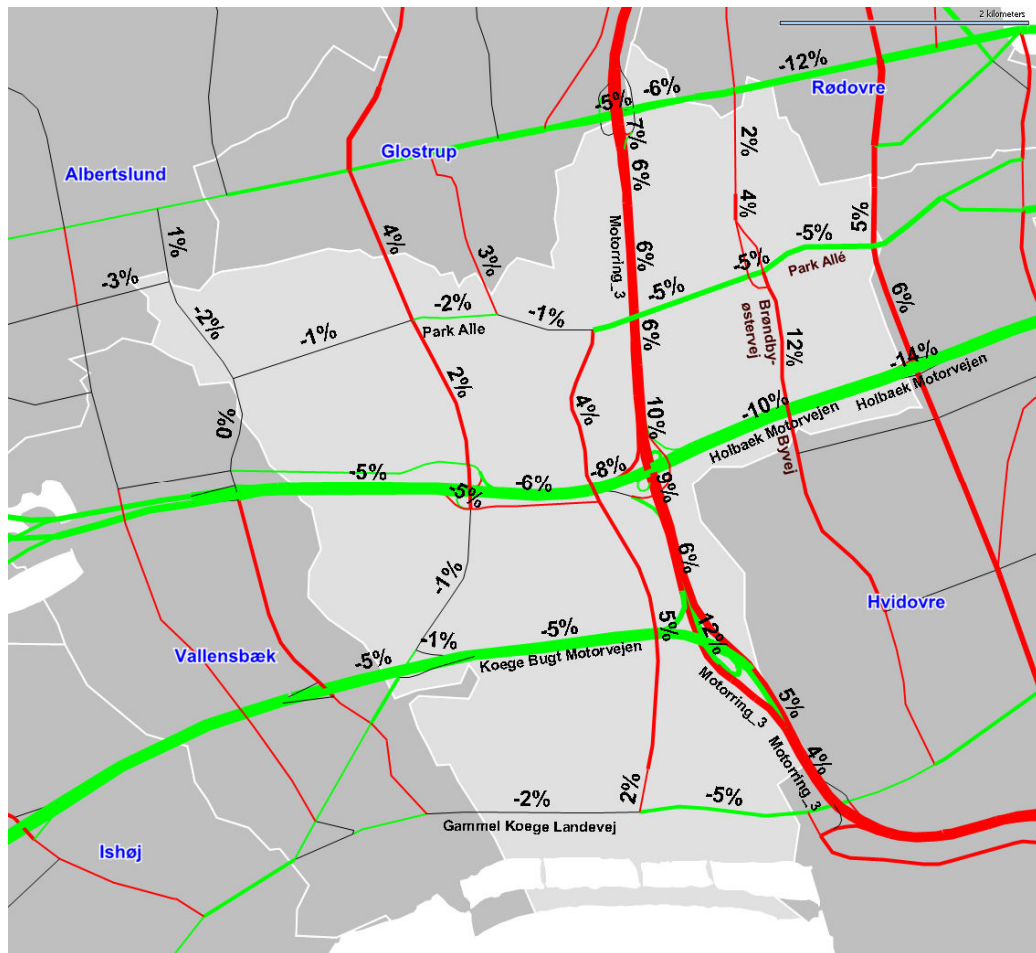
2.2 Brøndby

Samlet konsekvens

Samlet set falder trafikarbejdet i kommunen godt 1%. Trafikkens fordeling på vejnettet forventes dog at ændre sig, således at den øst/vest-gående trafik vil falde ca. 5%, mens den nord/syd-gående trafik vil vokse ca. 6%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Målt i absolutte tal sker den største stigning, der hvor den gør mindst skade, nemlig på Motorring 3.



Figur 3: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

På det kommunale vejnet er der risiko for uønskede trafikstigninger på Brøndbyøstervej og på Byvej.

På Brøndbyøstervej er der i forvejen klager over trafikken igennem Brøndbyøster Landsby.

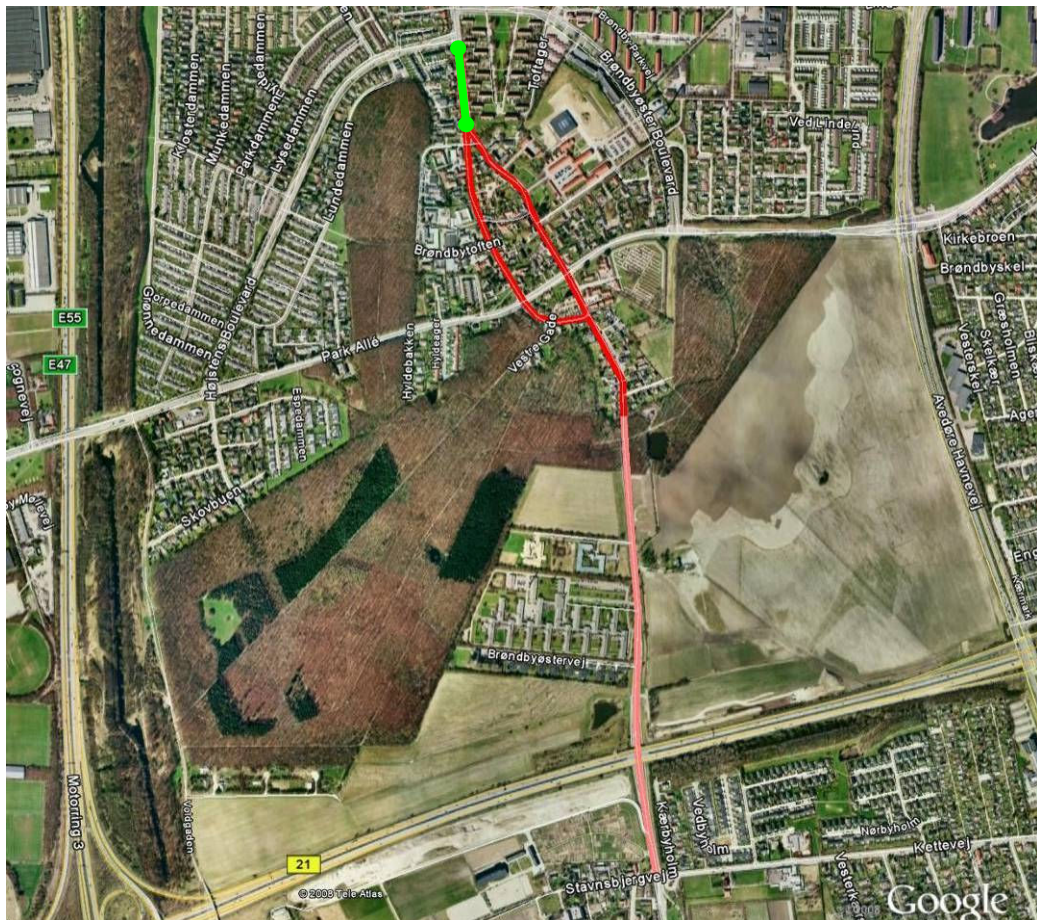
Det er dog hovedsageligt på den del af Brøndbyøstervej, der ligger syd for Park Allé, at trafikken forventes at stige. Bortset fra området umiddelbart syd for Park Allé er der her, ligesom på Byvej, stort set ingen boliger eller andre aktiviteter med facade ud til vejen.

Syd for kommunegrænsen til Hvidovre er Brøndbyøstervej/Byvej tilsvarende uden mange facadefunktioner og Hvidovre kommune ser ikke store problemer i de beskrevne mulige trafikstigninger på Byvej.

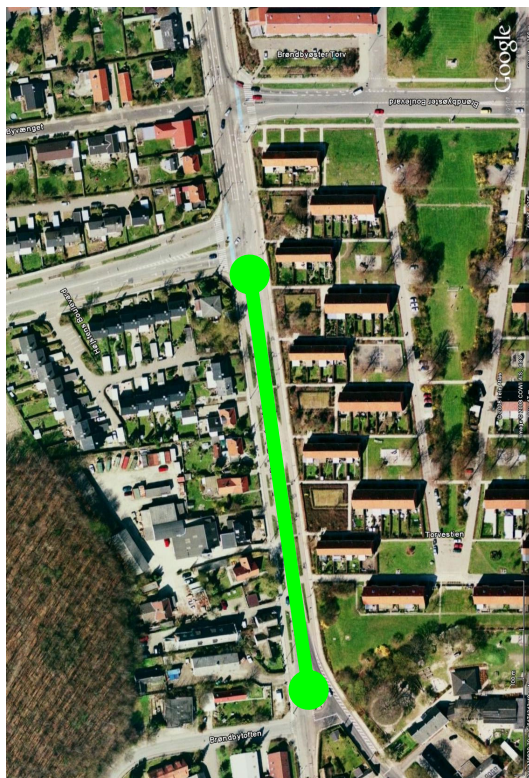
Beskrivelse af løsningsmuligheder

Det foreslås på denne baggrund, at der af hensyn til Brøndbyøster Landsby overvejes afværgeforanstaltninger på Brøndbyøstervej som vist i Figur 4.

Det egentlige behov er på strækningerne vist med mørkerødt, men for at kunne lede bilister fra syd ad andre veje, kan det blive nødvendigt at medtage strækningen vist med lys rød.



Figur 4: Behov for afværgeforanstaltninger i Brøndby Kommune



Figur 5: Forslag til afværgeforanstaltning mod nord

Mod nord er den mest oplagte foranstaltning af få bilisterne til at vælge Højstens Boulevard eller Brøndbyvester Boulevard i stedet for Brøndbyvestervej.

Det kan f.eks. gøres ved at omprofilere og indsnævre det brede tværprofil på Brøndbyvestervej mellem Højstens Boulevard og Vestre Gade som illustreret i Figur 5. På dette sted har Brøndbyvestervej et strømli- net forløb med to unødigt brede kørespor (ca. 3.6 m).

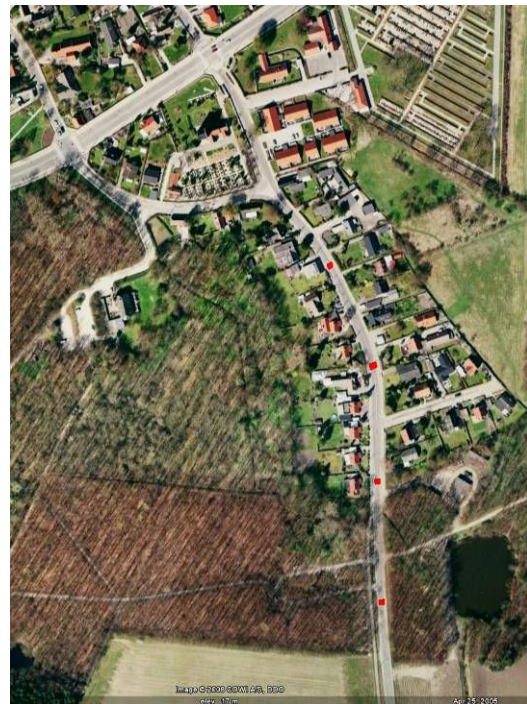
Det kan yderligere overvejes, at etablere en fartdæpende foranstaltning (bump, forsætning etc.) på Brøndbyvestervej umiddelbart syd for Højstens Boulevard, for på denne måde at gøre ruten mindre attraktiv.

På strækningen gennem Brøndbyøster landsby syd for Park Allé er Brøndbyøstervej allerede fartdæmpet ved hjælp af en række punktvisse indsnævring af køresporet til ca. 5 meters bredde og ved skovgrænsen mod syd er etableret en forvarsling ved hjælp af rumlestribes.

Da vejen her således allerede er fartdæmpet, bør det overvejes i første omgang at nøjes med at udføre afværgeforanstaltningerne mod nord som foreslået ovenfor.

Trafikudviklingen på strækningen syd for Park Allé bør så overvåges og viser der sig uacceptable stigninger, må der etableres separate afværgeforanstaltninger her.

Der vil kunne være tale om fartdæmpninger, der i højere grad også visuelt redifinerer vejens udtryk i retning af en landsbygade.



Figur 6: Eksisterende fartdæmpning på Brøndbyøstervej syd for Park Allé (markeret med rødt)

Viser dette sig ikke tilstrækkeligt, kan det i sidste ende blive nødvendigt, at ændre vejens udformning helt nede fra Kettevej, for at få bilisterne til at køre udenom. Udformningen af dette bør dog overvejes nøje, så den sydlige del af Brøndbyøstervej ikke kommer til at ligge som noget, der ligner et stykke umotiveret fartdæmpet vej i landzone.

2.3 Gladsaxe

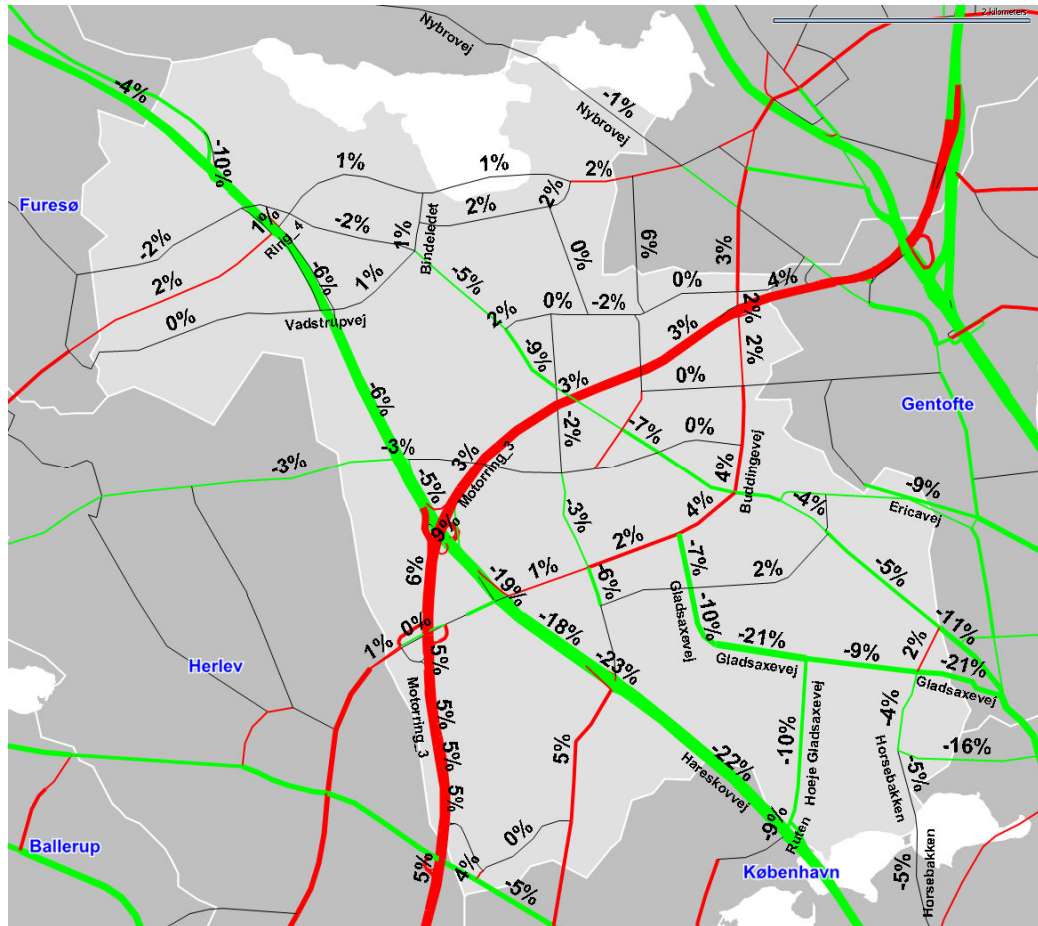
Samlet konsekvens

Samlet set falder trafikarbejdet i Gladsaxe Kommune med godt 2% ved etableringen af betalingsringen.

Også her omforderes trafikken dog, således, at trafikken i retning til/fra København falder med hele 10%, mens trafikken på tværs stiger med ca. 2%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Trafikændringerne på de enkelte vejstrækninger er vist i Figur 7.



Figur 7: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Som det ses, er trafikstigningerne koncentreret på Motorring 3 og Ring 3, samt på Mørkhøjvej, og det er fortsat de overordnede veje Ring 3 og statsvejene Hille-rød motorvejen samt Motorring 3, som tager de overordnede trafikstrømme.

Hvad angår de kommunale veje, kan trafikstigninger på Mørkhøjvej og stigninger på Ring 3 ved Dynamovej og ved Buddinge Rundkørsel medføre kapacitetsproblemer.

Mørkhøjvej er allerede ved at være fuldt udnyttet og området vil i de kommende år blive udbygget med en forventet stigning i trafikken som følge. Ligeledes er Buddinge Rundkørsel og Ring 3 krydset ved Dynamovej i dag belastede i myldretiden. For Ring 3 ved Buddinge Rundkørsel er der overvejelser om gennemkørselsforbud på Tinghøjvej, hvilket vil medføre trafikstigninger i højresvingsporet ved rundkørslen.

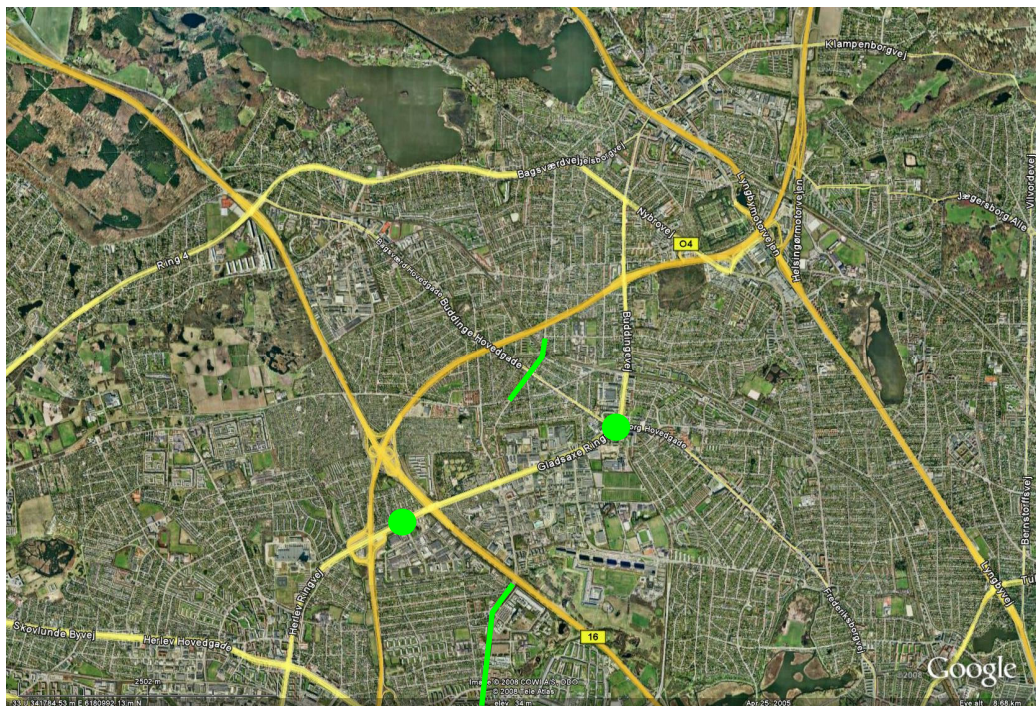
Trafikmodellen beregner endvidere en mindre trafikstigning på Stengårds Allé, som er skolevej. I modellen er det formentlig en følge af, at trafikken stiger på Ring 3 og Motorring 3 og at nogle lokalt vælger at forblive på det

lokale vejnet. Stengårds Allé er trafiksaneret og det er uvist, om det indgår i modellen og det må betegnes som tvivlsomt, om denne trafik vil stige i virkeligheden.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

Der skal foretages en detaljeret undersøgelse af restkapaciteten på de nævnte veje og kryds, herunder mulighederne for at realisere signaloptimeringer og etablering/udvidelse af svingbaner for at øge kapaciteten.

Opstår der stigninger på Stengårds Allé kan de imødegåes med supplerende trafikdæmpende foranstaltninger. Aktuelt pågår en undersøgelse, sammen med skolen, om hvordan skolevejen yderligere kan sikres på baggrund af den nuværende trafikale situation.



Figur 8: Lokaltiteter i Gladsaxe Kommune, hvor trafikudviklingen skal overvåges

2.4 Glostrup

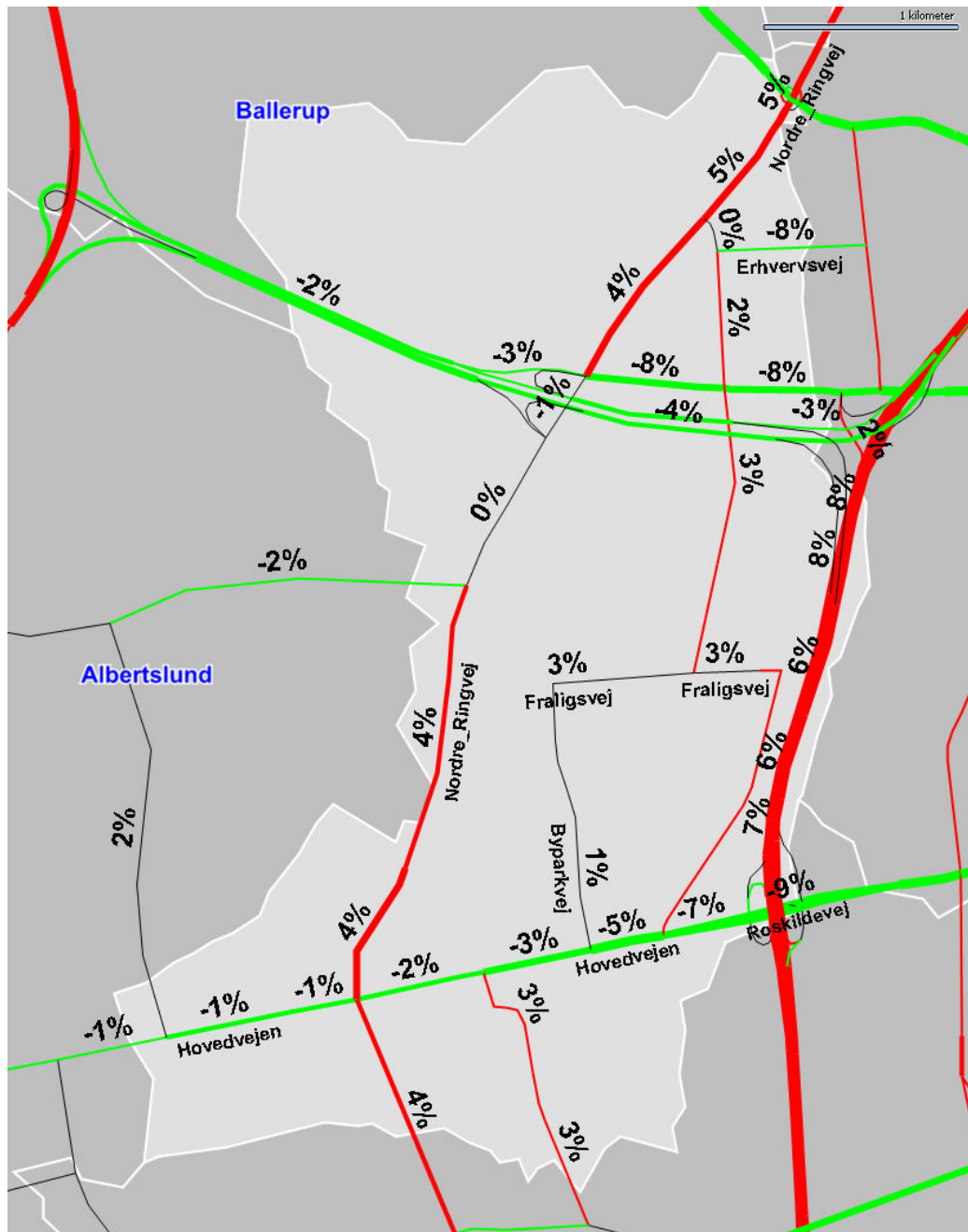
Samlet konsekvens

Samlet set forventes trafikarbejdet i Glostrup Kommune at stige med ca. 2% ved etablering af betalingsringen.

Der vil dog også ske en omfordeling af trafikken, således at den øst/vest-gående trafik forventes at falde ca. 4%, mens den nord/syd-gående trafik forventes at stige med ca. 6%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Trafikændringerne for de enkelte strækninger er vist i Figur 9.



Figur 9: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Som det ses ligger de væsentlige trafikstigninger på Motorring 3 og Ring 3. Krydset Hovedvejen/Ring 3 (Ringvejskrydset) er i dag meget uheldsbelastet. Samtidig viser en trafikanalyse, at kapacitetsgrænsen er ved at være nået i krydset. Kommunen har iværksat en undersøgelse, der på baggrund af bl.a. uheldsbilledet skal vurdere, dels hvorledes krydset gøres mere sikkert, og dels hvorledes kapacite-

ten forøges. Desværre trækker ønskerne om øget sikkerhed og øget kapacitet i hver sin retning.

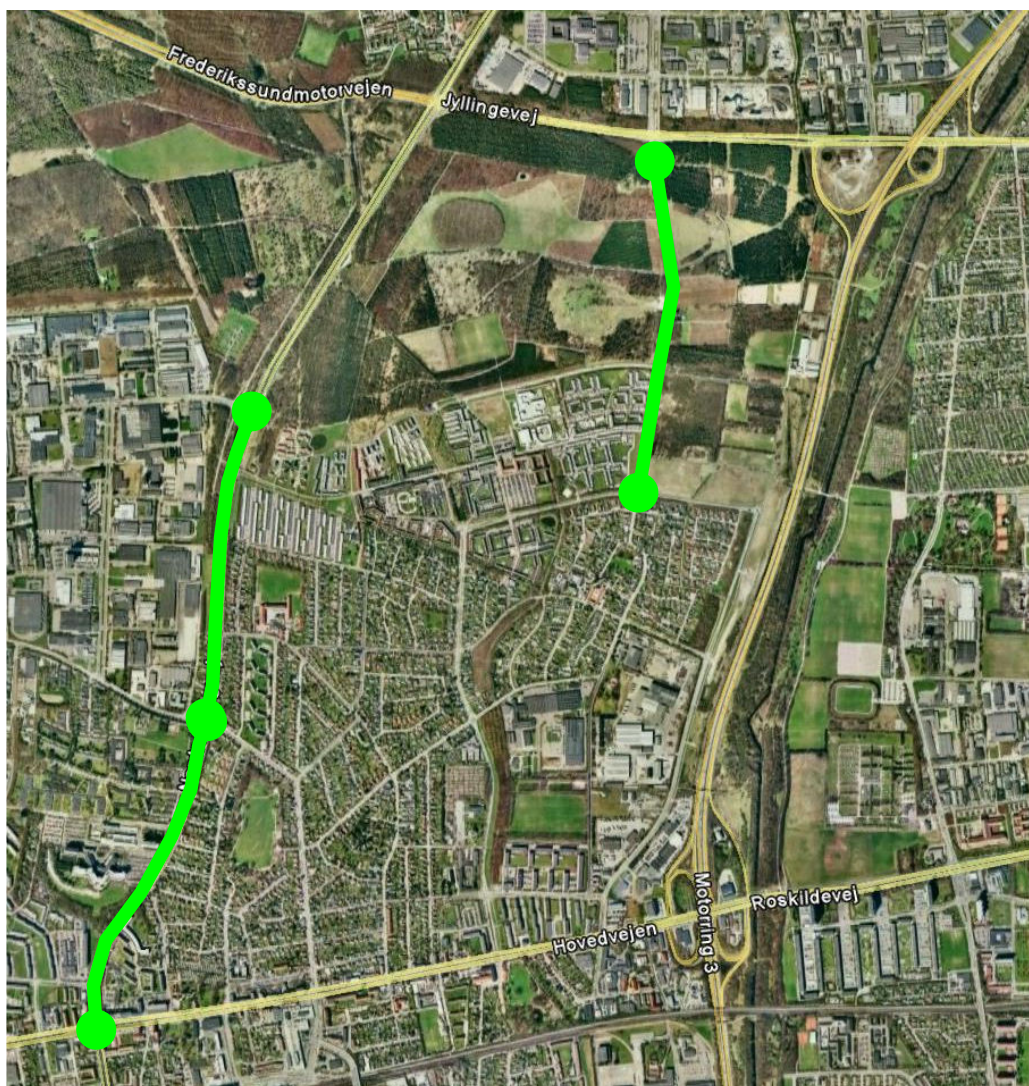
Kommunalbestyrelsen har besluttet, at nedsætte hastigheden på Hovedvejen fra Byparkvej til Ring 3 fra 70 til 50 km/t, og denne hastighedssænkning forventes effektueret indenfor de næste par måneder.

Der er desuden fremsat politisk ønske om hastighedsnedsættelse på Ring 3 fra Kildevej til Sofielundsvej fra 70 til 50 km/t. Ring 3 gennem Glostrup vurderes i øvrigt generelt at være tæt på kapacitetsgrænsen, med generel køkørsel i myldretiden. En forøgelse af trafikken med op til 5% som følge af betalingsringen, vil derfor forværre trafiksituationen.

Der er desuden beregnet en forventet trafikforøgelse på 3% på Birkeskoven/Oxbjergvej som følge af betalingsringen. Kommunen byggemodner i øjeblikket et stort boligområde i dette område, og en forøgelse af trafikken her som følge af betalingsringen er således ikke ønskelig.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

Krydsene på Ring 3 og mulighederne for at øge kapaciteten her skal undersøges samtidig med at sikkerheden skal søges højnet. Opmærksomheden skal især rettes mod krydset Ring 3/Hovedvejen. For at undgå en stigning gennem det kommende boligområde langs Birkeskoven og Oxbjergvej skal der etableres en form for trafikdæmpende foranstaltninger, så strækningen ikke længere er attraktiv som alternativ til Ring 3 og M3.



Figur 10: Forbedring af kapacitet og sikkerhed i kryds på Ring 3, samt trafikdæmpning på Oxbjergvej/Birkeskoven

I det største kryds ved Herlev Hovedgade, vil betalingsringen betyde et kraftigt fald i tværrretningen (Herlev Hovedgade), således at den samlede trafik ind i krydset vil være stort set uændret. I de øvrige kryds viser modelberegningerne, at tværtrafikken falder i beskedent omfang. Herlev Kommune har ikke tidligere oplevet, at tværtrafikken disse kryds er faldet og stiller sig skeptisk overfor at det vil ske som følge af betalingsringen.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

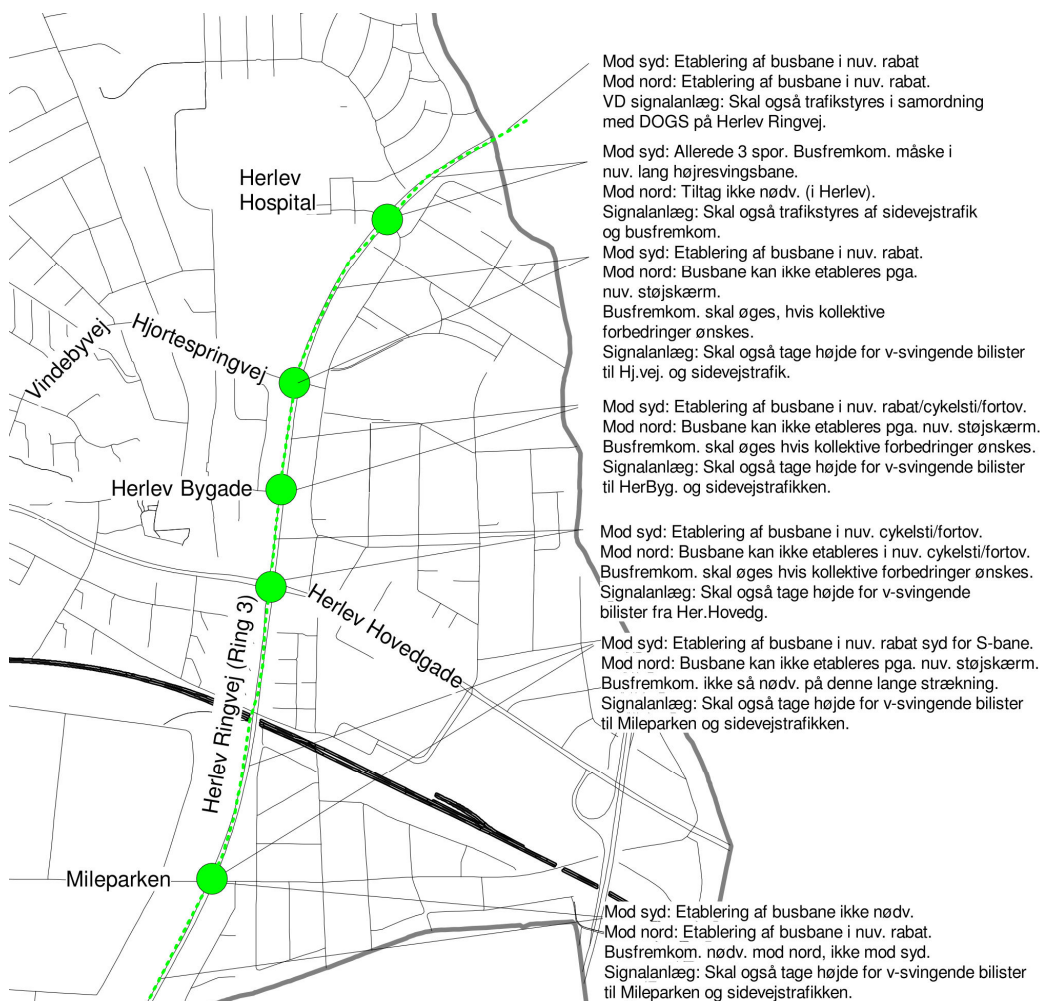
I "Tillæg til Hastighedsplan 2006-2012" har Herlev Kommune selv en række bud på mulige forbedringer af trafikikkerheden og trafikafviklingen på netop Herlev Ringvej (Ring 3):

- Øget mellemtid efter hovedretning i kryds
- Forlænget venstresvingsbane og venstresvingspil ved Mileparken
- Tydeliggørelse af midterheller ved Herlev Hovedgade
- Hastighedsbegrænsning 60 km/t mellem Herlev Hovedgade og Herlev Hospital

Herlev Kommune vil med "Tillæg til Hastighedsplan 2006-2012" kortlægge de nuværende problemer på de tidligere amtsveje i Herlev, og dermed holde fokus rettet på nødvendigheden i en forsat forbedring af disse store veje med regional betydning. Herlev Kommune er opmærksom på, at M3-projektet har overført trafik til Ring 3 og at denne trafikmængde måske søger tilbage til M3, når udbygningsprojektet er helt færdigt og dermed aflaster Ring 3.

Men betyder en betalingsring og trængselsafgifter igen yderligere belastende trafikstigninger på veje i Herlev Kommune, er det naturligt, at der iværksættes specifikke afværgeforanstaltninger på vegne af betalingsringen.

Skal der skabes bedre fremkommelighed for den kollektive bustrafik på Herlev Ringvej (Ring 3), kan man forestilles sig et scenarium som vist her:



Figur 12: Herlev Kommunes forslag til øget busfremkommelighed på Herlev Ringvej

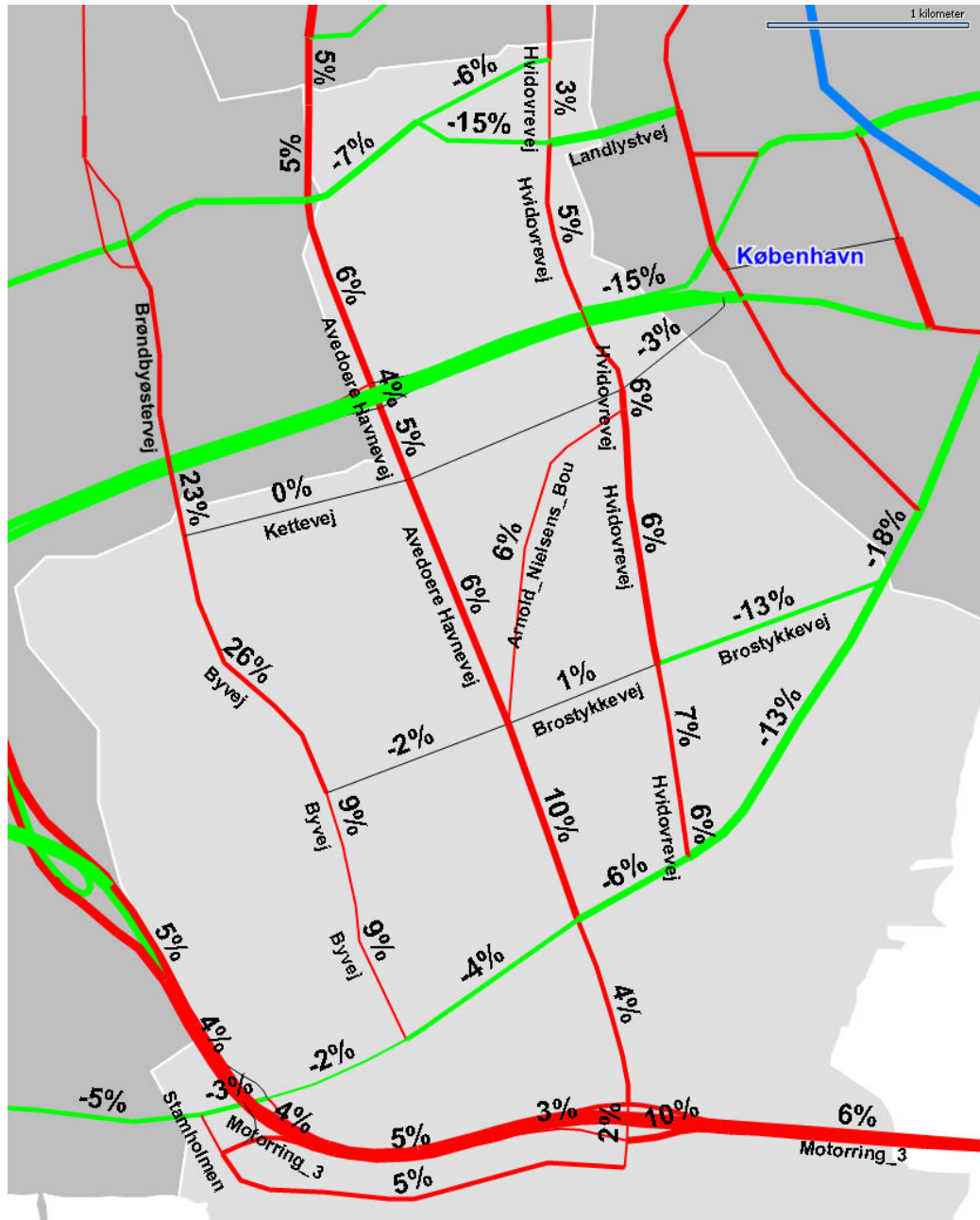
2.6 Hvidovre

Samlet konsekvens

Samlet set stiger trafikarbejdet i Hvidovre Kommune med knap 2%. Som i de øvrige kommuner sker der også i Hvidovre en omfordeling af trafikken på retninger. Øst/vest-trafikken forventes således at falde med godt 1%, mens nord/syd-trafikken forventes at stige med ca. 6%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Som det fremgår af Figur 13 må der forventes at ske trafikstigninger på alle de nord/syd-gående veje i Hvidovre Kommune.



Figur 13: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Avedøre Havnevej er 4-sporet og facadeløs og med ledig kapacitet på strækningerne. Dog bør kapaciteten i krydsene øges, og der kan med en stigning i trafikken opstå trafiksikkerhedsmæssige problemer. Også krydset ved motorvejstilkørslen er i dag et problem. Stigningerne må heller ikke give anledning til miljøproblemer (f.eks. støj). Især på strækningen mellem Gl. Køge Landevej og Brostykkevej er der allerede i dag klager fra beboerne over trafikstøjen, hvilket trængselsafgifter kan være med til at forværre.

Byvej er delvist facadeløs og den nordlige del er ikke decideret byområde. Hvidovre Kommunes umiddelbare reaktion på en stigning her er, at det primært vil være et problem i Brøndby Kommune på Brøndbyøstervej, men at en stigning på strækningen mellem Brostykkevej og Kettevej dog kan give problemer (sikkerhed, tryghed, støj, barriere mv.). De foreslåede afværgeforanstaltninger i Brøndby Kommune vil formentlig dæmpe trafikken på Byvej noget. Udviklingen i trafikken på Byvej bør overvåges via evalueringsprogrammet.

Hvidovrevej fungerer bl.a. som kommunens strøggade og trafikstigningerne her er ikke acceptable.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

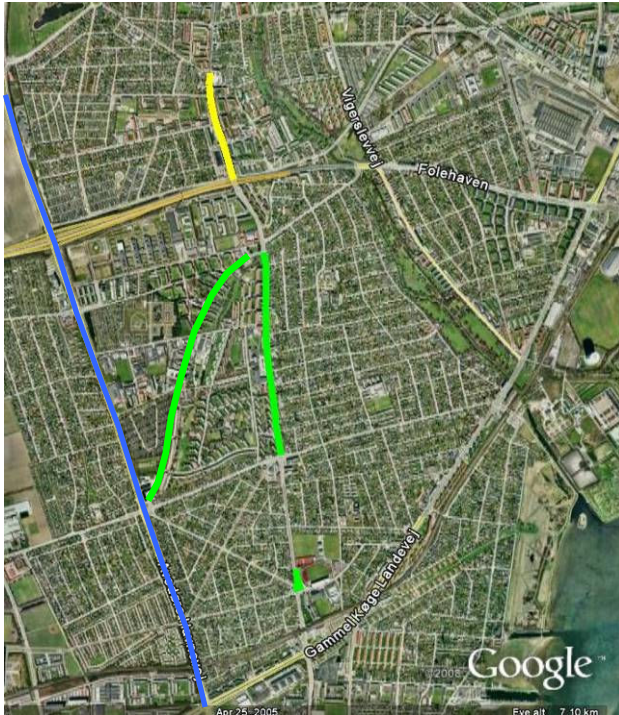
På Hvidovrevej mellem Hvidovre Torv og Holbækmotorvejen er kørebane blevet indsnævret ved etablering af midterheller, mens resten af Hvidovrevej er udformet som en bred to-spolet vej.



Figur 14: Indsnævret kørebane på Hvidovrevej

For at afværge trafikstigninger på Hvidovrevej foreslås det, at Hvidovrevej yderligere ombygges efter de tidligere anvendte principper.

Det foreslås således, at tværprofilen indsnævres mellem Brostykkevej og Arnold Nielsens Boulevard og det foreslås, at der etableres en kortere indsnævring af tværprofilen ud for stadion nord for Gammel Køge Landevej.



Figur 15; Eksisterende indsnævring (med gult) og foreslåede nye indsnævringer (med grønt) på Hvidovrevej og Arnold Nielsens Boulevard. Kapacitet og sikkerhed i kryds på Avedøre Havnevej skal forbedre (med blått)

Det er nødvendigt også at gøre noget supplerende ved Arnold Nielsens Boulevard, for at forhindre, at trafikken fra Hvidovrevej ledes over på Arnold Nielsens Boulevard. Det kan ske ved at etablere flere fartdæmpere. Det foreslås, at der startes med få fartdæmpere, og så overvåges udviklingen i trafikken på strækningen via evalueringsprogrammet.



Figur 16: Eksisterende fartdæmpninger på Arnold Nielsens Boulevard

Det vil således primært være Avedøre Havnevej som skal bære den nordsyd-gående trafik igennem kommunen. Derfor er det vigtigt, at der er tilstrækkelig kapacitet her, og det er ligeledes nødvendigt at have fokus på sikkerheden på tværs af strækning-

gen. Kapaciteten og sikkerheden i krydsene på strækningen skal således forbedres som følge af trængselsafgifter. Og selvom støjen ikke stiger mærkbart, bør der med særlig fokus på strækningen mellem Gl. Køge Landvej og Brostykkevej, etableres støjdempende asfalt eller andre støjdempende foranstaltninger.

Rødovre Kommune ønsker at trafikken på Tårnvej dæmpes, og derfor nedsættes kapaciteten her som følge af trængselsafgifter. Det kan give anledning til stigninger på andre veje i Hvidovre Kommune, f.eks. Kløverprisvej og/eller Allingvej mellem Avedøre Havnevej og Hvidovrevej i Hvidovre Nord. Derfor skal disse strækninger overvåges via evalueringsprogrammet.

I Hvidovre Kommune findes en række problematiske motorvejstilkørsler, bl.a ved Avedøre Havnevejs tilslutning til Amagermotorvejen. Det bør overvejes, hvorvidt forbedringer af disse kan implementeres ved hjælp af provenuet fra trængselsafgifter (se også afsnit 2.12). Forbedringer af Avedøre Havnevej tilkørslen, vil formentlig kunne reducere trafikken på Stamholmen. For at følge udviklingen på Stamholmen, skal denne indgå i evalueringsprogrammet.

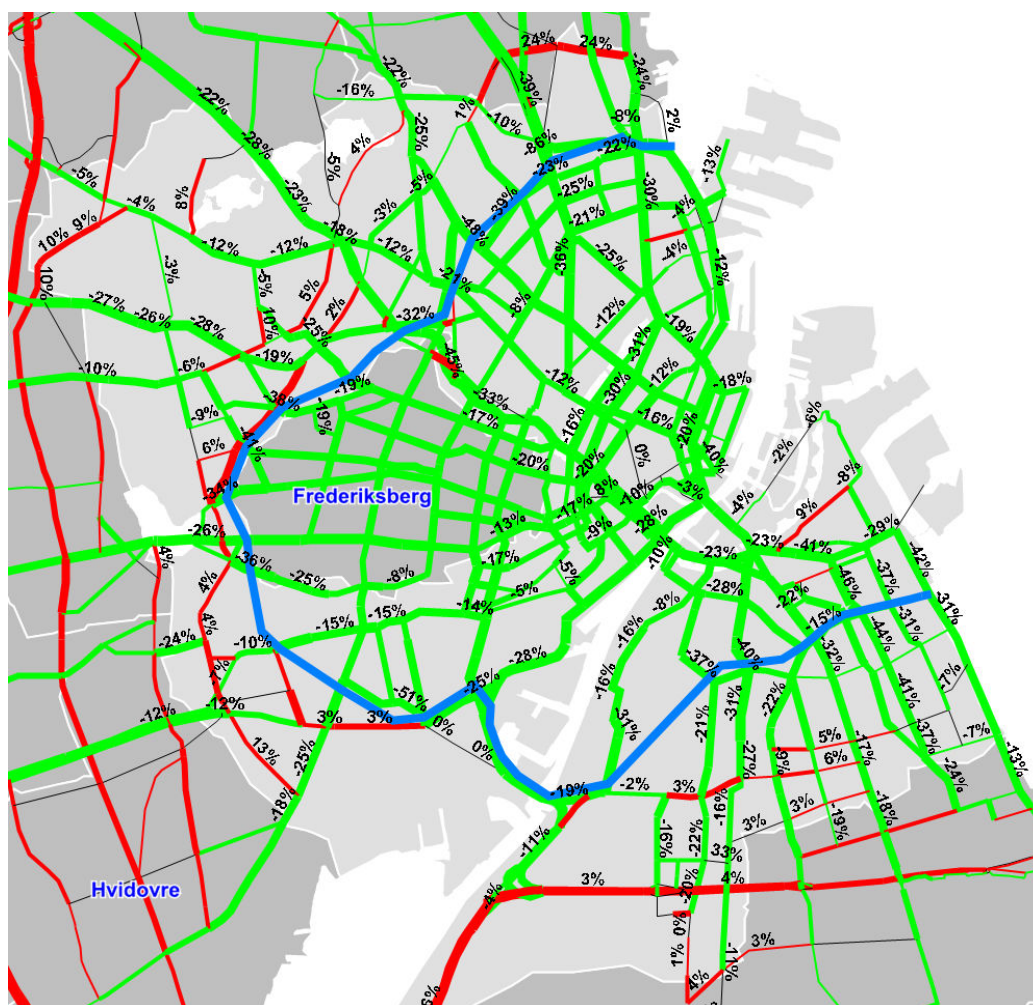
2.7 København

Samlet konsekvens

I Københavns Kommune vurderes trafikarbejdet samlet set at falde godt 15 %. Trafikken falder mest inden for betalingsringen (23 %), men også bydelene uden for ringen vil opleve et fald på mere end 10 %. At faldet uden for ringen bliver mindre skyldes, at en del bilister vælger at køre uden om ringen primært via Ring 2.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Ring 2 er en overordnet ringforbindelse, hvor den trafik, som nu engang kører i København, helst skal køre. Den umiddelbare vurdering er, at der i dag kun er problemer på Ring 2 nord for Roskildevej, mens strækningen syd for Roskildevej godt kan bære mere trafik. Det skal således vurderes, hvordan kapaciteten kan øges, og bussernes fremkommelighed sikres.



Figur 17: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Lokalt omkring betalingsringen kan der opstå problemstillinger, fordi mange lokale ture skæres væk. En screening af randen i forhold til forskellige parametre som f.eks. detailhandel, skole- og institutionsdistrikter og idrætsfunktioner skal være udgangspunkt for en første dialog med lokaludvalgene i Københavns Kommune. Der kan vise sig at være behov for konkrete afværgeforanstaltninger - f.eks. forbedring af en skolevej eller nedsættelse af hastighed o.lign.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

På Ring 2 begrænser løsningsmulighederne sig til primært at arbejde med signalerne. Der er endnu ikke konkrete forslag hertil.

Afværgeforanstaltninger lokalt langs med betalingsringen vil blive beskrevet i samarbejde med lokaludvalgene.

2.8 Lyngby-Taarbæk

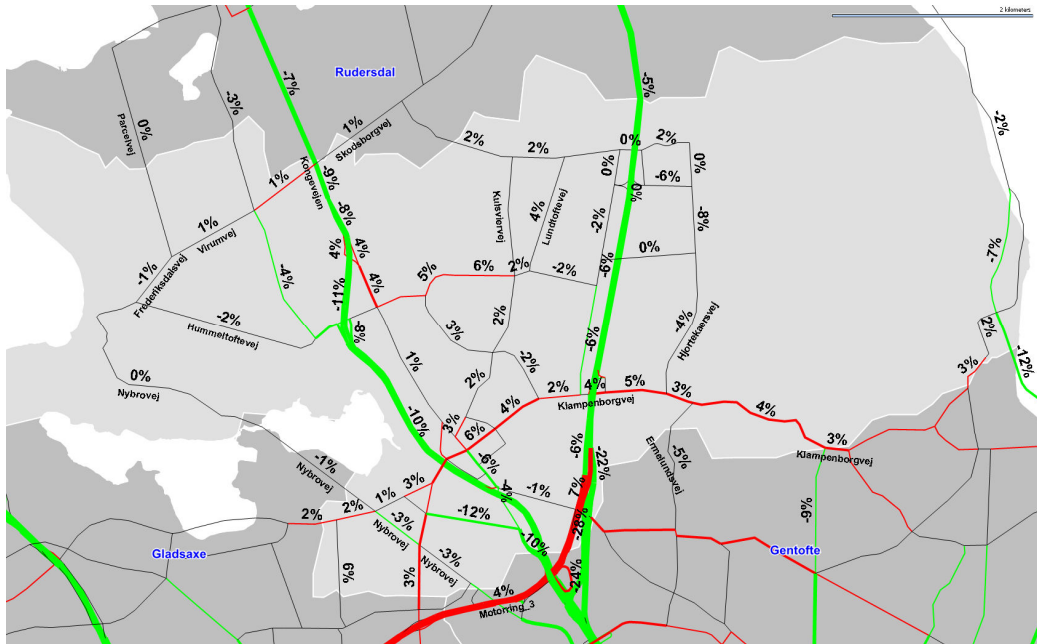
Samlet konsekvens

Samlet set forventes trafikarbejdet i Lyngby-Taarbæk Kommune at falde knap 4% på grund af betalingsringen.

Som for de øvrige kommuner sker der dog en omflytning af trafikken, således at den nord/syd-gående trafik falder med 6%, mens den øst/vest-gående trafik vokser med ca. 2%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

I nedenstående Figur 18 er trafikændringerne på de enkelte strækninger vist.



Figur 18: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Den væsentligste trafikstigning på kommuneveje foregår på Klampenborgvej ind gennem Lyngby, hvor trafikken forventes at stige op til 6%.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

De øst/vest-gående trafikale forbindelser i Lyngby-Taarbæk kommune er begrænset af mulighederne for at krydse S-banen og Lyngby Omfartsvej.

Forsøger man således at trafiksanere Klampenborgvej gennem Lyngby bymidte, fås det blot som resultat, at de parallelle veje i den såkaldte P-søgering benyttes i stedet. Endvidere er Lyngby et regionalt center og kommunen ønsker ikke, at tilgængeligheden til Bymidten forringes.

Afværgeforanstaltninger bør derfor rettes mod at fjerne ren gennemkørende trafik. I den sammenhæng er forholdene på Motorring 3 meget relevante, da benyttelsen af Motorring 3 er et af de få alternativer til at køre ind gennem Lyngby.

Da det pt. er uvist hvordan trafikken på en færdigudbygget Motorring 3 vil blive afviklet foreslås det, at holde vejene i Lyngby bymidte under observation i forbindelse med etablering af betalingsringen, for vurdering af behov for efterfølgende tiltag.

2.9 Rødovre

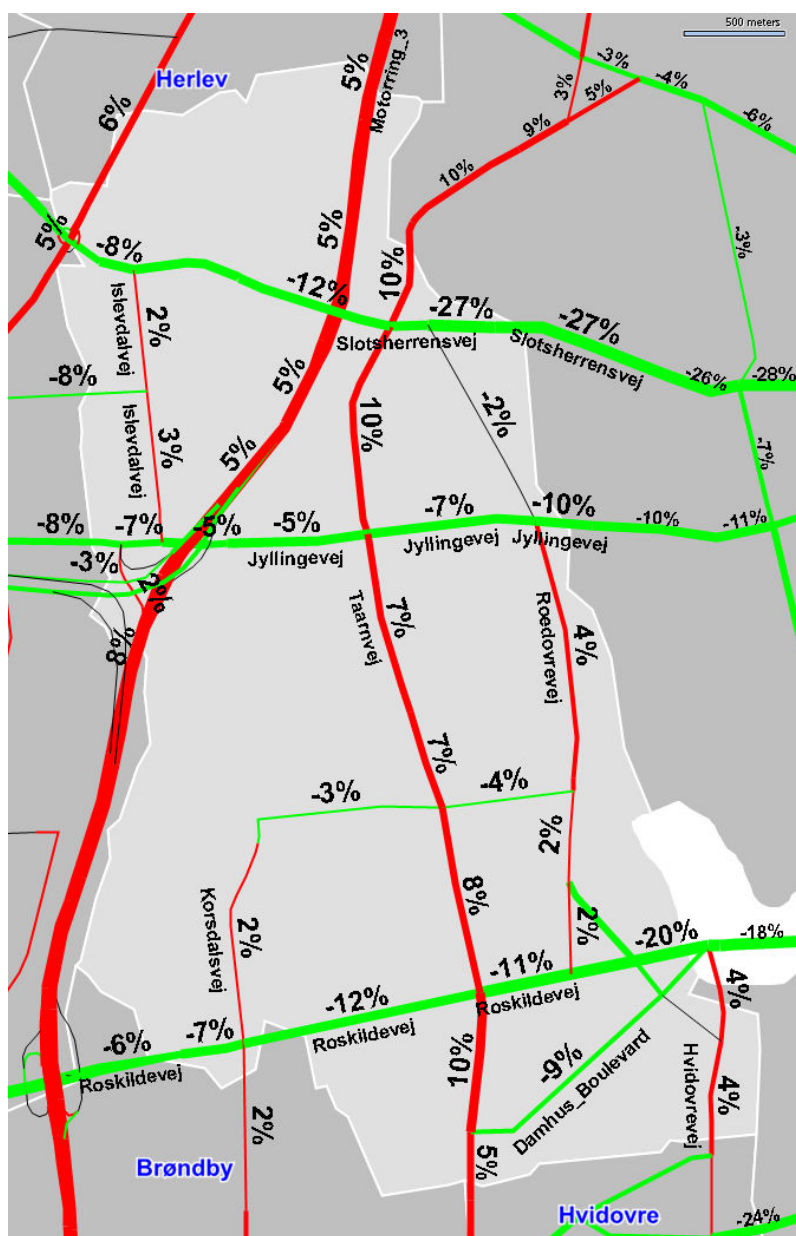
Samlet konsekvens

Samlet set forventes trafikarbejdet i Rødovre Kommune at vokse ca. 1% som følge af betalingsringen.

Også i Rødovre sker der dog en omfordeling af trafikken, således at den øst/vest-gående trafik forventes at falde med ca. 9%, mens den nord/syd-gående trafik forventes at vokse med ca. 6%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Trafikændringerne på de enkelte veje er vist i Figur 19. Som det ses, forventes trafikken at vokse på både Rødovrevej og Tårnvej.



Figur 19: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Beskrivelse af løsningsmuligheder

Rødovre ønsker hverken, at Tårnvej eller Rødovrevej får mere trafik.

Rødovre Kommune har trafiksaneret cirka halvdelen af Rødovrevej, og har planer om trafiksanering af den resterende del. Trafiksaneringen er besluttet uafhængigt af trængselsprojektet og gennemføres som sådan. Selvom det ikke forventes, at der

skal foretages yderligere som følge af trængselsprojektet, sættes Rødovrevej på listen over veje, hvor trafikafviklingen skal overvåges.

Der bliver behov for at gennemføre afværgeforanstaltninger på Tårnvej med tilhørende signalanlæg for at undgå en trafikstigning her. Vejen har ekstrakapacitet, men det har krydsene ved Roskildevej og Jyllingevej ikke. Disse kryds har allerede i dag både kapacitets- og trafikikkerhedsmæssige problemer, som forventes forværret med ændrede trafikstrømme.

De nye trafikstrømme kan ikke forudsiges i en detaljeringsgrad, der retfærdiggør ombygninger før projektstart. Der udpeges derfor ikke ombygningsmæssige afværgeforanstaltninger. Tårnvej og de tilknyttede kryds sættes i stedet på listen over veje, hvor trafikken skal overvåges, før der gennemføres tiltag.



Figur 20: Ombygning på Rødovrevej

Rødovre Kommune ønsker at give de bilister, der rammes af trængselsafgifterne, et realistisk kollektivt trafiktilbud som alternativ til bilen. Dette ønskes gjort med kollektive trafikforbedringer, der tilgodeser denne flytning af trafikken og giver nemmere adgang fra Rødovre til højklasset kollektiv trafik. Kommunens forudsætning er derfor, at indholdet i den kollektive startpakke muliggør denne flytning af trafikken. Konkret kan der være tale om busbaner på Roskildevej og Tårnvej samt hurtigbusser, ad bl.a. Jyllingevej, mellem Rødovre Centrum og Metro/S-tog.

2.10 Tårnby

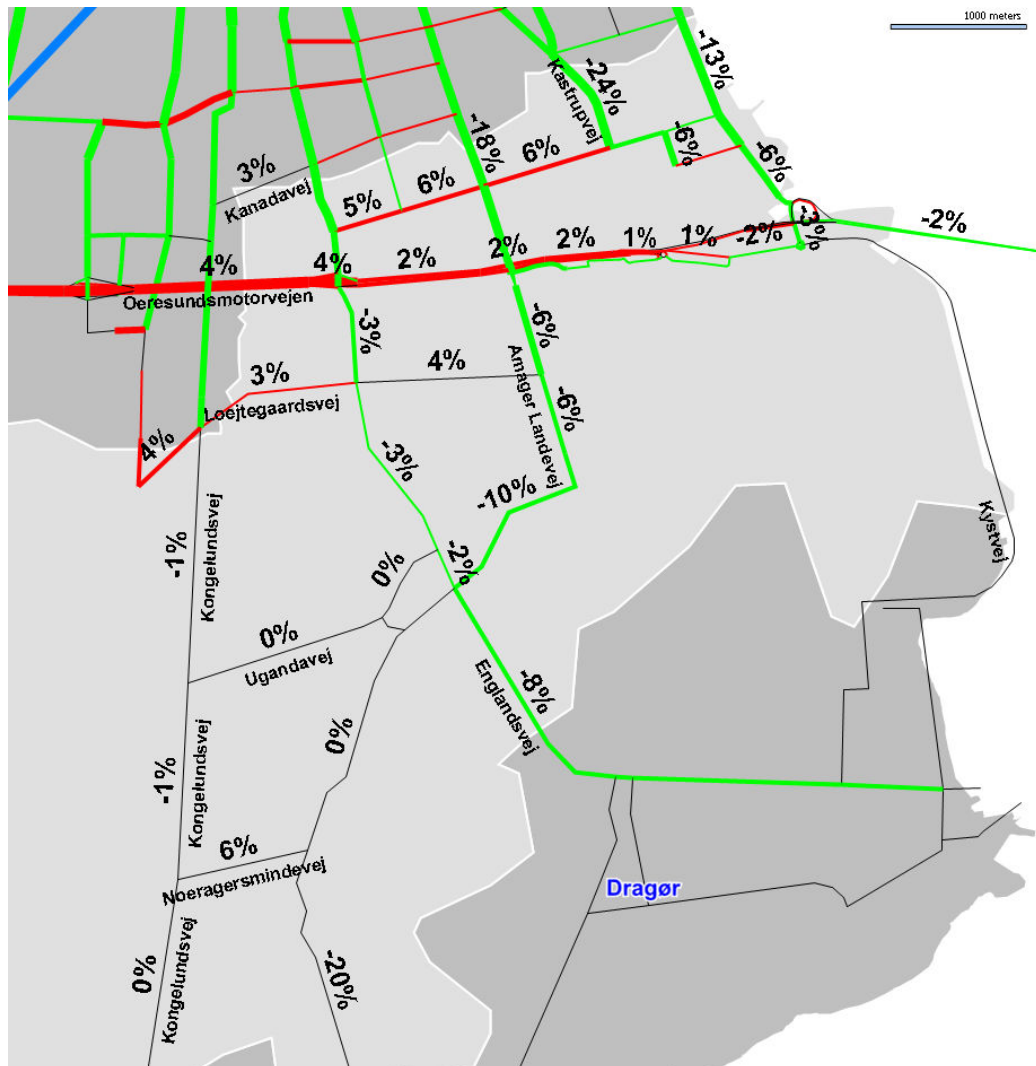
Samlet konsekvens

Samlet set betyder betalingsringen, at trafikarbejde i Tårnby Kommune reduceres ganske ubetydeligt (mindre end 1%).

Trafikken omforderes dog således, at den nord/syd-gående trafik falder med ca. 2%, mens den øst/vest-gående trafik stiger ca. 3%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Trafikændringerne på de enkelte vejstrækninger er vist i Figur 21.



Figur 21: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Som det ses foregår trafikvæksten især på Øresundsmotorvejen og i mindre grad på Tårnbyvej/Saltværksvej.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

Tårnby Kommune oplever i dag problemer ved motorvejstilkørslerne ved Tårnby Torv og ved Kastrup (afkørsel 15 og 16).

Ved etablering af betalingsringen forventes trafikken på vejene, der fører til motorvejen at falde, mens trafikken på selve motorvejen forventes at stige. Det foreslås derfor, at disse motorvejstilkørsler sættes på listen over veje, hvor trafikudviklingen skal overvåges, således at der kan udføres afværgeforanstaltninger, hvis det viser sig nødvendigt (se også afsnit 2.12).

2.11 **Øvrige kommuner**

Der vil formentlig i alle omegnskommunerne kunne forekomme "uforudsete" konsekvenser af etableringen af betalingsringen, ligesom der kan blive behov for en række mindre justeringer og ombygninger af nogle kryds som følge af, at trafikstrømmene vender fra de radiale veje til tvæervejene.

Der skal derfor afsættes en pulje til opfølgende afværgeforanstaltninger, således at man, når hele systemet kører, vurderer, hvilke kryds, der skal justeres eller ombygges. Dette skal ligeledes indgå i evaluerings- og monitoreringsplanen.

2.12 **Statsvejnettet**

Der er allerede i dag problemer på flere af til- og frakørselsanlæggene til motorringvejssystemet. Flere af kommunerne i Kommuneforum har påpeget, at disse problemer øges med trængselsafgifter, f.eks. ved Tårnby Torv og Avedøre Havnevej. Der har i flere år været arbejdet med at løse problemerne disse steder. Problemet er, at der er tale om meget dyre løsninger, hvis problemerne virkelig skal løses. Selskabet, som kommer til at drive trængselsafgiftssystemet, må senere vurdere, hvorvidt disse løsninger skal implementeres ved hjælp af provenuet fra trængselsafgifter.

Samtidig øges trafikken på Motorringvejene som følge af trængselsafgifter, og det skal beskrives, hvordan kapaciteten kan øges på motorvejene, og hvordan generne af mertrafikken (fx støj) kan minimeres.

Når lovgrundlaget til at indføre trængselsafgifter er under udarbejdelse, kan en mere konkret dialog med Vejdirektoratet og Sund & Bælt startes op. Dels omkring bedre udnyttelse af motorvejene, f.eks. ved hjælp af ITS og brug af nødspor, dels omkring støjdæmpende asfalt.

[Transportministeriet]
[Ringbysamarbejdet]

Samarbejdsaftale om en letbane i Ring 3

Indledning

I dag er strækningen langs Ring 3 tæt trafikeret. På de overbelastede veje opstår der kødannelser, fremkommeligheden forringes og rejsehastigheden nedsættes. En letbane langs Ring 3 vil medføre, at de mange borgere, der bor og arbejder langs byfingrene vil få et incitament til at lade bilen stå og benytte sig af den kollektive trafik.

COWI har undersøgt mulighederne for en letbane i Ring 3. Af COWIs rapport 'Ring 3 – Letbane eller BRT' fremgår det, at en letbane på strækningen Lundtofte-Ishøj skønnes at beløbe sig til ca. 3,75 mia. kr.

Regeringen, Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Vallensbæk Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune Høje-Taastrup Kommune og Ishøj Kommune er enige om at arbejde videre med at anlægge og finansiere en letbane langs Ring 3.

Beslutningsgrundlag og VVM-undersøgelse

Med henblik på projektering m.v. af letbanen er parterne enige om, at der udarbejdes et beslutningsgrundlag med følgende elementer:

- Udredning om en letbane langs Ring 3, med linjeføring, planlægning af stationer og omskiftningsforhold
- Budgettering og finansiering af anlæg
- Driftsoplæg og -økonomi
- Oplæg til organisering af anlæg og efterfølgende drift, herunder skal muligheden for at projektet organiseres som et offentligt/privat samarbejde belyses
- Oplæg til optimering af forbindelserne til det øvrige kollektive transportnet herunder oplæg til bustilpasning
- Oplæg til anlægslov
- Sikkerhedsnormer og godkendelser

Beslutningsgrundlaget for en letbane i Ring 3 skal ses i sammenhæng med de øvrige analyser og beslutningsgrundlag, der udarbejdes som et led i den strategiske analyse for hovedstadsområdet, jf. aftalen om *En grøn transportpolitik* af 29. januar 2009.

Parterne er enige om, at der på baggrund af beslutningsgrundlaget ved en efterfølgende principaftale træffes endelig beslutning om finansiering og anlæg af en letbane langs Ring 3. I den forbindelse tages der stilling til organisering og udførelse samt efterfølgende drift.

Der afsættes 20 mio. kr. til udarbejdelsen af beslutningsgrundlag (eksklusiv udarbejdelse af VVM-undersøgelse m.v.), hvortil parterne bidrager efter nedenstående fordelingsnøgle.

Statens bidrag til udarbejdelse af beslutningsgrundlaget finansieres fra den allerede afsatte pulje på 1,5 mia. kr. Udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget skal følge gældende statslige regler for ny anlægsbudgettering.

Beslutningsgrundlaget skal være færdigt i slutningen af 2012

På baggrund af principaftalen forventes der gennemført en VVM-undersøgelse og efterfølgende udarbejdet en anlægslov.

Principper for organisering af anlæg

Som beskrevet ovenfor vil en del af beslutningsgrundlaget være et oplæg til en organisering af hhv. anlæg og drift af en letbane.

Som udgangspunkt forudsættes det, at organiseringen af anlægsprojektet tilrettelægges efter samme principper som letbaneprojektet i Århus.

Efter indgåelsen af principaftalen forventes det, at parterne indgår i et anlægsselskab, hvor parternes økonomiske rettigheder og forpligtelser i relation til selskabets aktiviteter fastlægges i overensstemmelse med deres respektive finansieringsbidrag, idet der i principielle sager skal være enighed imellem alle parter. Regionen og Kommunerne forventes repræsenteret ligeligt i anlægsselskabet.

Principper for finansiering af en letbane i ring 3

Parterne er enige om, at letbanen finansieres ud fra følgende principper:

- Staten bidrager med 1,5 mia. kr., jf. aftalen om *En grøn transportpolitik* af 29. januar 2009.

- Staten bidrager således med ca. 40 pct. af den samlede anlægssum svarende til den andel, staten har bidraget med i tilsvarende projekter andre steder i landet. Statens bidrag kan dog ikke overstige 1,5 mia. kr.
- De resterende midler skal tilvejebringes af kommunerne langs Ring 3 samt Region Hovedstaden. Region Hovedstaden og kommunerne har i den forbindelse indgået en aftale om at ville arbejde for at etablere en letbane fra Lundtofte til Ishøj sammen med staten¹. Det finansielle forhold mellem stat, kommuner og Region Hovedstaden er sat til henholdsvis 40 pct., 34 pct. og 26 pct.
- Kommunerne har internt truffet aftale om fordeling af den kommunale andel, der således fordeles mellem kommunerne efter en nøgle, der består af tre hovedelementer samt forskellige andre beregningsforudsætninger². De tre hovedelementer er:
 - Indbyggertal i kommunerne pr. 1.1.2010 (vægt 45%)
 - Antal stationer i kommunen (vægt 40%)
 - Nyt stationsnært kerneareal (vægt 15%)
- Kommunerne og regionen finansierer 85% af deres andele af projektet ved optagelse af 40-årige lån. I forbindelse med den endelige beslutning om projektet, træffes der beslutning om, hvorvidt lånene optages af selskabet med garanti fra kommuner/region eller af de respektive parter.

Kommunerne indbetaler deres egenfinansieringsbidrag til selskabet i 2015, mens egenfinansieringsbidraget vedr. regionen indbetales i 2019. Lånene optages i takt med, at der finansieringsmæssigt er behov for det og løber i 40 år fra overtagelsestidspunktet. Statens bidrag indbetales proportionalt med de kommunale parter, jf. dog nedenstående afsnit om finansiering af beslutningsgrundlaget.

- Projektet budgetteres efter statens regler for ny anlægsbudgettering. Eventuelle ubrugte midler i projektet tilbageføres til parterne efter ovenstående fordelingsnøgler.

¹ Der henvises til notat af den 22. marts 2011, som kan rekvireres ved henvendelse til Ringby-Letbanesamarbejdet

² Der henvises til notat af den 13. april 2011, som kan rekvireres ved henvendelse til Ringby-Letbanesamarbejdet

Finansieringsnøglen mellem staten, regionen og kommunerne er vist i tabel 1.

Tabel 1: Anlægsomkostninger for strækningen Lundtofte-Ishøj

2010-priser mio. kr.	Andel	Lundtofte- Glostrup	Glostrup- Ishøj	I
Fordeling				
Statslig finansiering	40%	1.104	396	1.500
Regional finansiering	26%	718	257	975
Kommunal finansiering	34%	938	336	1.275
Total	100%	2.760	989	3.749

Stationsnærhedsprincippet

Fingerplan 2007 fastlægger, at udbygning af stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, har høj prioritet og bør fremmes. Stationsnær lokalisering indebærer, at pendlere og andre rejsende tilbydes et friere valg af transportmiddel. Kontorbygninger over 1.500 etagemeter kan uden videre placeres i det "stationsnære kerneområde", som kommunerne kan afgrænse med udgangspunkt i gangafstande op til 600 m fra en station, og således at øvrige byplanmæssige hensyn er varetaget.

Fingerplan 2007 fastlægger samtidig, at der i syv udpegede erhvervsområder langs Ring 3, som led i en samlet planlægning kan ske en intensiveret udnyttelse, herunder udbygning med større kontorbyggeri, i den del af erhvervsområderne, som ligger op til et forudsat standsningssted til en eventuelt kommende letbane.

Fingerplan 2007 er under revision. Miljøministeren forventer, at fremlægge et forslag til Fingerplan 2012 omkring årsskiftet 2011/2012 med henblik på vedtagelse inden sommeren 2012.

Aftalen om anlæg af en letbane i Ring 3 indebærer, at der i forslaget til ny Fingerplan 2012 kan fastlægges regler for intensiv udnyttelse af arealerne op til de besluttede standsningssteder på letbanen. Det vil give mulighed for større vækst, idet der kan bygges tættere i disse områder. Parterne noterer sig, at kommunerne vil kunne anvende de øgede indtægter i form af øget grundskyld m.v. som et bidrag til finansieringen af letbanen.

Linjeføring

Parterne er enige om, at beslutningsgrundlaget for så vidt angår linjeføring, stationsplaceringer m.v. udarbejdes for strækningen Lundtofte-Ishøj principielt som beskrevet på fase 1 niveau i COWI-rapporten 'Ring 3 - Letbane eller BRT?'.

Den nærmere placering af stationer sker efter aftale med beliggenhedskommunerne.

Parterne er endvidere enige om, at projektet er omfattet af et "tilkøbsprincip", der definerer anlæggets udformning som "det nødvendige og tilstrækkelige". Såfremt staten, kommunerne eller regionen ønsker væsentlige ændringer i anlægget, vil denne part selv skulle finansiere den eventuelle merudgift, der er forbundet hermed fuldt ud.

Kommunerne og Regionen ønsker i forbindelse med den efterfølgende principaftale, at optage forhandlinger med staten om etableringen af en etape 2 på strækningen fra Park Allé til Brøndby Strand og Avedøre Holme. Kommunerne og Regionen agter hertil at lade udarbejde en genberegning af omkostninger og samfundsøkonomi af de oprindelige oplæg på denne strækning på linje med beregningerne i COWI-rapporten 'Ring 3 – Letbane eller BRT?'

Der er ikke i den nuværende investeringsplan frem mod 2020 reserveret statslige midler til en evt. etape 2 af letbanen.

Det videre arbejde

Til udarbejdelse af beslutningsgrundlag er parterne enige om at nedsætte en projektorganisation i form af en embedsmandsgruppe, en politisk styregruppe og et sekretariat. Embedsmandsgruppen vil bestå af embedsmænd fra kommunerne, Region Hovedstaden og Transportministeriet. Den sammensættes af kommunaldirektørerne fra de 3 kommuner, der repræsenterer borgmesterkredsens forhandlingsgruppe, koncerndirektøren fra Region Hovedstaden og en repræsentant fra Transportministeriet. Embedsmandsgruppen skal have det overordnede ansvar for udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget. Movia, DSB og øvrige interessenter inddrages i arbejdet, herunder i forhold til optimering af forbindelserne til det øvrige kollektive trafiknet samt oplæg til bustilpasning

Embedsmandsgruppen betjenes af et sekretariat, der forestår den daglige projektledelse og indkøber rådgivning og konsulentbistand. Sekretariatsfunktionen varetages af Metroselskabet.

De kommunale repræsentanter i embedsmandsgruppen drøfter løbende projektets udvikling med repræsentanter for samtlige berørte kommuner og regionen

Der etableres en politisk styregruppe bestående af Borgmesterkredsens forhandlingsgruppe, formanden for Region Hovedstaden samt transportministeren.

Projektorganisationens første opgave bliver at lave en detaljeret tidsplan og et kommissorium for udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget.

Parterne er enige om at arbejde for, at der kan træffes en endelig beslutning om anlæg af letbanen på baggrund af beslutningsgrundlaget medio 2013.

Finansiering af beslutningsgrundlag

Staten afholder forlods de 20 mio. kr. til udarbejdelse af beslutningsgrundlaget. Det afholdte beløb vil indgå som statens første indskud i et evt. anlægsselskab. Såfremt projektet opgives, vil de hidtil afholdte omkostninger blive fordelt på parterne i et forhold svarende til nøglen i den foreslåede finansiering af letbanen.

Bilag 1: Estimeret tidsplan for projektet



Notat af 24. juni 2009/ justeret den 9. december 2009/revideret den 27. oktober 2011

Kommissorium for dialogprojekt om en samlet byvision for forstæderne langs Ring 3

Indledning

Forstæder med udviklingspotentiale

Ifølge OECD er landenes konkurrenceevne i stigende grad afhængig af de store byer, fordi de er særligt gode til at tiltrække udenlandske investeringer, turister og arbejdskraft.

En undersøgelse fra 2009 lavet af OECD slår fast, at hovedstadens vækst ikke svarer til andre storbyers. Hovedstadsområdet er Danmarks eneste konkurrencedygtige region i internationalt perspektiv. Hvis hovedstadsområdet vinder eller mister virksomheder og medarbejdere, er det fra eller til udlandet, ikke til resten af Danmark.

De nære forstæder omkring København har en strategisk placering i det samlede hovedstadsområde, der udgør et stort arbejdsmarked, og har et stort samlet kulturelt og rekreativt udbud.

Det er et strategisk potentiale, som bør udnyttes positivt i den fortsatte udvikling af forstæderne, og som kan spille en betydelig rolle for udviklingen af hovedstadsområdet som helhed.

Der er et særligt og aktuelt behov for dialog om fornyelse og omdannelse af ældre forstadsområder langs Ring 3, hvor der er behov for at revurdere arealanvendelsen i de mange store, ældre erhvervsområder. Planerne om at realisere en letbane i Ring 3 understøtter behovet for at afklare områdernes fremtid i et samlet helhedsorienteret perspektiv.

På den baggrund blev der i forbindelse med udarbejdelsen af Fingerplan 2007 aftalt et dialogprojektsamarbejde mellem de berørte kommuner, Region Hovedstaden og By- og Landskabsstyrelsen (nu Naturstyrelsen).

Efterfølgende er Transportministeriet med udgangen af 2009 indtrådt i Ringbysamarbejdet.

Letbane i Ring 3

Den 29. juni 2011 blev der indgået en samarbejdsaftale mellem staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner med henblik på at lave et egentligt beslutningsgrundlag for anlægget af en letbane fra Lundtofte til Ishøj.

Beslutningsgrundlaget for en letbane i ring 3 skal ses i sammenhæng med de øvrige analyser og beslutningsgrundlag, der udarbejdes som et led i Transportministeriets strategiske analyse for hovedstadsområdet, jf. transportforligskredsens aftale om *En grøn transportpolitik* af 29. januar 2009.

Parterne bag samarbejdsaftalen er enige om, at der på baggrund af beslutningsgrundlaget – ved en efterfølgende principaftale – træffes beslutning om finansiering og anlæg af en letbane langs Ring 3.

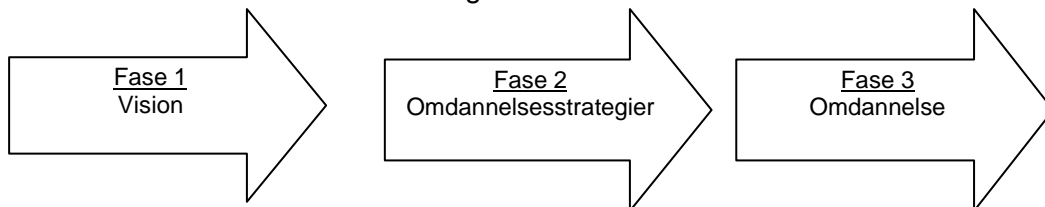
Kommissorium

Ringbyprojektet er et politisk dialogprojekt om by- og trafikudvikling i storskala. Projektets fælles grundlag er samarbejdet om en politisk vision, der kobler byudvikling og kollektiv transport på tværs af kommunerne i regionen.

Projektsamarbejdet har 3 overordnede mål:

1. en fælles byvision for udviklingen af byområderne i Ring3 korridoren: Ringbyen
2. omdannelsstrategier, der skal vise vejen mod at realisere byvisionen.
3. initiativer for at fremme en letbane langs Ring3.

De to første leverancer skal ses i følgende flow:



Projektsamarbejdet skal give en samlet vision for udviklingen af Ringbyen – en sammenhængende vision for byområderne i Ring 3-korridoren mv. Visionen for Ringbyen skal vise, hvordan der kan udvikles nye, tætte byområder, der understøtter en højklasset kollektiv trafikløsning frem til år 2040.

De to første faser er forankret i Ringbysamarbejdets sekretariat, mens initiativerne i selve omdannelsesprocessen primært forventes at foregå decentralt i kommunerne. Byvisionen har et 40-50-årigt perspektiv.

På 3. hovedleverance – letbanen - arbejdes der frem til slutningen af 2012 på at lave et beslutningsgrundlag for en letbane fra Lundtofte til Ishøj i et projektsamarbejde mellem Transportministeriet, Region Hovedstaden og de ti kommuner i Ringbysamarbejdet plus Høje - Taastrup. Metroselskabet varetager projektledelsen på udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget.

Dette projektsamarbejde er beskrevet i et selvstændigt kommissorium og arbejdsprogram. Ringbysamarbejdets styregruppe fungerer sammen med kommunaldirektørforum som referencegrupper for dette arbejde. Den organisatoriske sammenhæng mellem Ringbysamarbejdet og letbaneprojektet kan ses af bilag 2.

Kommunernes og regionens ønske er, at letbanen føres fra Lundtofte til Ishøj såvel som til Brøndby Strand og Avedøre Holme. Perspektiverne er, at letbanen på længere sigt videreføres og kobles til det eksisterende kollektive net, så der kan etableres forbindelse til Københavns lufthavn Kastrup - Malmø og nordpå mod Helsingør-Helsingborg.

Visionen er, at letbanen, som en moderne og effektiv kollektiv transportløsning, kommer til at indgå som en betydningsfuld medspiller sammen med den øvrige kollektive transport i Hovedstaden.

Byvisionen skal demonstrere, at det er muligt at planlægge for alsidigt sammensatte, varierede,

tætte, moderne bydele af høj kvalitet i fremtidens Ringby. Den skal inddrage de omgivende arealer i Ring 3-korridoren i en samlet byvision for udvikling af Ringbyen.

De byområder, der er i spil i Ringbyen, ligger i første parket til de grønne kiler og forbinder Køge bugt og store sø og vådområder. Byvisionen skal fastholde og forstærke de blå og grønne kvaliteter, der er i fingerbyen.

Byvisionen baseres på ønsket om at arbejde med bæredygtig byudvikling med udgangspunkt i temaerne om de tætte, grønne, blå og sunde forstæder med høj tilgængelighed. Projektet skal vise, at de nære forstæder til København med en forbedret kollektiv trafik på tværs rummer et unikt potentiale for at udvikle bydele med særlige kvaliteter – både i forhold til udviklingen i Københavns Havn og Ørestad og i forhold til de kvaliteter, som bysamfundene i udkanten af hovedstadsområdet kan tilbyde. Langs Ring 3 er det muligt at etablere moderne, tætte forstæder med god service og korte transportafstande til både et stort arbejdsmarked og til store rekreative muligheder.

Projektet skal vise, hvordan dette potentiale kan udnyttes fuldt ud i relation til etableringen af en letbane i Ring 3.

Det er den enkelte kommune, der har ansvaret for at fremsætte planforslag for sine områder i Ringbyen. Men det er det samlede projekts ansvar, at de enkelte forslag kan kvalificeres og koordineres, så de samlet giver et visionært fremtidsbillede af forstædernes udviklingsmuligheder og potentialer i Ringbyen. En samlet vision og et fælles handlingsprogram, der skaber fundamentet for en varieret og sammenhængende ny, tæt by.

Byvisionen skal pege på hvordan kommunerne kan styrke og dyrke den lokale identitet, som et frivilligt afsæt for en egentlig rollefordeling kommunerne imellem.

Produkter

1. Intentionsafsnit

Det første produkt var et fælles intentionsafsnit til Kommuneplan 2009, der indeholder intentionerne for udarbejdelsen af en fælles byvision. Intentionsafsnittet blev vedtaget i efteråret 2008. Det fælles afsnit er nu indarbejdet i alle kommunernes Kommuneplan 2009 samt handlingsplanen for den regionale udviklingsplan.

2. Byvision for Ringbyen

Dialogprojektets hovedresultat er en fælles byvision. Byvisionen er et sammenhængende forslag til den fremtidige by i ring 3-korridoren - Ringbyen.

Byvisionen blev i form af rapporten LOOP City og en tilhørende udstilling overdraget som en gave fra Realdania til Ringbysamarbejdet den 1. december 2010. Visionen blev sendt i høring i de til kommunalbestyrelser og regionsrådet i foråret 2011. Høringssvarene er samlet i en hvidbog.

Samtidigt er der lavet et fælles afsnit til de kommunale planstrategier og et input til debatoplægget om fingerplan 2012 - Grønbogen.

Byvisionen skal herefter oversættes i et politisk charter, der definerer hvilke dele af byvisionen, parterne vil prioritere og forpligte sig på at arbejde for i første omgang. Det politiske charter skal herefter udmøntes i et egentligt fælles handlingsprogram.

3. Omdannelsesstrategier og metodeudvikling (værktøjskassen)

Omdannelsesstrategier og -metoder skal vise vejen hen imod realisering af byvisionen. Strategien udarbejdes som en værktøjskasse med et katalog over både fælles og individuelle handlemuligheder. Den enkelte kommune udarbejder på baggrund heraf den omdannelsesstrategi, der passer til den pågældende kommune.

Strategierne skal relateres til og kunne være en del af den fælles byvision.

Organisation

Ringbysamarbejdet er et dialogprojekt med deltagelse af følgende parter: Lyngby Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Albertslund, Glostrup, Vallensbæk, Ishøj, Brøndby, Hvidovre, Transportministeriet, Naturstyrelsen og Region Hovedstaden.

Organiseringen af projektet knytter sig til samarbejdet i Borgmesterforum, der består af kommunernes borgmestre og regionsrådsformanden.

Styregruppen består af en kommunaldirektør eller teknisk direktør/chef fra hver kommune suppleret med en direktør fra Region Hovedstaden og en kontorchef fra hhv. Naturstyrelsen og Transportministeriet.

Styregruppen og Borgmesterforum refererer i politiske spørgsmål til de ti kommunalbestyrelser/byråd og regionsrådet.

Derudover deltager en repræsentant fra Vestegnssamarbejdets sekretariat.

Projektledelsen varetages fra primo august 2009 og 4 år frem af den i dialogprojektet ansatte projektleder.

Projektgruppen består af mindst en medarbejder fra hver af kommunerne, regionen, Naturstyrelsen samt Transportministeriet. Projektgruppen kan nedsætte arbejdsgrupper ad hoc.

Ringbysamarbejdets styregruppe fungerer som referencegruppe for projektet vedrørende en letbane i ring 3. Høje Taastrup Kommune deltager i letbanesamarbejdet men ikke i Ringbysamarbejdet. I letbanespørgsmål, er Høje Taastrup Kommune derfor repræsenteret i styregruppen.

./. Organisationen fremgår af vedlagte bilag 1 - organisationsplan og tilhørende oversigt over repræsentanter dateret 4. oktober 2011.

Overordnet tidsplan:

Følgende leverancer er godkendt af styregruppen:

- Juli 2008: Kommissorium og organisationsplan
- September 2008: Kommunalbestyrelserne behandler/orienteres om kommissoriet
- Oktober 2008: Intentionsafsnit
- 23. september 2009: Politikerseminar som optakt til byvisionsarbejde
- 2010: Byvision
- 2011 Hvidbog opsamling af høringssvar til byvisionen
- 2011 Fælles input til planstrategierne
- 2011 Grønbog, Fælles input fingerplan 2012

Følgende er besluttet under udarbejdelse:

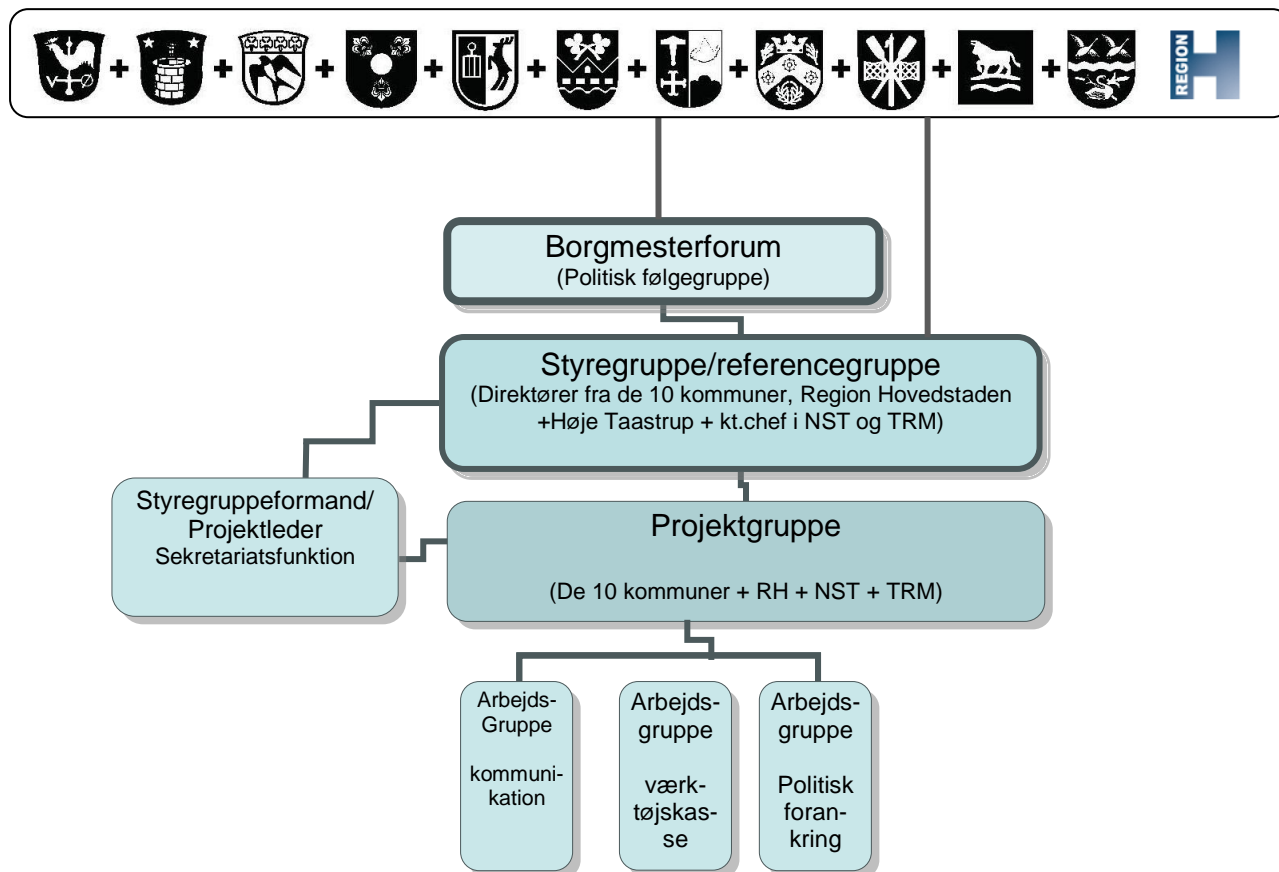
- Slut 2011 fælles politisk charter
- 2012 genberegning af omkostninger på letbanen etape 2
- Start 2012 resultatmål for det politiske charter
- Start 2012 værktøjskasse for byomdannelse
- Midt 2012 fælles handlingsprogram for det politiske charter

Der er til kommissoriet udarbejdet en overordnet projektplan. Projektplanen rummer dialogprojektets besluttede og forventede leverancer/aktiviteter – Projektplanen er dynamisk og justeres løbende.

For hver af de besluttede hovedleverancer i projektplanen, skal der udarbejdes en særskilt beskrivelse, der godkendes i styregrupperne.

MB/ 27.10.2011 _ version 3

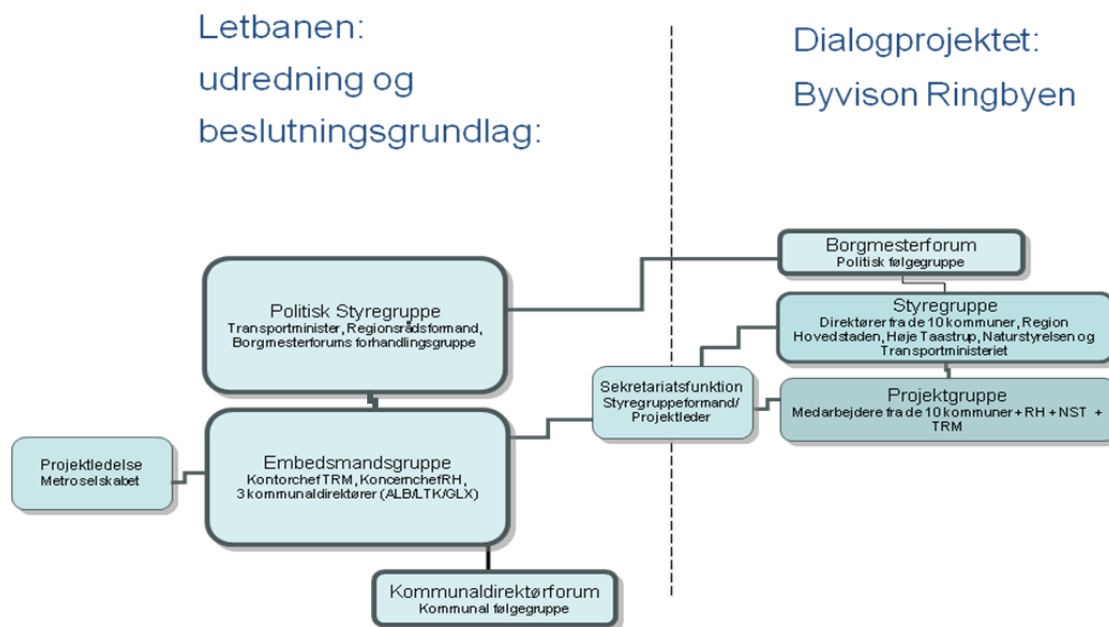
Bilag 1 Organisationsplan



Styregruppen for Ringbyen består pr.14. oktober 2011 af:
kommunaldirektør Bo Rasmussen, Albertslund Kommune, formand,

teknisk direktør Carsten Blume Albertslund Kommune
stabsdirektør Joost Nielsen, Region Hovedstaden
udviklingschef Klaus Møller Høje-Taastrup Kommune
souschef Anja Carlsund, Ishøj Kommune,
driftscef Birgit Knudsholt , Rødovre Kommune,
teknisk direktør Tony Christensen, Herlev Kommune,
teknisk direktør Anders Thanning, Hvidovre Kommune,
teknisk direktør Bjarne Holm Markussen, Lyngby-Taarbæk Kommune,
teknik- og miljødirektør Søren Johnsen, Brøndby Kommune,
centerchef Henrik Nellager, Glostrup Kommune,
By og miljødirektør Philip Hartmann, Gladsaxe Kommune, og
teknisk direktør Lars Christensen, Vallensbæk Kommune,
sekretariatschef May Lundsgaard, Vestegnssamarbejdet
kontorchef Holger Bisgaard, By- og Landskabsstyrelsen
kontorchef Mikkel Sune Smith, Transportministeriet

Bilag 2 Organisationens sammenhæng med letbaneprojektet



Letbaneprojektet er organiseret som beskrevet i samarbejdsaftale om en letbane i Ring 3 indgået den 29. juni 2011 mellem Staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner i kommunesamarbejdet.

Den politiske styregruppe for letbanen består af Transportministeren som repræsentant for staten, formanden for Region Hovedstaden og de tre borgmestre, der udgør borgmesterforums forhandlingsgruppe som repræsentanter for kommunesamarbejdet.

Principperne bag organiseringen af embedsmandsgruppen er, at den afspejler den politiske styregruppe på embedsmandsniveau.

Embedsmandsgruppen består således af en kontorchef fra Transportministeriet, en koncerndirektør fra Region Hovedstaden samt kommunaldirektørerne fra de tre kommuner, der er repræsenteret v/ Borgmesterforums forhandlingsgruppe.

Embedsmandsgruppen for letbanen består pr. 14. oktober 2011 af:
kommunaldirektør Bo Rasmussen, Albertslund Kommune, formand
kommunaldirektør Marius Ibsen, Gladsaxe Kommune
kommunaldirektør Tim Andersen, Lyngby Taarbæk Kommune
koncerndirektør Kim Høegh Region Hovedstaden
kontorchef Mikkel Sune Smith, Transportministeriet

LOOP City er
visionen om en bæredygtig udvikling af
forstæderne rundt om København.



10 udfordringer

På vej mod **LOOP City** 2047
Politisk charter vedtaget af Ringbysamarbejdet
2012

Ringbysamarbejdet er et politisk dialog-projekt om en fælles byvision LOOP City.

Med i projektet er Lyngby Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Albertslund Kommune, Glostrup Kommune, Vallensbæk Kommune, Ishøj Kommune, Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune, Region Hovedstaden samt repræsentanter for Miljøministeriet og Transportministeriet.

Ringbysamarbejdet er baseret på frivillighed og åbenhed. Parterne forpligter sig selv og hinanden til at arbejde for den fælles byvision ved dette politiske charter samt ved løbende at indgå projektsamarbejdsaftaler.

Med afsæt i byvisionen LOOP City, vil vi dyrke kommunernes lokale styrker, så vi kan understøtte hinanden i den fælles regionalpolitiske vision.

PRINCIPPER:

Grøn mobilitet vi ønsker at gøre det lettere, sundere og mere effektivt og miljøvenligt at bevæge sig rundt i Hovedstadsområdet.

Bæredygtig Byudvikling vi ønsker at starte en byomdannelse, hvor intensivning af byudviklingsområderne knytter sig direkte til den kollektive trafik. Ringbyen skal tilbyde gode, vedkommende rammer for et kvalitetsfyldt hverdagsliv med nem adgang til arbejde, kultur, service, natur og landskab. Vores mål er, at håndteringen af de 10 udfordringer indgår som en del af værktøjskassen, når byen udvikles.

Økonomisk vækst vi ønsker at bidrage til hovedstadens vækst ved at øge bykvaliteten og de trafikale løsninger i forstæderne, og vi vil stå sammen om at udnytte det store potentiale, der er for en bæredygtig genbrug af byen på tværs af kommunegrænserne i Hovedstadsområdet.

Strategi 1

Fra 10 kommuner til én Ringby og en sammenhængende hovedstadsregion - FORBIND!

Vi vil forbinde kommunerne i Ringbyen og resten af Hovedstadsregionen i et sammenhængende net af bæredygtige transportløsninger og infrastrukturer. En letbane i Ring 3 skal medvirke til at give optimal tilgængelighed og sammenhæng med den øvrige kollektive trafik.

Vi vil understøtte og styrke grøn transport og mulighederne for at bevæge sig aktivt og rekreativt på tværs af kommunegrænserne.

Vi forpligter os til at arbejde for en letbane i Ring 3 – fra Lundtofte i nord til Ishøj og Brøndby Strand samt Avedøre Holme i syd, samt ved mobilitetsplanlægning at styrke letbanens passagerandel og brugen af bæredygtige transportformer.

Strategi 2

Et stort vækstpotentiale - FORTÆT!

Vi vil udvikle tætte og levende byområder omkring nuværende og kommende stationer. Vi ønsker at se vores investeringer i Ringbyens offentlige rum og infrastrukturer bære frugt og danne grobund for nye. Målet er en langsigtet byvækststrategi, der understøtter en positiv udviklingsspiral og en gunstig erhvervsudvikling.

Med afsæt i LOOP City og de 10 udfordringer vil vi styrke og dyrke den lokale identitet, som en rollefordeling kommunerne imellem.

Vi forpligter os til - i dialog med borgere og erhvervsliv - at skabe rammerne for en innovativ og bæredygtig udvikling af Ringbyens stationsnære byudviklingsområder.

Strategi 3

Naturskønne omgivelser – FASTHOLD OG FORSTÆRK!

LOOP City understøtter fingerplanens strukturerende kvaliteter. Ringbyens byområder fletter fingre med de grønne kiler og skaber forbindelse mellem Køge bugt og store sø- og vådområder i nord.

Ringbysamarbejdet ønsker at fastholde og forstærke de blå og grønne strukturer i fingerbyen og udnytte beliggenheden på grænsen til de grønne kiler.

Vi forpligter os til at integrere det grønne og vandet i byomdannelsen og styrke forbindelserne mellem den tætte by og naturen.



11 KM2

Strategi 4

Det starter med et budskab - FORTÆL!

LOOP City og samarbejdsplatformen er en fortælling, der kan bringes til udgøre en stærk identitet for både kommunerne enkeltvis og Ringbyen samlet set.

Ambitionen er, at kommunikerere en byvision, der er så tydelig, visionær og spændende, at alle parter kan se fordelene i at arbejde for den. Vi vil signalere overfor vores omverden, at de trygt kan investere i Ringbyen, fordi vi er rigtigt mange parter, der arbejder i samme retning.

Vi forpligter os til at lave en fælles fortælling om Ringbyens kvaliteter og den bæredygtige omdannelse af udviklingsområderne for at markedsføre LOOP City nationalt og internationalt.

Strategi 5

Fra 1 vision og 5 strategier til en række fælles projekter med mange aktører – FORTSÆT I ÅBEN PROCES!

Vi vil fortsætte den fælles indsats i Ringbysamarbejdet og udvikle samarbejdsformen med nye projekter, alliancer og samarbejdspartnere.

Vi forpligter os til i 2012 at beskrive og iværksætte en række tværgående udviklingsprojekter, der skal understøtte LOOP City, de ti udfordringer og strategierne i dette politiske charter.

Politisk charter for Ringbysamarbejdet

Sagsfremstilling

Ringbysamarbejdet gik i 2010 sammen med Realdania om at skabe en byvision for de områder, der kommer i spil med en ny letbane langs ring 3.

Resultatet af visionsarbejdet er rapporten LOOP City, der rummer en række visionære bud på fremtidens bæredygtige bysamfund. Byvisionen er tænkt i en helhed. Den går på tværs af både sektorer, geografiske grænser og myndighedsområder og udgør et bredt katalog af handlemuligheder.

For at få en pejling af hvordan LOOP City passer ind i den kommunal – og regionalpolitiske dagsorden blev LOOP City i starten af 2011 sendt i høring i de 10 kommunalbestyrelser og i Regionsrådet. Høringssvarene er samlet i LOOP City hvidbogen fra maj 2011.

Høringssvarene i hvidbogen viser at der er bred opbakning fra kommunerne og Region Hovedstaden til at arbejde for at realisere byvisionen - både ved lokale initiativer og planlægning i de enkelte kommuner og ved en fortsat fælles indsats i Ringbysamarbejdet.

Med henblik på at definere rammerne for den fælles indsats, har Ringbysamarbejdets styregruppe ladet udarbejde et forslag til et politisk charter. Det politiske charter skal pege på hvilke strategier Ringbysamarbejdet i fællesskab vil forpligte sig på at forfølge i det videre arbejde med byvisionen.

Ringbysamarbejdets styregruppe foreslår fem overordnede strategier for det videre politiske arbejde med byvisionen. De fem strategier er:

- Strategi 1: Fra 10 kommuner til en Ringby i en sammenhængende Hovedstadsregion – **FORBIND!**
- Strategi 2: Et stort vækstpotentiale – **FORTÆT!**
- Strategi 3: Naturskønne omgivelser – **FASTHOLD OG FORSTÆRK!**
- Strategi 4: Det starter med et budskab – **FORTÆL!**
- Strategi 5: Fra 1 vision til 5 strategier til en række fælles projekter med mange aktører – **FORTSÆT I ÅBEN PROCES!**

Ringbysamarbejdets styregruppe har besluttet, at det politiske charter og det efterfølgende handlingsprogram skal udvikles i en tre-trins proces.

Først fremlægges forslaget til strategierne i det politiske charter til behandling i de enkelte kommunalbestyrelser og Regionsrådet til endelig vedtagelse. Med udgangspunkt i charterets overordnede strategier afholdes dernæst et fælles politikerseminar i februar 2012. Formålet med seminaret er at udvikle resultatmål for de enkelte strategier, for dermed at blive enig om et fælles ambitionsniveau for strategierne i det politiske charter.

Endeligt afholdes der med udgangspunkt i resultatmålene i efteråret 2012 et topmøde om strategi 5. Inputtene fra topmødet formuleres i et handlingsprogram i form af en række projektsamarbejdsaftaler, der fremlægges til politisk godkendelse inden udgangen af 2012.

Økonomiske konsekvenser

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Økonomiudvalget godkender det politiske charter og de 5 strategier som grundlag for Ringbysamarbejdets udvikling af resultatmål og et fælles handlingsprogram for at realisere byvisionen LOOP City.



Programudkast
Seminar – Resultatmål for LOOP City - februar 2012

Forslag til program for workshop om resultatmål for det politiske charter _Marben 20.10.11

Baggrund og formål:

I forbindelse med godkendelse af udkast til det politiske charter for Ringby – Letbanesamarbejdet på styregruppemødet den 19. august 2011, besluttede styregruppen, at der primo 2012 skal afholdes en politikerworkshop for drøftelse af resultatmål for det politiske charter. Det politiske charter skitserer 5 strategier, der peger imod en realisering af byvisionen LOOP City.

Charterets 5 strategier fletter ind i hinanden og understøtter den samlede byvision, hvorfor det er relevant at diskutere dem i en sammenhæng.

Formålet med workshoppen er at implementere det politiske charter og få defineret et fælles ambitionsniveau for charterets strategier – herunder få en pejling af hvor meget kommunerne ønsker at forpligte sig overfor hinanden i den fælles indsats.

Mål for workshoppen:

Målet med workshoppen er at skabe fælles forståelse for de muligheder, der ligger i at forfølge charterets strategier, at fastlægge resultatmål for hver af strategierne samt at tage hul på kortlægningen af mulige fælles projekter og samarbejdsflader (handlingsprogrammet).

Form:

Workshoppen foreslås afholdt som en blanding af inspirerende indlæg tematiseret over de 4 første strategier og en efterfølgende cafedebat om strategierne.

Hvert indlæg skal give et kvalificeret bud på råderummet og handlingsmulighederne indenfor den enkelte strategi, rumme eksempler der viser hvordan en strategisk satsning kan gøre en forskel, og dermed give input til den efterfølgende cafediskussion om resultatmålene - og dermed ambitionsniveauet - for de enkelte strategier.

Tid og sted:

Det foreslås at seminaret finder sted i slutningen af februar 2012 som et tretimersseminar fra 15.30 – 18.30 et sted i ringbyen med efterfølgende let middag.

Målgruppe:

Den primære målgruppe for eventen er politikere og embedsmænd fra Ringbysamarbejdet - dvs. de ti kommuner, Region Hovedstaden, Transportministeriet og Miljøministeriet.

Herudover afklares det om Ballerup Kommune ønsker at deltage i workshoppen og indtræde i samarbejdet.

Programudkast:

ca. tid	Beskrivelse	Bemærkninger
15.30	Tjek in	
15.45 – 16.00	Velkomst Karin Søjberg Holst	I det store auditorium: Kort Intro til dagens program og formål med dagen. Intro til det politiske charter og processen for behandling af charteret.
16.00-16.25	Oplæg om strategi 1: Letbanen og mobilitetsplanlægning	Visionen er, at letbanen, som en moderne og effektiv kollektiv transportløsning, kommer til at indgå som en betydningsfuld medspiller sammen med den øvrige kollektive transport i Hovedstaden. Hvor langt er vi med letbaneprojektet? Hvilke succeskriterier kan vi lægge ind for anvendelsesgraden (passagertal) af den kommende letbane? og hvordan kan man arbejde med by- og mobilitetsplanlægning, der understøtter brugen af letbanen og anden bæredygtig/kollektiv transport?
16.25-16.50	Oplæg om strategi 2 Hvordan sikrer vi vækst i Ringbyen?	Vækststrategien handler om at udfylde de rammer kommunerne lægger med byplanlægningen. Hvad er et fornuftigt samlet ambitionsniveau for Ringbyens vækst? Og for Øresundsregionen som helhed? Hvordan kan vi med en ambitiøs erhvervsudvikling i samarbejde med uddannelse og erhvervsliv, sikre at væksten tager hensyn til miljøet? Kan vi lære af eksemplerne fra f.eks. Stockholm og Helsinki hvor det ser ud til at lykkes bedre at sikre vækst end her?
16.50-17.15	Oplæg om strategi 3 Hvordan fastholder og forstærker vi det grønne og det blå i ringbyen?	Ringbysamarbejdet ønsker at fastholde og forstærke de blå og grønne strukturer i fingerbyen og udnytte beliggenheden på grænsen til de grønne kiler. Det er et fokus vi må have på alle skalatrin når vi planlægger for de nye byområder. Men kan vi også bruge fælles fritids-, sundheds- klimatilpasnings- og/eller naturgenopretningsprojekter til at løfte denne strategi? Og til at sætte ringbyen på landkortet? Er der gode eksempler?

17.15 – 17.35	<p>Oplæg om strategi 4 Kan branding gøre en forskel i en international bykonkurrence?</p>	<p>Det er vigtigt at sikre hele hovedstadsområdets tiltrækningskraft, hvis Danmark skal kunne gøre sig gældende i den internationale konkurrence.</p> <p>Hvordan kan LOOP City og Ringbyen udvikle sig og skille sig ud fra andre byer ved at brande sig på og videreudvikle områdernes særlige lokale styrker og unikke kvaliteter. I en international konkurrence om udviklingen, må der prioriteres. Men hvad er det så, vi skal prioritere? Og hvad er det vi skal tiltrække? Er det virksomhederne eller talentmassen der kommer først?</p> <p>Med afsæt i konkrete danske og internationale eksempler vil vi høre hvordan bybranding kan gøre en forskel.</p>
17.35 -18.10	<p>Worldcafe med åben rotation imellem fire cafeer – en pr. strategi</p>	<p>Primære mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skabe fælles forståelse for charteret og de fire strategier • Udvikle resultatmål for hver af de fire strategier <p>Sekundære mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kortlægge hvilke strategier der har højest prioritet • Kortlægge mulige projekter/samarbejdsflader <p>Oplægsholderne for de 4 emner deltager i hver sin stående café som deltagerne 'shopper' rundt i efter interesse.</p>
18.10 -18.30	<p>Opsamling i plenum + den videre proces</p>	<p>Hver cafevært præsenterer cafeens output på 4x5 minutter</p> <p>Afrunding og intro til udvikling af topmøde om handlingsprogram.</p> <p>Herefter middag og Networking</p>

Bilag 1 - Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet

Viden om boligejernes ønsker til byen er afgørende for den fortsatte gunstige udvikling af Ringby kommunernes byliv og bykvaliteter. Denne viden er der nu en mulighed for at udvikle.

I et samarbejde med bl.a. Miljøministeriet, De Økonomiske Råd og Københavns Universitet kan der gennemføres en statistisk og økonomisk analyse, der:

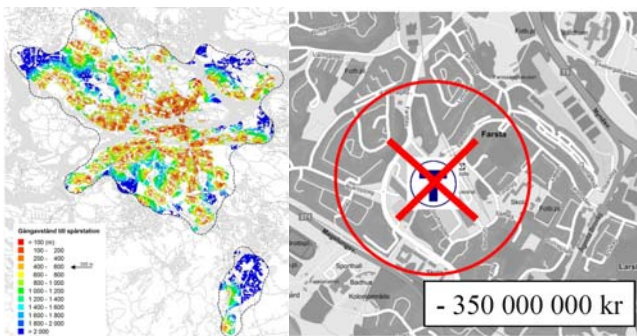
- giver svar på, hvad boligejernes ønsker sig af byen
- leverer konkrete beregninger på, hvor meget byliv og bykvalitet er værd
- bidrager med viden om bykvaliteter i Ringby Kommunerne til det fremadrettede arbejde med byvisionen, og
- vil være et stærkt redskab i dialogen med de private developere, grundejere og investorer ved fremtidig byudvikling.

Med ønsker om vækst, stigende befolkningstal og fortsat udvikling af en attraktiv og levende by står Ringby kommunerne over for et styrket krav om målrettede kommunale investeringer i byliv og bykvalitet, men også behov for øget medfinansiering fra bl.a. privat side.

Boligpriser er en stærk målestok for, hvilke bykvaliteter og hvilket byliv der værdsættes af boligejerne. Som eksempel kan ses prisstigningerne i ejendommene op til Torvehallerne i København, som har været med til at motivere private parter for den store investering i de nye Torvehaller.

Stockholm kommune har i samarbejde med Stockholm Län og en række omegnskommuner gennemført en omfattende undersøgelse af netop boligprisernes sammenhæng med forskellige bykvaliteter i Stockholm. Denne undersøgelse viser bl.a., at det i Stockholm er vigtigt med nærhed til kollektiv transport, nærhed til urbane virksomheder (restauranter, kulturinstitutioner mv.) og gode forhold for gående.

Undersøgelsen giver tilmed en vurdering af de konkrete økonomiske gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet. Eksempelvis giver en fordobling af antallet af urbane virksomheder indenfor 1 km radius en forøgelse af boligpriserne på 1760 SEK/m². Fjerner man et standsningssted for sporvognen betyder det et samlet tab på 350 mio. SEK for boliger i lokalområdet.



Undersøgelsen er i Stockholm og omegn blevet modtaget med stor interesse fra såvel politisk side som fra ejendomsbranchens parter. Resultaterne betragtes som et stærkt fælles udgangspunkt for fremtidige forhandlinger mellem kommunerne og de private parter. Samtidigt har undersøgelsen allerede haft betydning for indholdet af byudviklingsplaner i Stockholm.

Med en lignende undersøgelse gennemført i Hovedstadsområdet vil Ringby kommunerne stå stærkt i forhold til at målrette investeringerne i byen, kvalificere planlægningen og samtidigt sikre et godt grundlag for inddragelse af de private parter i byudviklingen.

Analysen gennemføres i et samarbejdsprojekt med Miljøministeriet, De Økonomiske Råd, Københavns Universitet, en række kommuner fra hovedstads- og Aarhusområdet.

Tidsplan:

Okt/Nov 2011	Organisering og opstart
Maj 2012	Analyse gennemført
Maj/Juni 2012	Konference og anden formidling

Budget:

Samlet budget på 2 mio. kr. Data, registrering af bykvaliteter og byliv, kortlægning og beregninger. Deltagelse i projektet afhænger af kontant medfinansiering. For Ringby kommunerne vil medfinansieringen svare til et beløb på 300.000 kr.

Bilag 1 - Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet

Viden om boligejernes ønsker til byen er afgørende for den fortsatte gunstige udvikling af Ringby kommunernes byliv og bykvaliteter. Denne viden er der nu en mulighed for at udvikle.

I et samarbejde med bl.a. Miljøministeriet, De Økonomiske Råd og Københavns Universitet kan der gennemføres en statistisk og økonomisk analyse, der:

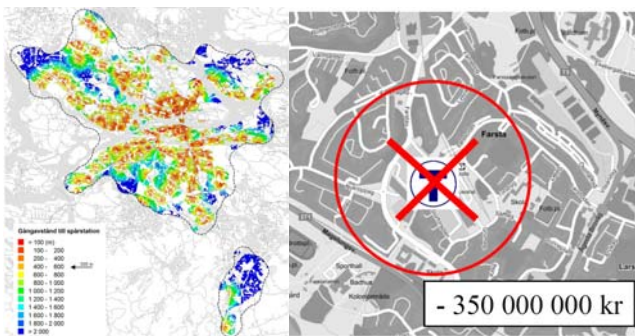
- giver svar på, hvad boligejernes ønsker sig af byen
- leverer konkrete beregninger på, hvor meget byliv og bykvalitet er værd
- bidrager med viden om bykvaliteter i Ringby Kommunerne til det fremadrettede arbejde med byvisionen, og
- vil være et stærkt redskab i dialogen med de private developere, grundejere og investorer ved fremtidig byudvikling.

Med ønsker om vækst, stigende befolkningstal og fortsat udvikling af en attraktiv og levende by står Ringby kommunerne over for et styrket krav om målrettede kommunale investeringer i byliv og bykvalitet, men også behov for øget medfinansiering fra bl.a. privat side.

Boligpriser er en stærk målestok for, hvilke bykvaliteter og hvilket byliv der værdsættes af boligejerne. Som eksempel kan ses prisstigningerne i ejendommene op til Torvehallerne i København, som har været med til at motivere private parter for den store investering i de nye Torvehaller.

Stockholm kommune har i samarbejde med Stockholm Län og en række omegnskommuner gennemført en omfattende undersøgelse af netop boligprisernes sammenhæng med forskellige bykvaliteter i Stockholm. Denne undersøgelse viser bl.a., at det i Stockholm er vigtigt med nærhed til kollektiv transport, nærhed til urbane virksomheder (restauranter, kulturinstitutioner mv.) og gode forhold for gående.

Undersøgelsen giver tilmed en vurdering af de konkrete økonomiske gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet. Eksempelvis giver en fordobling af antallet af urbane virksomheder indenfor 1 km radius en forøgelse af boligpriserne på 1760 SEK/m². Fjerner man et standsningssted for sporvognen betyder det et samlet tab på 350 mio. SEK for boliger i lokalområdet.



Undersøgelsen er i Stockholm og omegn blevet modtaget med stor interesse fra såvel politisk side som fra ejendomsbranchens parter. Resultaterne betragtes som et stærkt fælles udgangspunkt for fremtidige forhandlinger mellem kommunerne og de private parter. Samtidigt har undersøgelsen allerede haft betydning for indholdet af byudviklingsplaner i Stockholm.

Med en lignende undersøgelse gennemført i Hovedstadsområdet vil Ringby kommunerne stå stærkt i forhold til at målrette investeringerne i byen, kvalificere planlægningen og samtidigt sikre et godt grundlag for inddragelse af de private parter i byudviklingen.

Analysen gennemføres i et samarbejdsprojekt med Miljøministeriet, De Økonomiske Råd, Københavns Universitet, en række kommuner fra hovedstads- og Aarhusområdet.

Tidsplan:

Okt/Nov 2011	Organisering og opstart
Maj 2012	Analyse gennemført
Maj/Juni 2012	Konference og anden formidling

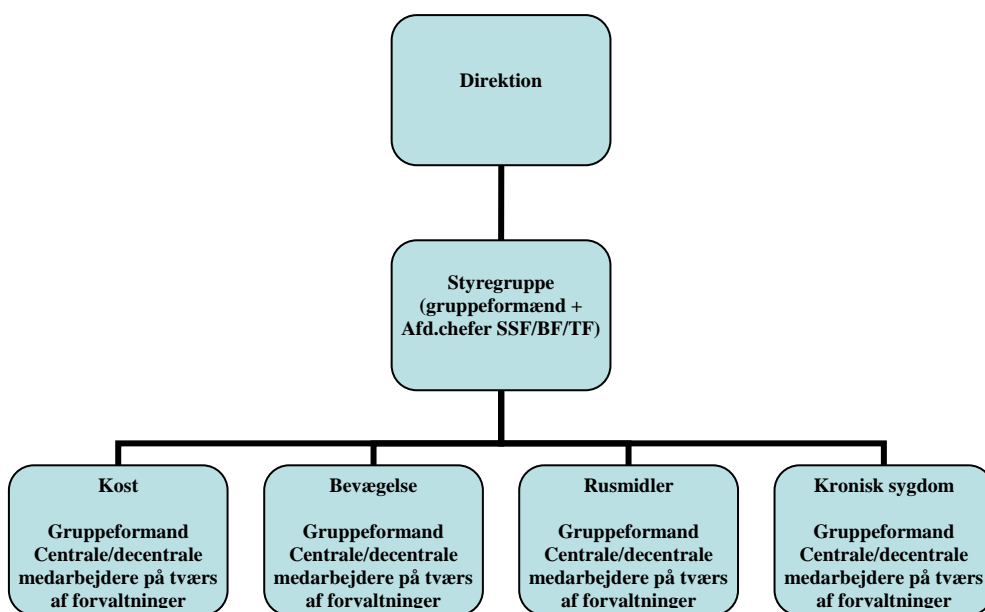
Budget:

Samlet budget på 2 mio. kr. Data, registrering af bykvaliteter og byliv, kortlægning og beregninger. Deltagelse i projektet afhænger af kontant medfinansiering. For Ringby kommunerne vil medfinansieringen svare til et beløb på 300.000 kr.

Sundhedsstrategiens organisation

I februar 2011 godkendte Direktionen en ny tværorganisatorisk model for samarbejde mellem forvaltningerne på sundhedsområdet:

Sundhedsstrategiens organisation



MØDEPLAN VEDR. KOMMUNALBESTYRELSENS OG UDVALGENES MØDER 2012

Udviklings- og Strategiudvalget den 06-12-2011

Bilag 3.1

KMB KL. 17.00
ØK KL. 16.00

Udviklings- og Strategiudvalg (USU) KL. 08.15
Teknik- og Miljøudvalg (TMU) KL. 15.30

Byplanudvalg (BY) KL. 08.15
Social- og Sundhedsudvalg (SSU) KL. 15.30

Kultur- og Fritidsudvalg (KFU) KL. 08.30
Børne- og Ungdomsudvalg (BUU) KL. 14.30

JANUAR			FEBRUAR			MARTS			APRIL			MAJ			JUNI		
S 1	Nytår		O 1			T 1			S 1			T 1	Virksomhedslukket		F 1		
M 2		1	T 2			F 2			M 2		14	O 2			L 2		
T 3			F 3			L 3			T 3	FERIE		T 3			S 3		
O 4			L 4			S 4			O 4	FERIE		F 4	Bededag		M 4		23
T 5			S 5			M 5		10	T 5	Skærtorsdag		L 5			T 5	Grundlovsdag	
F 6			M 6		6	T 6			F 6	Langfredag		S 6			O 6		
L 7			T 7	USU, TMU		O 7			L 7			M 7		19	T 7	Strategiseminar 12 - 18	
S 8			O 8	BY, SSU		T 8			S 8	Påskedag		T 8	USU, TMU		F 8		
M 9		2	T 9	KFU, BBU		F 9			M 9	2. påskedag	15	O 9	BY, SSU		L 9		
T 10			F 10			L 10			T 10	USU, TMU		T 10	KFU, BBU		S 10		
O 11			L 11			S 11			O 11	BY, SSU		F 11			M 11		24
T 12			S 12			M 12		11	T 12	KFU, BBU		L 12			T 12	USU, TMU	
F 13			M 13		7	T 13	USU, TMU		F 13			S 13			O 13	BY, SSU	
L 14			T 14			O 14	BY, SSU		L 14			M 14		20	T 14	KFU, BBU	
S 15			O 15			T 15	KFU, BBU		S 15			T 15	ØK		F 15		
M 16		3	T 16			F 16			M 16		16	O 16			L 16		
T 17	USU, TMU		F 17			L 17			T 17	ØK		T 17	Kristi Himmelfartsdag		S 17		
O 18	BY, SSU		L 18			S 18			O 18			F 18			M 18		25
T 19	KFU, BBU		S 19			M 19		12	T 19			L 19			T 19	ØK	
F 20			M 20		8	T 20	ØK		F 20			S 20			O 20		
L 21			T 21	ØK		O 21			L 21			M 21	KMB	21	T 21		
S 22			O 22			T 22			S 22			T 22			F 22		
M 23		4	T 23			F 23			M 23	KMB	17	O 23			L 23		
T 24	ØK		F 24			L 24			T 24			T 24			S 24		
O 25			L 25			S 25			O 25			F 25			M 25	KMB	26
T 26			S 26			M 26	KMB	13	T 26			L 26			T 26		
F 27			M 27	KMB	9	T 27			F 27			S 27	Pinsedag		O 27		
L 28			T 28			O 28			L 28			M 28	2. pinsedag		T 28		
S 29			O 29			T 29			S 29			T 29		22	F 29		
M 30	KMB	5				F 30			M 30		18	O 30			L 30		
T 31						L 31						T 31					

MØDEPLAN VEDR. KOMMUNALBESTYRELSENS OG UDVALGENES MØDER 2012

KMB KL. 17.00
ØK KL. 16.00

Udviklings- og Strategiudvalg (USU) KL. 08.15
Teknik- og Miljøudvalg (TMU) KL. 15.30

Byplanudvalg (BY) KL. 08.15
Social- og Sundhedsudvalg (SSU) KL. 15.30

Kultur- og Fritidsudvalg (KFU) KL. 08.30
Børne- og Ungdomsudvalg (BUU) KL. 14.30

JULI		AUGUST		SEPTEMBER		OKTOBER		NOVEMBER		DECEMBER	
S 1		O 1		L 1		M 1	40	T 1		L 1	
M 2	27	T 2	FERIE	S 2		T 2	ØK 2. beh. budget	F 2		S 2	
T 3		F 3		M 3	KMB 36	O 3		L 3		M 3	49
O 4		L 4		T 4	Budgetseminar 12 -	T 4		S 4		T 4	USU, TMU
T 5		S 5		O 5	Budgetseminar - 12	F 5		M 5	45	O 5	BY, SSU
F 6		M 6	32	T 6		L 6		T 6		T 6	KFU, BBU
L 7		T 7		F 7		S 7		O 7		F 7	
S 8		O 8	FERIE	L 8		M 8	KMB 2. beh. budget 41	T 8		L 8	
M 9	28	T 9		S 9		T 9	USU, TMU	F 9		S 9	
T 10		F 10		M 10	ØK 1. beh. budget 37	O 10	BY, SSU	L 10		M 10	50
O 11		L 11		T 11	USU, TMU	T 11	KFU, BBU	S 11		T 11	ØK
T 12		S 12		O 12	BY, SSU	F 12		M 12	46	O 12	
F 13		M 13	33	T 13	KFU, BBU	L 13		T 13	USU, TMU	T 13	
L 14		T 14		F 14		S 14		O 14	BY, SSU	F 14	
S 15		O 15		L 15		M 15	42	T 15	KFU, BBU	L 15	
M 16	29	T 16		S 16		T 16		F 16		S 16	
T 17		F 17		M 17	KMB 1. beh. budget 38	O 17		L 17		M 17	KMB 51
O 18		L 18		T 18	ØK	T 18		S 18		T 18	
T 19		S 19		O 19		F 19		M 19	47	O 19	
F 20		M 20	34	T 20		L 20		T 20	ØK	T 20	
L 21		T 21	USU, TMU	F 21		S 21		O 21		F 21	
S 22		O 22	BY, SSU	L 22		M 22	43	T 22		L 22	
M 23	30	T 23	KFU, BBU	S 23		T 23	ØK	F 23		S 23	
T 24		F 24		M 24	KMB 39	O 24		L 24		M 24	52
O 25		L 25		T 25		T 25		S 25		T 25	Juledag
T 26		S 26		O 26		F 26		M 26	KMB 48	O 26	2. juledag
F 27		M 27	35	T 27		L 27		T 27		T 27	
L 28		T 28	ØK	F 28		S 28		O 28		F 28	
S 29		O 29		L 29		M 29	KMB 44	T 29		L 29	
M 30	31	T 30		S 30		T 30		F 30		S 30	
T 31		F 31				O 31				M 31	1