

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Økonomiudvalget

Protokol

Torsdag den 22. november 2012 kl. 16:00
afholdt Økonomiudvalget møde i Udvalgsværelse 1/Rådhus.

Medlemmerne var til stede, undtagen:

Søren P. Rasmussen, som var fraværende i forbindelse med behandlingen af sagerne nr. 1 – 2, 4 – 11, 13 – 26 samt 28 – 29.

Endvidere deltog:

Tim Andersen og Birger Kjer Hansen.

I f.m. behandlingen af sag nr. 12 og 27 deltog tillige Sidsel Poulsen og Bjarne Markussen samt adv. Merete Larsen.

I f.m. behandlingen af sag nr. 13, 17, 18 og 19 deltog tillige Sidsel Poulsen.

I f.m. behandlingen af sag nr. 21 og 28 deltog tillige Bjarne Markussen.

I f.m. behandlingen af sag nr. 1, 2, 3, 4 og 7 - 10 deltog tillige Rene Rasmussen.

I f.m. behandlingen af sag nr. 7, 8, 9 og 10 deltog tillige Anne Søgaard Andersen.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	3. anslået regnskab 2012 - Økonomiudvalgets område .	6
02	3. anslået regnskab 2012 - opsamling efter fagudvalgenes behandling .	10
03	Opfølgning på revisionsberetningen - supplerende sagsgennemgang .	17
04	Udmøntning af budgetaftalen 2013-16 - Samlet redegørelse og Økonomiudvalgets område .	21
05	Analyse af effektiv anvendelse af arealerne på skoleområdet, dagtilbud, klub, ældre og folkeoplysning .	23
06	Lyngby Taarbæk Kommunes deltagelse i et Ph.d. forskningsprojekt vedrørende Urban Facilities Management "The sharing city" .	26
07	Udmøntning af aftale om akutjob .	28
08	2. status på indsatsen for a-dagpengemodtagere, der risikerer at opbruge deres dagpengeret .	31
09	Status Beskæftigelsesplan 2012 3. kvartal .	34
10	Annoncering af kontakt og aktiveringsforløb for ledige med lange videregående uddannelser .	36

11	DAB - Sorgenfrivang II - køkken- og badeværelsesmoderniseringer samt finansiering af helhedsplan	38
	.	
12	Kommuneplantillæg for Kanalvejsområdet - planlægning for ny bebyggelse og rekreativt område##Kommuneplantillæg for Kanalvejsområdet samt projektstatus	41
	.	
13	Parkeringsstrategi, diskussion af evt. ændring af parkeringsnorm i de stationsnære områder	43
	.	
14	Fastlæggelse af letbanens linjeføring og stationsplacering ved DTU	45
	.	
15	Trafikplan for den statslige jernbane 2012 - 2027	48
	.	
16	Fredning af Lyngby Søndre Mølle	49
	.	
17	Lyngby Hovedgade 63 - Genoptagelse af sag	50
	.	
18	Betalt Parkering - Status efterår 2012	52
	.	
19	Trafiksikkerhedsplan for Lyngby Taarbæk Kommune 2012 - 2015 - status for arbejdet	54
	.	
20	Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om oprettelse af lokale asylcentre	56
	.	
21	Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om Sørens Pølser, kontrakt	58
	.	
22	Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om deltagelse i konferencer i KL-regi	59
	.	

23	Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om kommunens pressestrategi	60
	.	
24	Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om mødedeltagelse via videokonference	61
	.	
25	Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om spørgsmål/svar vedr. Dyrehavegaard	62
	.	
26	Meddelelser	63
	.	

27	LUKKET SAG. Salg af ejendom	66
	.	
28	LUKKET SAG. Udbud	69
	.	
29	LUKKET SAG. Ejendomssag	72
	.	

3. anslået regnskab 2012 - Økonomiudvalgets område

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget behandlede den 25. oktober 2012 forvaltningens redegørelse vedrørende 3. anslået regnskab for 2012. Redegørelsen er udarbejdet på baggrund af de bevillinger, der er gældende ultimo 2012 samt med udgangspunkt i forbruget pr. 30.9.2012.

Økonomiudvalget besluttede, at

- tage redegørelsen vedr. 3. anslået regnskab 2012 til efterretning, og
- oversende redegørelsen til fagudvalgene med henblik på deres behandling af redegørelsen forinden forelæggelse for Økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen.

I nærværende sag forelægges skøn over forventet Regnskab 2012 på udvalgets områder.

Driftskonsekvenser

Hovedtallene i 3. anslået regnskab 2012 for 2012:

1.000 kr. netto	Budget 2012	Korrigeret budget *	Anslået regnskab	Afvigelse mellem anslået regnskab og kor. budget	Afvigelse mellem anslået regnskab og opr. budget
Beredskab	13.759	14.366	14.366	0	607
Administration	344.274	358.345	355.020	-3.325	10.746
Puljebeløb til særlige formål	21.968	23.507	23.407	-100	1.439
Kommunale ejendomme mv.	11.593	16.437	16.437	0	4.844
Beskæftigelse	250.991	270.828	269.168	-1.660	18.177
Økonomiudvalget i alt	642.585	683.483	678.398	-5.085	35.813

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

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

Hovedtallene i 3. anslået regnskab 2012 for 2013-16:

1.000 kr. netto	Budget 2013	Budgetoverslag 2014	Budgetoverslag 2015	Budgetoverslag 2016
Beredskab	0	0	0	0
Administration	3.415	0	0	0
Puljebeløb til særlige formål	700	0	0	0

Åbent punkt Økonomiudvalget den 22-11-2012, s.7

Kommunale ejendomme mv.	0	0	0	0
Beskæftigelse	0	0	0	0
Økonomiudvalget i alt	4.115	0	0	0

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

Yderligere specifikation:

Nettoafvigelsen, der udgør -5,1 mio. kr. i forhold til korrigeret budget 2012, kan opdeles i flg. kategorier:

	1.000 kr.
Administration	
Borgerrettet it	-2.086
OPUS - Drift	-899
Print	-400
Akutpakke	60
Jobformidler - akutpakke	452
Statstilskud jobformidler - akutpakke	-452
Puljebeløb tilsærlige formål	
Analyse af effektiv og moderne anvendelse af arealer	300
Reduktion af konsulentbistand	-400
Beskæftigelse	
Introduktionsprogram	-250
Kontanthjælpsmodtagere omfattet af introduktionsprogram	-200
Sygedagpenge	-1.800
Passiv kontanthjælp	3.750
Revalidering	-1.000
Fleksjob, ledighedsydelse og løntilskud	400
Det Lokale Beskæftigelsesråd	140
Beskæftigelsesindsats for forsikrede ledige	-200
Driftudgifter til aktivering	-2.500
Driftsudgifter til aktivering, konto 5 (omplacering)	-300
Administrative udgifter til anden aktør, konto 6 (omplac.)	300
I alt	-5.085

Forklaringen til de væsentligste afvigelser er følgende:

Administration

Der forventes et samlet mindreforbrug vedr. administration på 3,325 mio. kr. i 2012. Mindreforbruget skyldes overvejende afsatte midler til projekter vedr. borgerrettet it, OPUS og print/kopimaskiner, der overføres til 2013 (i alt overføres 3,385 mio. kr.).

Puljebeløb til særlige formål

Der er afsat 1 mio. kr. i 2012 og 1 mio. kr. i 2013 til analyse af effektiv og moderne

anvendelse af arealer. Beløbet i 2013 er overført fra anlæg til drift i forbindelse med vedtagelsen af budget 2013-16. I overensstemmelse med budgetaftalen overføres i 3. anslået regnskab 1 mio. kr. fra anlæg til drift i 2012, idet der dog alene forventes anvendt 0,3 mio. kr. i 2012. Der overføres således 0,7 mio. kr. til 2013.

En fornyet gennemgang af bogføringerne vedrørende ekstern konsulentbistand viser, at der forventes en merindtægt på 0,4 mio. kr. i 2012 vedr. afgift på de afholdte konsulentudgifter.

Beskæftigelse

Der skønnes samlet set et mindreforbrug på beskæftigelsesområdet på 1,66 mio. kr. De primære afvigelser er på områderne sygedagpenge, passiv kontanthjælp, revalidering og driftsudgifterne til aktivering. På sygedagpengeområdet er årsagen til mindreforbruget på 1,8 mio. kr. dels et lavere antal af forløb over 52 uger og dels en for lavt budgetteret refusionsindtægt på 0,8 mio. kr. Merbruget på passiv kontanthjælp skyldes primært en ændret sammensætning af kontanthjælpsmodtagere med flere forsørgere, som har medført en højere gennemsnitspris. Endvidere har der været en stigning i antallet af helårspersoner i forhold til det budgetlagte antal blandt andet grundet konjunkturerne. Der skønnes et mindreforbrug på revalidering, da et igangsat revalideringsprojekt, der skal øge antallet i revalidering, endnu ikke har haft fuld effekt. På driftsudgifterne til aktivering skønnes et mindreforbrug på 2,5 mio. kr. Det skyldes en række faktorer. 1,2 mio. kr. ud af de 2,5 mio. er en besparelse, som ikke blev opnået i 2011, men i stedet i 2012. Desuden er aktiveringsstrategien ændret i retning af mere virksomhedsrettet aktivering, og der er været lovændringer på området, som har ændret i kravene til aktiveringsomfanget, hvilket vurderes også at have betydning for udgifterne.

Anlægskonsekvenser

Hovedtallene i 3. anslået regnskab 2012 for 2012:

1.000 kr. netto	Budget 2012	Korrigeret budget *	Anslået regnskab	Afvigelse i anslået regnskab i forhold til kor. budget	Afvigelse mellem anslået regnskab og opr. budget
Administration	22.002	18.502	13.002	-5.500	-9.000
Puljebeløb til særlige formål	8.195	7.991	6.991	-1.000	-1.204
Kommunale ejendomme mv.	773	2.397	1.803	-594	1.030
Økonomiudvalget i alt	30.970	28.890	21.796	-7.094	-9.174

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

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

Hovedtallene i 3. anslået regnskab 2012 for 2013-16:

1.000 kr. netto	Budget 2013	Budgetoverslag	Budgetoverslag	Budgetoverslag
-----------------	-------------	----------------	----------------	----------------

Åbent punkt Økonomiudvalget den 22-11-2012, s.9

		2014	2015	2016
Administration	5.500	0	0	0
Puljebeløb til særlige formål	0	0	0	0
Kommunale ejendomme mv.	0	0	0	0
Økonomiudvalget i alt	0	0	0	0

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

Administration

Der tidforskydes 5,5 mio. kr. fra 2012 til 2013 (projekter vedr. samling af rådhusfunktioner, it-aktiviteter og etablering af fibernet).

Puljebeløb til særlige formål

Der overføres 1 mio. kr. fra anlæg til drift i 2012 vedr. analyse af effektiv og moderne anvendelse af arealer, jf. i øvrigt beskrivelsen ovenfor af driftskonsekvenser.

Kommunale ejendomme mv.

Byfornyelseprojektet i Fortunbyen vedr. Plovvej 9-11 og Bauneporten 21-25 er afsluttet med et samlet mindreforbrug på 0,6 mio. kr.

Økonomiske konsekvenser

Fremgår af sagen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Økonomiudvalget tager redegørelsen vedr. 3. anslået regnskab 2012 til efterretning.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Taget til efterretning.

3. anslået regnskab 2012 - opsamling efter fagudvalgenes behandling

Økonomiudvalgets behandling, den 25. oktober 2012:

Sagsfremstilling

Denne sag indeholder:

1. Forventet regnskabsskøn 2012 på basis af forbruget pr. 30.9.2012
2. Skønnede konsekvenser for budgetårene 2013-16
3. Kvartalsrapport vedr. det specialiserede socialområde.

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

Sagsgangen for en budgetopfølgning er normalt flg.:

- 1) Direktionen forelægger samlet redegørelse for Økonomiudvalget
- 2) Økonomiudvalget sender redegørelsen til fagudvalgene med henblik på behandling af regnskabsskønnet inden for eget bevillingsområde
- 3) Fagudvalgene behandler redegørelsen vedr. eget område og indstiller forslag til tilpasninger
- 4) Økonomiudvalget behandler fagudvalgenes tilbagemeldinger og udarbejder samlet indstilling til Kommunalbestyrelse
- 5) Kommunalbestyrelsen behandler og godkender evt. bevillingsændringer.

A. 3. anslået regnskab 2012:

Forvaltningen har udarbejdet skønnet over det forventede årsregnskab 2012 med udgangspunkt i forbruget pr. 30.9.2012.

Det forventede regnskab 2012 er præsenteret i vedlagte "3. anslået regnskab 2012".

Hovedtallene i **3. anslået regnskab 2012**, jf. nedenfor, viser:

mio. kr.	2012
Driftsvirksomheden	-13,3
Anlægsvirksomhed	-40,7
Ejendomssalg	-1,9
Renter og finansiering	0,0
Finansforskydninger	16,8
Optagelse af lån	12,1
I alt	-27,0

(- = forbedring)

Driften:

Redegørelsen viser, at der forventes et mindreforbrug på driftsvirksomheden på 13,3 mio. kr.

Budgetafvigelser vedrører primært:

- Udsatte børn og unge.
- Fritidsklub og ungdomsklub: forældrebetaling m.m.
- Administration
- Beskæftigelsesområdet

Der skønnes en mindreudgift på Udsatte børn og unge på 5 mio. kr.

Skønnet ligger i forlængelse af den reduktion, der allerede er blevet indarbejdet i 2. anslået regnskab 2012 på 4,5 mio. kr.

Opbremningen i forbruget gør sig gældende på stort set hele området, og er et resultat af en indsats på flere områder, herunder en mere tværfaglig og fokuseret indsats i forebyggelsen, både på det specialiserede og det almene område, med henblik på at undgå mere indgribende foranstaltninger.

Der forventes merindtægter på i alt 1,4 mio. kr. vedr. forældrebetaling for fritidsklub og ungdomsklub.

Merindtægterne er et resultat af merindskrivning samt af en ikke-budgetteret indtægt i forbindelse med indførelsen af tidlig SFO-start, hvor børn starter 3 måneder tidligere i klub.

På Administrationsområdet er der tale om et mindreforbruget på 3,7 mio. kr. begrundet i overførsler af midler til 2013 vedrørende Borgerrettet IT og OPUS-drift.

På beskæftigelsesområdet dækker mindreforbruget på 1,66 mio. kr. over modsat rettede bevægelser, idet der er mindreudgifter til sygedagpenge, revalidering og aktivering, men merudgifter til passiv kontanthjælp.

Anlæg:

Der skønnes et anlægsforbrug i 2012 på 192,2 mio. kr. mod et budgetteret niveau på 224,3 mio. kr. Forskellen skyldes forskydningerne mellem årene, dels overførsler fra 2011 til 2012 på 42,8 mio. kr., dels overførsler fra 2012 til 2013 på 71,9 mio. kr. Afvigelsen i 3. anslået regnskab 2012 beløber sig til 40,7 mio. kr. Til sammenligning lå det tilsvarende skøn i 2. anslået på 10 mio. kr. Forskellen er koncentreret om byggerierne på Handicapområdet: Slotsvænget og Caroline Amalievej 118-124, samt om Administrationen: Samling af rådhusfunktioner og it-aktiviteter.

Ejendomssalg:

Budgettet for ejendomssalg er på 60,7 mio. kr. Heraf er der p.t. indfriet 12,4 mio. kr., mens det resterende provenu forventes at indgå i 4. kvartal 2012.

Afvigelsen på 1,9 mio. kr. udgøres af en restbevilling vedr. eventuelle afsluttende arbejder, som ikke bliver udført.

Renter og finansiering:

Inden for de to områder er der kun tale om mindre afvigelser, der totalt set går i 0.

Balanceforskydninger:

Indenfor balanceforskydninger er der totalt set tale om en forværring på ca. 30 mio. kr. Forværringen hænger tæt sammen med den forbedring, der blev opnået ved udskydelserne af anlægsprojekterne til 2013. Sammenhængen består i, at når anlægsbudgettet reduceres, bliver udgifterne til anlægsprojekter, der falder under kategorien kvalitetsfondsprojekter, for lave i forhold til kravet, og resultatet er, at der skal deponeres mere.

Udskydelsen af disse anlægsprojekter reducerer endvidere lånemulighederne i 2012.

Likviditet:

Kassebeholdningen forøges med 27,0 mio. kr. som følge af dels mindreudgiften på driftsvirksomheden, dels forskydningerne i anlægsprojekterne.

B. Serviceudgifter i 2012:

Serviceudgifterne vil ligge betydeligt under den udmeldte ramme.

C. Konsekvenser for budgetårene 2013-16

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

Der er kun påvist mindre afvigelser.

For 2013 skyldes merudgiften primært, at der overføres driftsmidler fra 2012, mens afvigelsen i 2014-15 kan henføres til en ikke-budgetteret merindtægt på fritidsklubber.

mio. kr.	2013	2014	2015	2016
Driftsvirksomheden (+ = merudgifter)	1,7	-3,3	-3,5	-3,6

D. Revisionsberetningen

I forbindelse med behandlingen af revisionsberetningen for 2012 blev det besluttet, at der skulle laves en supplerende gennemgang af sagsområderne: kontanthjælp, socialpædagogisk støtte § 85, merudgifter § 100 samt kontrol- og adgangsstyring i forhold til it. Gennemgangen afrapporteres i f. m. førstkommande kvartalsregnskab.

Der vil blive givet en status i forbindelse med, at 3. anslået regnskab 2012 - efter fagudvalgenes behandling - vender tilbage til Økonomiudvalget i november, hvor revisionen vil have afsluttet sin supplerende gennemgang.

Økonomiske konsekvenser

Der henvises til pkt. A.

Beslutningskompetence

Redegørelsen oversendes til fagudvalgene, hvorefter sagen fremlægges for kommunalbestyrelsen efter indstilling fra Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. redegørelsen vedr. 3. anslået regnskab 2012 tages til efterretning,
2. økonomiudvalget drøfter konsekvenserne af redegørelsen,
3. redegørelsen oversendes til fagudvalgene med henblik på deres behandling af redegørelsen forinden forelæggelse for økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen.

Økonomiudvalget den 25. oktober 2012:

Ad 1)

Taget til efterretning.

Ad 2)

Drøftet.

Ad 3)

Godkendt.

Fagudvalgsmøderne den 12. - 15. november 2012 samt ØK-mødet (som fagudvalg) den 22. november:

Børne- og Ungdomsudvalget, den 12. november 2012

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. *Børne- og Ungdomsudvalget tager redegørelsen vedr. 3. anslået regnskab 2012 til efterretning.*
2. *Børne- og Ungdomsudvalget drøfter det specialiserede socialområde med udgangspunkt i det udarbejdede materiale vedlagt som bilag til sagen.*

Beslutning

Ad 1. Taget til efterretning

Ad 2. Drøftet

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. november 2012

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget tager redegørelsen vedr. 3. anslået regnskab 2012 til efterretning.

Beslutning

Taget til efterretning.

Social- og Sundhedsudvalget, den 14. november 2012

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

- 1. Social- og Sundhedsudvalget tager redegørelsen vedrørende 3. anslået regnskab 2012 til efterretning.*
- 2. Social- og Sundhedsudvalget drøfter det specialiserede socialområde med udgangspunkt i det udarbejdede materiale vedlagt som bilag til sagen.*

Beslutning

Ad. 1: Taget til efterretning.

Ad. 2: Drøftet.

Sofia Osmani (C) og Gitte Kjær-Westermann (V) var fraværende.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 15. november 2012

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Kultur- og Fritidsudvalget tager redegørelsen vedrørende 3. anslået regnskab 2012 til efterretning.

Beslutning

Taget til efterretning.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Økonomiudvalget den 22. november 2012 - som fagudvalg

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Økonomiudvalget tager redegørelsen vedrørende 3. anslået regnskab 2012 til efterretning.

Beslutning

Taget til efterretning.

Opsamling efter behandling af 3. anslået regnskab 2012 i Økonomiudvalget den 25. oktober 2012 og i fagudvalgsrunden i november 2012:

3. anslået regnskab 2012 blev behandlet i Økonomiudvalget den 25. oktober 2012. Efter indstilling fra forvaltningen drøftede Økonomiudvalget konsekvenserne af redegørelsen og besluttede, at

- tage redegørelsen vedr. 3. anslået regnskab 2012 til efterretning, og
- oversende redegørelsen til fagudvalgene med henblik på deres behandling af redegørelsen forinden forelæggelse for Økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen.

Økonomiudvalget skal i indeværende møde behandle fagudvalgenes tilbagemeldinger, inkl. Økonomiudvalgets behandling af eget budgetområde samt nye oplysninger med henblik på at sende en samlet indstilling til bevillingsmæssige ændringer i 2012 til kommunalbestyrelsen.

a) Elbiler i den kommunale drift

Økonomiudvalget besluttede den 25. oktober 2012, sag nr. 8, at der afsættes en årlig ramme på 0,5 mio. kr. til anskaffelse af elbiler, og at merudgiften indarbejdes i 3. anslået regnskab.

b) Beskæftigelsesområdet

Forvaltningen har siden 3. anslået regnskab 2012 foretaget endnu en opfølgning af udviklingen i ledigheden og i de udgifter, der anvendes til aktivering. Som det fremgår af notatet af 15. november 2012 er ledigheden steget fra august til september, svarende til en merudgift på 1,3 mio. kr.

Til gengæld forventes driftsudgifterne til aktivering at blive 2-3 mio. kr. lavere end det mindreforbrug på 2,5 mio. kr., der er påvist i 3. anslået regnskab. I skønnet ved 3. anslået regnskab var det forudsat, at aktiviteten for antallet i aktivering ville være stigende i 4. kvartal. Denne forøgelse har imidlertid ikke vist sig i afregningerne endnu.

Beskæftigelsesområdet følges tæt med månedlige opfølgninger og vurderinger af konjunktursituationen. For begge poster gælder, at det fortsat vurderes, at der kan ske udvikling i afvigelserne, hvorfor de nye skøn vurderes at være for usikre til, at der bør foretages en bevillingsmæssig tilpasning på nuværende tidspunkt.

Samlet indstilling

På baggrund af Økonomiudvalgets beslutning den 25. oktober samt den efterfølgende behandling i fagudvalgene foreslår forvaltningen, at 3. anslået regnskab 2012 med de bevillingsmæssige konsekvenser, der fremgår af afsnittet Økonomiske konsekvenser, anbefales over for Kommunalbestyrelsen, dog med den ændring, at mindreforbruget på driftsvirksomheden på 13,3 mio. kr. nedsættes med den besluttede merudgift på 0,5 mio. kr. til finansiering af elbiler.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:
Anbefales.

Opfølgning på revisionsberetningen - supplerende sags gennemgang

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 3. september 2012 at tage revisionsberetningen for 2011 til efterretning, men besluttede samtidig at der skal gennemføres en opfølgning, hvor revisionen foretager en supplerende gennemgang af sagsområderne kontanthjælp, socialpædagogisk støtte § 85, merudgifter § 100 samt kontrol- og adgangsstyring i forhold til it.

Gennemgangen skal forelægges i.f.m. førstkommande kvartalsregnskab.

Revisionen har ekstraordinært gennemgået sagsområderne kontanthjælp, socialpædagogisk støtte § 85 og merudgifter § 100, og er kommet med et ledelsesnotat for Jobcentret vedr. kontanthjælp (bilag 1) og et ledelsesnotat for Center for social indsats vedr. socialpædagogisk støtte § 85 og merudgifter § 100 (bilag 2).

Revisionens konklusion for den udførte gennemgang:

Kontanthjælp

Der er foretaget en gennemgang af 14 bevillingssager og der er konstateret fejl i 9 af de gennemgåede sager, hvilket er mindre end ved den ordinære revisionsgennemgang for 2011. Det samlede antal fejl i sagerne er dog uændret ligesom der er tale om de samme fejltyper som ved den ordinære gennemgang. Det er revisionens opfattelse, at de tiltag Center for Arbejdsmarked har og vil gennemføre er relevante og vil forbedre sagsbehandlingen væsentligt såfremt de følges, ligesom revisionen vurderer at ledelsen herved følger udviklingen meget tæt.

Socialpædagogisk støtte § 85 og merudgifter § 100

Der er foretaget gennemgang af 5 bevillingssager efter servicelovens § 85 og 5 bevillingssager efter servicelovens § 100.

Konklusionen for bevillinger efter servicelovens §100 merudgifter er, at disse er veldokumenteret og de faglige begrundelser er velunderbygget. Sagerne er administreret på en betryggende og hensigtsmæssig måde.

Konklusionen for bevillinger efter servicelovens §85 socialpædagogisk støtte er for de nye sager veldokumenteret og de faglige begrundelser er velunderbygget.

Sagerne er administreret på en betryggende og hensigtsmæssig måde.

Sager vedr. revurdering af den løbende ydelse er foretaget af midlertidigt ansatte

vikarer. Det er revisionens vurdering at grundlaget for afgørelserne i sagerne ikke er tilfredsstillende, hvilket kan begrundes med følgende:

- At der ikke i tilstrækkelig grad set at være sket en udredning og vurdering af borgerens samlede behov for støtte, herunder er det ikke beskrevet, i hvilket omfang det nedsatte funktionsniveau er på, ligesom det ikke er beskrevet, hvilke former for støtte borgeren har behov for.
- At der er uklarhed over grundlaget for, omfanget af og udgifterne til den bevilgede støtte, herunder er det ikke beskrevet konkret til hvilke former for støtte der er bevilget hjælp, ligesom der er uklarhed om sammenhængen til støtte efter andre lovparagraffer end servicelovens § 85.

Centrene har følgende besvarelser og handleplaner:

Kontanthjælp

Revisionen har gennemgået 14 bevillingssager, hvor der er konstateret 11 fejl i 9 bevillingssager.

Jobcentret skønner, at der er 7 fejl ud af 11, som i de aktuelle sagsforløb, hverken har haft betydning for borgerens samlede situation eller for kommunens drift og økonomi. Hvorimod 4 af fejlene skønnes at have haft konsekvens for borgeren og 2 af fejlene er begået i samme sag, hvor det har betydet et samlet tab af statsrefusion på kr. 30.077,42.

Jobcentret har i et notat (bilag 3) redegjort for fejlene.

Ledelsen i Jobcentret har oplyst til revisionen, at der er iværksat flere tiltag med henblik på at styrke sagsbehandlingen og undgå tilsvarende fejl fremover - bl.a.

- Præcisering af de gældende regler for området, både via individuel dialog med medarbejderne og på personalemøder.
- Økonomiudvalget har vedtaget en handlingsplan for kontanthjælpsområdet, der bl.a. indebærer ansættelse af yderligere en virksomhedskonsulent og uddannelse af medarbejderne.
- Der er iværksat et skærpet ledelsesmæssigt tilsyn på kontanthjælpsområdet, med fokus på de konstaterede fejltyper.
Det skærpede ledelsestilsyn indebærer,
 - et ekstraordinært tilsyn i november 2012,
 - at ledelsen hver 2. måned gennemgår 15 sager på kontanthjælpsområdet,
 - at ledelsen hver måned i et halvt år vil gennemgå alle sager sammen med virksomhedskonsulenterne, med fokus på jobplaner og at der samtidig foregår en coaching af medarbejderne.

Resultaterne af det interne ledelsestilsyn vil blive forelagt økonomiudvalget

sammen med 1. anslået regnskab 2013.

Socialpædagogisk støtte § 85 og merudgifter § 100

Revisionen påpeger at grundlag for afgørelser i.f.m. ajourføring af sagerne ikke har været ikke tilfredsstillende.

Der har i ajourføringen af sagerne været ansat midlertidige vikarer til løsning af opgaven. I de sager, hvor der er sket en revurdering er de ikke administreret på en betryggende og hensigtsmæssig måde. Derfor er det aftalt med revisionen, at der udarbejdes en handleplan for færdiggørelse af ajourføring af sager med støtte efter § 85. I handleplanen vil der blive udarbejdet en oversigt over antallet af sager fordelt pr. rådgivere. Oversigten vil indeholde konkrete målepunkter, så det sikres, at sagerne er ajourført, indeholdende om voksenundretningsmetoden er anvendt, bevillingsniveauet er beskrevet, hvem leverer den socialpædagogisk støtte og om der er udarbejdet handleplan jf. SEL § 141, starts- og slutdato for bevillingen.

Arbejdet med ajourføringen af sagerne forventes færdiggjort juni 2013.

Centerledelsen vil følge arbejdet tæt og vil foretage en stikprøvevis kontrol af sagerne, hvor ca. 10 % af de genoprettede sager udtages til ledelsestilsyn, hvorimod de nye tilkendte sager ikke udtages til ekstra ledelsestilsyn, da disse er ajourført i henhold til de interne retningslinjer aftalt med revisionen. Der vil blive udarbejdet en status for arbejdet med ajourføring af sagerne i februar/marts 2013, som forelægges Økonomiudvalget sammen med 1. anslået regnskab 2013.

Ledelsens samlede besvarelse fremgår af et notat (bilag 4).

Ledelsen for Center for Social indsats har oplyst til revisionen,

- at der fortsat arbejdes med gennemgang af de løbende sager med støtte til merudgifter til voksne efter servicelovens § 100
- at der i september 2012 er udarbejdet en ny arbejdsbeskrivelse for Socialpædagogisk støtte efter servicelovens § 85.
- at der er iværksat målgruppemøder, hvor rådgiverens udredning og ansøgers funktionsevne drøftes for alle sager.
- at beslutningskompetencen for støtte efter § 85 er placeret hos afdelingsleder, der træffer beslutning på grundlag af faglig vurdering og indstilling.

Kontrol- og adgangsstyring i forhold til it

Revisionen har foretaget en it-sikkerhedsrevision medio 2011. Revisionen har påpeget en række forhold som skal forbedres. Kommunalbestyrelsen har ved behandling af revisionsberetningen anmodet om en redegørelse for kontrol- og adgangsstyring i forhold til it.

Borgerservice & Digitalisering har i et notat (bilag 5) redegjort for:

- hvilke anbefalinger revisionen er kommet med

- hvilke tiltag der er iværksat for at løse problemstillingerne,
- hvor langt afdelingen er nået, for at løse de nævnte problemstillinger

Borgerservice & Digitalisering har siden revisionsberetningen blev udarbejdet løst en række af de påpegede sikkerhedsproblemer. Andre sikkerhedsproblemer knytter sig til systemer der enten er blevet afviklet eller er under afvikling. Implementering af en række planlagte systemer og procedurer skal sikre, at sikkerhedsproblemerne nævnt af revisionen løses.

Det er Center for Borgerservice og Digitaliserings samlede vurdering, at der med de nævnte initiativer er taget hånd om de udfordringer, som er rejst af Revisionen. Det er endvidere centerets vurdering, at de udestående sikkerhedsudfordringer er løst medio 2013.

Økonomiske konsekvenser

Den supplerende sagsgennemgang er afholdt indenfor områdernes rammer.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at den supplerende sagsgennemgang tages til efterretning, idet revisionen anmodes om, at disse områder har særlig opmærksomhed ved revision af regnskab 2012. Der vil blive forelagt en fornyet status af områderne i forbindelse med 1. anslået regnskab 2013.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Den supplerende sagsgennemgang drøftet og taget til efterretning. Der tages en drøftelse på Social- og sundhedsudvalget om gennemgangen.

Udmøntning af budgetaftalen 2013-16 - Samlet redegørelse og Økonomiudvalgets område

Sagsfremstilling

Forvaltningen har påbegyndt udmøntningen af Budgetaftale 2013-16, vedtaget af kommunalbestyrelsen den 8. oktober 2012.

I forlængelse af intentionerne i aftalens pkt. 5 om opfølgning på budgetaftalen 2013-16 fremlægger forvaltningen i denne sag:

- o dels oversigt over budgetpunkterne, hvor punkterne er opdelt efter henholdsvis politisk og administrativ udmøntning (bilag)
- o dels notat af 6. november 2012, hvor udmøntningen af de enkelte poster er nærmere beskrevet med hensyn til konkrete handlinger og tidsplan (bilag).

Det fremgår bl.a. af notatet, at der med hensyn til politisk behandling er identificeret en række områder, hvorom der træffes beslutning om udmøntning ultimo 2012 eller primo 2013.

De områder, som håndteres administrativt, vil blive forelagt politisk, såfremt der viser sig vanskeligheder med at opnå de besluttede besparelser.

Ved de anslåede regnskaber i 2013 vil der blive gjort status for udmøntningen af alle punkterne i Budgetaftale 2013-16, idet udvalget vil få forelagt en oversigtsrapport, hvor den aktuelle status for de enkelte punkter vil fremgå, samt bemærkninger såfremt der eventuelt måtte være problemstillinger.

Økonomiudvalget som fagudvalg

På Økonomiudvalgets område er der identificeret følgende punkter, hvor der skal ske en politisk behandling:

1. Effektivisering, opgavebortfald og prioritering i administrationen (ADM 1), herunder hensigtserklæringen om udmøntningen
2. Obligatorisk selvbetjening - 2. bølge
3. Øget digitalisering af KMB
4. Reduktion af eksterne konsulenter (inkl. anlæg)
5. Rammereduktion - Kommunale ejendomme
6. Ejendomssalg - Idrætsby, jf. ØU 28.8.2012
7. Udvidelse af tværfagligt samarbejde på sundheds- og beskæftigelsesområdet

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses indenfor rammen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget forestår den overordnede koordinering af budgetudmøntningen, hvorefter fagudvalgene drøfter den endelige udmøntning.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udmøntningen sker som skitseret, således at

1. Økonomiudvalget godkender den foreslåede udmøntningsproces
2. Økonomiudvalget oversender sagen til fagudvalgene
3. Økonomiudvalget godkender som fagudvalg udmøntningen for Økonomiudvalgets område.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Med de faldne bemærkninger godkendt med 6 stemmer. 2 (C) undlod at stemme.

Analyse af effektiv anvendelse af arealerne på skoleområdet, dagtilbud, klub, ældre og folkeoplysning

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har i budgettet for 2012 og 2013 afsat samlet 2 mio. kr. til gennemførelse af en analyse af den kommunale bygningsmasse især med henblik på skoler, dagtilbud, ældre og folkeoplysningsområdet, der skal resultere i en oversigt over mulighederne for nytænkning, ændret anvendelse og eventuelle moderniseringsbehov. Analyseresultatet påregnes at foreligge ved udgangen af juni 2013 til brug ved arbejdet med budgetlægningen for 2014 -2017.

For fremadrettet at kunne sikre et rationelt og økonomisk velfunderet grundlag for anvendelsen af kommunens arealer skal der foreligge en systematisk kortlægning af bygningernes tilstand og muligheder og potentialet for fortætninger m.v. sammenholdt med kravene til de funktioner, arealerne skal understøtte. I Rambølls gennemgang af ejendomsområdet i kommunen blev der peget på et potentiale, der kan frigøres gennem indførelse af systematisk arealforvaltning. Systematisk arealforvaltning kræver en databaseret analytisk tilgang, samt at forvaltningen tilføres konkret viden herom udefra.

Potentialerne i en systematisk arealforvaltning kan blandt andet håndteres gennem frasalg af frigjorte m², højere udnyttelsesgrad på arealer og lokaler, fleksibel og fælles anvendelse af arealer på tværs af funktioner, nedlæggelse af vedligeholdelsestunge og/eller energitunge bygninger, samt reduktion af behovet drift- og vedligeholdelse gennem at anvende totaløkonomiske beregninger. Der er et aktuelt behov for en kortlægning af, hvilke lokaler kommunen har, disses anvendelse og udnyttelsesgrad o.m.a. Der er fra mange sider et løbende og konstant pres for at få flere lokaler stillet til rådighed.

Institutions- og skoleområdet er under stadig faglig udvikling. Det stiller krav til både organisering, faglige metoder og til de fysiske rammer. Bygningerne skal kunne understøtte de opgaver og aktiviteter, som aktuelt er placeret i dem, men samtidig være så fleksible, at de også kan rumme andre aktiviteter og kunne omstilles til fremtidige ændrede behov og nye opgaver. Den stramme økonomi stiller tilsvarende krav.

Den fysiske udformning, den arkitektoniske kvalitet og ikke mindst indretningen af bygningerne har stor betydning for kvaliteten af serviceydelserne, for brugernes oplevelse af servicen samt arbejdsmiljø m.v. Mange bygninger er opført og indrettet på et tidspunkt, hvor brugernes forventninger og de ansattes arbejdsprocesser var

anderledes, end de er i dag. Når der skal renoveres eller bygges nyt, kan det være vanskeligt i det enkelte projekt at afsætte ressourcer til dybtgående analyser af f.eks. brugernes fremtidige behov, ligesom perspektivet om en effektiv og fleksibel lokaleudnyttelse ofte er ikke er tilgodeset. Analysen rummer, ud over det rationale, der er kernen i analysen, også ideen om kunne skabe liv og fællesskab på tværs af ejerskaber, fag, arealer og bygninger. Analysen skal afdække og komme med bud på bl.a. følgende:

- Hvordan får kommunen aktuelt mere ud af eksisterende lokaler med færrest mulige udgifter?
- Hvilke barrierer er der for en fleksibel og effektiv lokaleudnyttelse?
- Hvordan sikres tidssvarende lokaler i fremtiden, med færrest mulige omkostninger ved gennemført brug af systematisk arealforvaltning?
- Hvad er de kommende års behov for bygningsmæssige ændringer og justeringer på de bygninger, der især rummer dagtilbud, skoler, ældre og folkeoplysning, de som understøtter valgte organiseringer og faglige metoder?
- Hvordan sikres, at fremtidige ud - og ombygninger sker fleksibelt, så lokaleanvendelsesmulighederne ikke fastlåses i fremtiden?
- Høj økonomisk effektivitet
- Den størst mulige funktionalitet
- Incitamentter for institutioner mv. til at understøtte systematisk arealforvaltning
- En fortætning af de anvendte m² og en høj udnyttelsesgrad af lokalerne
- Bæredygtighed og energioptimering.

Konklusioner, indhentet viden og data skal indarbejdes i kommunens driftsstruktur og løbende vedligeholdes og udvikles.

I forbindelse med den planlagte udbygning af Lindegaardsskolen er der indgået en aftale om et samarbejde med BIG om udarbejdelse af en helhedsplan og ideskitse, som efterfølgende kan danne grundlag for udarbejdelse af det detaljerede projekt for udbygningen. Resultatet af helhedsplanen og de underliggende principper forventes at ligge klar i december 2012, og dele af dette arbejde vil indgå i det generelle analysearbejde.

De bygningsmæssige muligheder for at samle kommunens tandklinikker i to til tre klinikker indgår som en del af analysen. Opgaven er beskrevet i budgetaftalen fra 2013 – 2016 om iværksættelsen af en undersøgelse af udviklingen i serviceniveauet i Tandplejen og effektiviseringspotentialer – både kvalitativt og økonomisk – ved at sammenlægge kommunens tandklinikker.

Analysen skal munde ud i konkrete anbefalinger m.h.t. nye funktionsprincipper, kriterier og forslag til den fremtidige bygningsanvendelse. Gennem arbejdet skal der udvikles en model til opstilling af konkrete forretningsmodeller til beskrivelse af potentialer og metoder. På baggrund af resultaterne fra analysen skal der efterfølgende udarbejdes en konkret plan for moderniseringsbehov, finansiering og

faseopdeling.

I den økonomiske ramme for udarbejdelsen af analysen vil indgå en prisafprøvning gennem et relevant udbud, og der afsættes herunder også midler til evt. finansiering af kommunens andel af et Phd projekt.

Arbejdet organiseres via en styregruppe og en følgegruppe. Styregruppen består af direktørerne Ulla Agerskov og Søren Hansen samt centerchef Regin Nordentoft og en projektleder. Følgegruppen består af centercheferne Erik Pedersen, Dorte Vangsø Rasmussen og Charlotte Bidsted, repræsentanter fra MED organisationen, repræsentanter for de decentrale institutionsledere under Center for Uddannelse og Pædagogik, Center for Sundhed og Kultur og Center for Træning og omsorg, samt øvrige ansatte fra centrene med relevant faglig viden.

Medarbejdernes kompetencer og erfaringer med at løse opgaver af denne type indgår i muligt omfang, men erfaring findes ikke i nødvendigt omfang til fuldt ud at kunne løse en så specialiseret opgave. For at sikre en valid løsning af opgaven kræves personale med også de særlige kompetencer, som findes i firmaer, der arbejder med systematisk arealforvaltning. En væsentlig del af analysen skal derfor udføres ved hjælp også af ekstern bistand.

Økonomiske konsekvenser

Den økonomiske ramme for udarbejdelsen af analysen er 2 mio. kr. fratrukket 20 % af de omkostninger, der anvendes til ekstern bistand.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at analysen gennemføres som beskrevet.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Godkendt. For så vidt angår spørgsmålet om Lindegårdsskolens udbygning drøftes sagen på førstkommende møde i Børne- og ungdomsudvalget.

Lyngby-Taarbæk Kommunes deltagelse i et Ph.d. forskningsprojekt vedrørende Urban Facilities Management "The sharing city"

Sagsfremstilling:

I forbindelse med etableringen af Vidensby 2020 er ideen om et Ph.d. – projekt opstået med et ønske om at fremme en bæredygtig vidensby gennem en effektiv udnyttelse af byens faciliteter med fokus på tværsektorielle og bæredygtige muligheder for bedre udnyttelse af de faciliteter og services, der allerede er etableret i kommunen. Facilities Management (FM) ses som måden hvorved der kan skabes et overblik over byens samlede resurser, kombineret med Space Management tanken, om effektiv udnyttelse af byens resurser på tværs af sektorer.

Hvor traditionel FM primært fokuserer på den enkelte ejendom eller bygninger indenfor en enkelt virksomhed, skiller projektet sig ud ved at se på de offentlige og private faciliteter i en sammenhængende helhed. Dette skal bidrage til en større værdiforøgelse for borgerne og Vidensbyens interesser både i den private og offentlige sektor.

Projektet kan blive det første danske projekt om Facilities Management (FM) på byniveau og tænkes som et 3 – årigt ph.d. projekt finansieret af Lyngby-Taarbæk Kommune, DTU og en partner fra det private erhvervsliv.

De overordnede forskningsspørgsmål som søges besvaret er:

1. Hvordan udfordrer Vidensbystrategien nuværende praksis for drift og udvikling af byens faciliteter? Mht. funktioner, services, bæredygtighed, brugere, udnyttelsesgrad, administration...
2. Hvilken metode kan bruges til at analysere og evaluere kvalitet, serviceniveau og delingsmodeller i relation til byens faciliteter?
3. Kan der udvikles en ny form for FM på byniveau som bedre understøtter Vidensbyvisionen, og hvordan?

Økonomiske konsekvenser

Et Ph.d.-projekt koster 600.000 - 700.000 kr pr år i 3 år afhængig af kandidatens kompetence/løn niveau dvs. ca 2.000.000 kr. totalt. DTU Management Engineering vil gerne betale 1/3 dvs. 670.000 totalt over 3 år. Der arbejdes p.t. på at finde en eller flere private sponsorer.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Det indstilles at sagen drøftes ud fra:

1. Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i et 3 årigt Ph.d. – projekt vedrørende Facilities management på by-niveau.
2. Lyngby-Taarbæk Kommune skal indgå i finansiering med en 1/3 af omkostningerne svarende til 670.000 kr. totalt over 3 år.

Økonomiudvalget den 25. oktober 2012:

Udsat med 5 stemmer. 3 (C og F) stemte imod at udsatte sagen, idet F mener, at sagen er tilstrækkeligt belyst og på det grundlag ikke ønsker at imødekomme forslaget, idet det ikke er en kommunal opgave at finansiere forskning.

Det er siden Økonomiudvalgets møde den 25. oktober 2012 nærmere aftalt, at kommunen i givet fald ikke finansierer 1/3 af udgifterne, men 1/6 af udgifterne - svarende til ca. 0,1 mio. kr. pr. år i 3 år. Baggrunden er, at DTU har øget sin finansieringsandel til 2/3. Den sidste 1/6 skal findes af en privat interessent / anden kommune.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Ad. 1 Godkendt.

Ad. 2 Godkendt at indgå i finansiering med 1/6 af udgifterne, svarende til ca. 0,1 mio. kr. pr. år i 3 år.

Udmøntning af aftale om akutjob

Sagsfremstilling

Regeringen, KL, de øvrige offentlige arbejdsgivere og Dansk Arbejdsgiverforening har indgået den sagen vedlagte aftale om at tilbyde 12.500 akutjob til forsikrede ledige, der har mindre end 3 måneder tilbage af dagpengeperioden. Kommunerne skal finde 3.000 af disse job.

Aftalen udløber i juli 2013, og kernen i aftalen er, at ordinære ledige job opslås som akut-job mærkede til målgruppen, og de offentlige arbejdsgivere får hjemmel til at kunne give positiv særbehandling til målgruppen i rekrutteringsprocessen. Det er alene i rekrutteringsfasen, at der er tale om særlige forhold, da der i øvrigt er tale om ordinære job på almindelige vilkår.

Muligheden for positiv særbehandling af målgruppen er en "kan-bestemmelse", hvor det er arbejdsgiverne, herunder kommunerne, som bestemmer om og i givet fald hvordan, der skal ske positiv særbehandling.

Den enkelte kommune skal beslutte, hvordan den vil implementere aftalen, herunder håndtering af dilemmaer forbundet med en sådan implementering.

Samtidig med, at ledige, der er i risiko for at falde ud af dagpengesystemet, skal hjælpes i job, står kommunen overfor besparelser indenfor visse områder, hvilket reducerer mulighederne for at kunne opslå ordinære job indenfor disse områder. Dertil kommer, at den kommunale drift i det hele taget er udfordret på forskellig vis jf. nedenfor, som vanskeliggør implementering af en aftale om plads til særbehandling, som kan betyde, at det almindelige princip om "den bedst kvalificerede" sættes under pres.

Implementering af aftalen skal dermed tage højde for forskellige og indimellem ganske modsatrettede hensyn i forbindelse med rekrutteringen til konkrete stillinger.

Følgende spørgsmål synes relevante at stille i forbindelse med at gøre en implementering operationel:

1. Hvilke jobs kan slås op og klausuleres som akutjobs?
2. Hvilken form for særbehandling skal ledige i målgruppen gives?

Ad 1. Hvilke job skal slås op som klausulerede

Målgruppen for akutpakken er beskrevet i sagen "2. status på indsatsen for a-dagpengemodtagere, der risikerer at opbruge deres dagpengeret" jf. den sagen vedlagte protokoludskrift. Her fremgår det, at de største grupper er 3F, HK og akademikere. Disse målgrupper vil umiddelbart rette sig mod primært Center for Arealer og Ejendomme (3F), og administrationen (HK og akademikere). Imidlertid forventes der hverken på arealdrift eller ejendomsdrift ledige stillinger i den kommende tid, idet området skal implementere en større effektivisering.

Administrationen står også overfor en ikke uvæsentlig tilpasning. Kommunen ønsker at gennemføre besparelser og effektiviseringer på en måde, der i størst mulig grad tager hensyn til at undgå afskedigelser, hvorfor der på kort sigt samlet set forventes et meget begrænset antal stillingsopslag indenfor de nævnte områder.

Derfor vil det være nødvendigt at tænke de ledige i målgruppen bredere ind i forhold til ledige jobs, herunder evt. at alle ledige job i kommunen i udgangspunktet slås op som akutjobs indtil aftalens udløb.

Ad 2. Hvilken form for særbehandling skal der gives til målgruppen?

Alt andet lige er det sværere at komme til samtale og få et job fra positionen som ledig end fra en position som beskæftiget, fordi der opstår "huller" i CV'et, og henset til arbejdsgiveres evt. overvejelser omkring eksempelvis tidssvarende kompetencer. Med akutpakken vil det være muligt at gennemføre en positiv særbehandling således, at ansøgere, der på papiret ikke nødvendigvis fremstår som de bedst kvalificerede, også indkaldes til jobsamtale. Ansøgerne skal dog grundlæggende set være kvalificerede - f.eks. have en forudsat specifik uddannelse. Det indstilles således, at såfremt ansøgerne har de formelle kvalifikationer, skal der være en passende balance mellem ledige fra målgruppen og øvrige, der indkaldes til samtale. Det forudsættes ikke, at der indkaldes flere til samtale end, hvad der er normal kotyme.

I tilfælde af, at der er lige kompetencer, peger forvaltningen på, at der kan ske positiv særbehandling af ledige i målgruppen. Derimod lægges der ikke op til, at der ved det endelige valg af ansøger til stillingen gennemføres positiv særbehandling af ansøgere i målgruppen, hvis kompetencerne ikke rækker til at udføre de med en stilling forbundne opgaver.

Der vil blive udarbejdet et administrationsgrundlag samt vejledning til lederne i organisationen om, hvordan opslag af akutjob frem til juli 2013 håndteres.

Sideløbende med Akutjob-aftalen skal kommunen udmønte Lov om seniorjob fra 2008, hvor kernen er, at ledige, der er fyldt 55 år og hvis dagpengeperiode udløber tidligst 5 år før, de kan gå på efterløn, har et retskrav på et job i kommunen indtil de kan gå på efterløn. Der har ikke været efterspørgsel på disse seniorjob før i 2012, men nu, hvor dagpengeperioden udløber for mange, kommer der en større efterspørgsel. Der er etableret 3 seniorjob i 2012. Det er imidlertid vanskeligt at

vurdere, hvor mange ansøgninger, der vil komme på seniorjobs i 2013; på nuværende tidspunkt er der 5 ansøgninger vedrørende 2013. Seniorjobs skal udgøre en nettoudvidelse af antallet ansatte i forhold til den almindelige beskæftigelse i kommunen.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Der er en præmieordning tilknyttet akutpakken, hvorefter arbejdsgiverne kan få 25.000 kr. i præmie for hvert job på minimum 32 timer om ugen af mindst et års varighed, som slås op og besættes som et akutjob.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at alle ledige job, der opslås, i udgangspunktet skal opslås som akutjobs, at der sker positiv særbehandling af målgruppen på den måde, at kvalificerede ansøgere i målgruppen indkaldes til jobsamtale under hensyntagen til en passende balance mellem disse og øvrige kandidater, og at der kun kan ske positiv særbehandling ved valg af kandidaten ved lige og tilstrækkelige kompetencer.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Godkendt med 6 stemmer.

2 (C) undlod at stemme.

2. status på indsatsen for a-dagpengemodtagere, der risikerer at opbruge deres dagpengeret

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget behandlede i august 2012 sagen "Indsatsen for langtidsledige a-dagpengemodtagere, der risikerer at opbruge deres dagpengeret" behandlet, og det besluttedes, at der skulle fremlægges en status i oktober og november. Siden seneste status er der indgået en aftale mellem DA, KL, Danske Regioner og Finansministeriet om at arbejde for at tilvejebringe at antal ledige akutjob frem til 1. juli 2013. Målsætningen er 12.500 akutjob fordelt med 7.500 i det private, 2.000 i staten og regionerne og 3.000 i kommunerne. Der fremlægges en særskilt sag om "Udmøntning af aftale om akutjob".

Der er indtil videre udsendt breve fra a-kasserne til 217 ledige, som er omfattet af akutpakken - dette tal fremgår af jobindsats.dk. I denne sagsfremstilling anvendes tal, som stammer fra jobcentrets eget sagsbehandlingssystem. Tallene er baseret på en markering af de borgere, som har modtaget et brev fra a-kassen. 6. november 2012 var der 183 borgere. Ud af de 183 er 16 ikke tilmeldt jobnet, hvilket primært skyldes, at borgerne er sygemeldt - et antal er dog også afmeldt jobnet, hvor det ikke skyldes sygdom.

I den sagen vedlagte oversigt for de a-kasser, hvor der er 5 eller flere medlemmer, der er i risikogruppen, fremgår, at den største gruppe er hos Faglig Fælles A-kasse (29). Derefter kommer Ingeniørernes A-kasse (17), HK (16), og Kristelig A-kasse (16).

Sagen er endvidere vedlagt oversigt over aldersfordelingen, hvor det fremgår, at den største gruppe er de 50-59-årige. Ud af de 65 personer mellem 50-59 år er der pt. 14, som er berettiget til et seniorjob i løbet af 2013. Forvaltningen overvejer for øjeblikket, hvordan der kan skabes et jobberedskab, der kan håndtere kommende ansøgninger om seniorjob.

Siden 1. juli 2012 er der 214 personer, der har været en del af akutpakkeindsatsen. Ud af de 214 er 31 afsluttet. 23 personer har fået ordinært arbejde, 4 er flyttet, 2 er gået på efterløn, og 2 afsluttet som følge af afmelding på jobnet.

Jobcentret udsendte den 17. oktober 2012 breve til de ledige, der er i risikogruppen, og som jobcentret ikke har været i kontakt med. De inviterede til informationsmøde den 8. november 2012 med efterfølgende individuelle samtaler. Der er afholdt et særskilt møde med medlemmer af 3F den 5. november 2012, hvor der efterfølgende

blev afholdt individuelle samtaler. På møderne informeres de ledige om akutpakkens indhold og om regler for at få kontanthjælp.

31. oktober 2012 havde omkring personer 35 ud af 141 inviterede til mødet den 8. november 2012 tilmeldt sig indenfor fristen. På baggrund af den relativt lave tilmelding til mødet den 8. november har jobcentret efterfølgende ringet til de personer, som ikke har meldt tilbage - det endte derfor med omkring 55 tilmeldte deltagere.

Til mødet for medlemmer af 3F havde 11 personer ud 29 inviterede tilmeldt sig mødet indenfor fristen. Jobcentret tog derfor telefonisk kontakt til de ledige der ikke var vendt tilbage - antallet af deltagere endte på 16.

Samlet set har jobcentret været i kontakt med knap 70 pct. af personerne i risikogruppen.

Jobcentret har fra 15. oktober 2012 ansat en erfaren virksomhedskonsulent som personlig jobformidler, der sammen med de to virksomhedskonsulenter fra 'AC i job' og en rådgiver udgør jobcentrets akutberedskab. Endvidere har jobcentret indgået aftaler med to andre aktører om personlige jobformidlingsforløb, hvis det viser sig, at efterspørgslen overstiger de ressourcer, som jobcentret har afsat til opgaven. Den 6. november 2012 havde 40 ledige bedt om en personlig jobformidler.

Jobcentret har rettet henvendelse til alle forretninger i Lyngby Storcenter via Storcentrets intranet og endvidere ledsaget af en yderligere opfordring fra direktøren for centerforeningen om at medvirke til at skabe jobåbninger og akutjob bl.a. i forbindelse med behovet for juleassistance. Henvendelsen følges op af besøg fra virksomhedskonsulenterne i alle forretninger.

Beskæftigelsesregionen iværksætter desuden en kampagne, som har til formål at skabe jobåbninger i virksomhederne - jobcentret har tilmeldt sig en aftale om 90 virksomhedsbesøg fra november til januar. Jobcentret gennemfører ovenstående virksomhedsinitiativer, som efterfølges af skriftlig henvendelse til de 100 største virksomheder.

Endelig er jobcentret i gang med at opdyrke mulighederne for jobrotation. Der arbejdes både på at skabe jobrotationspladser internt i Lyngby-Taarbæk Kommune og i andre offentlige og private virksomheder. Det er en proces, hvor det tager tid at udbrede viden og skabe interesse hos virksomhederne. Der afholdes bl.a. medio november et opfølgende møde med en større leverandør, som har vist positiv interesse.

Beskæftigelsesregionen har sammen med hovedstadens kommuner drøftet at etablere et fælles sekretariat og finansiere en medarbejder, som kan understøtte

tværkommunale initiativer til jobrotation. Lyngby-Taarbæk Kommune har den 9. november 2012 tilmeldt sig samarbejdet på betingelse af, at mindst 10 kommuner deltager til en maksimal engangsudgift på 50.000 kr. i 2013. Forvaltningen er i øjeblikket ved at se på finansieringsmuligheder, herunder hvordan Det Lokale Beskæftigelsesråd inddrages.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at status tages til efterretning.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Taget til efterretning.

Status Beskæftigelsesplan 2012 3. kvartal

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen skal ifølge lovgivningen udarbejde en beskæftigelsesplan, der beskriver udfordringer og sætter mål for beskæftigelsesindsatsen. Der skal ske en kvartalsvis opfølgning på målene i beskæftigelsesplanen - dette er status for 3. kvartal.

Der henvises til notat af 6. november 2012 om Status på Beskæftigelsesplan 2012, 3. kvartal, som er vedlagt sagen. Den aktuelle status er meget positiv og viser fortsat, at de områder, hvor Økonomiudvalget og forvaltningen har sat særligt fokus og iværksat en ekstraordinær indsats, har forbedrede resultater. Det gælder for eksempel:

- Nedbringelsen af tilgangen til permanente forsørgelsesordninger, hvor tilgangen er nedbragt med 34 pct. - dette er en markant bedre udvikling end klyngen af sammenlignelige kommuner.
- Begrænsning af langtidsledigheden, som er steget med 3 pct, hvilket er markant bedre end klyngen af sammenlignelige kommuner.
- Andelen af sygedagpengeforløb over 52 uger, der aktuelt ligger på 12,2 pct.
- Styrkelsen af den virksomhedsrettede indsats, hvor Lyngby-Taarbæk ligger bedre end klyngen på målene for den virksomhedsrettede indsats.

Der er også en positiv udvikling i antallet af unge på offentlig forsørgelse. Antallet er faldet med 0,4 pct. - målet er et fald på 1 pct. Faldet skyldes primært et fald i antallet af unge på sygedagpenge, hvilket skal ses i sammenhæng med den generelle nedbringelse i antallet af sygedagpengesager.

Antallet af ikke-vestlige indvandrere på offentlig forsørgelse er steget med 6,1 pct. fra dec-10 til sep-12 - målet er et uændret antal. Dette er dog en bedre udvikling end klyngen, som i samme periode har haft en stigning på 11,9 pct. Stigningen skyldes fortsat primært en stigning i antallet af førtidspensionsister og antallet af ikke-arbejdsmarkedsparate kontanthjælpsmodtagere.

Fra maj- september (seneste opgørelse) ligger Lyngby-Taarbæk nr. 1 i målingen fra Arbejdsmarkedsstyrelsen, som viser udviklingen i ministermålene i forhold til klyngen af sammenlignelige kommuner.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at status på beskæftigelsesplanen tages til efterretning.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Taget til efterretning.

Annoncering af kontakt og aktiveringsforløb for ledige med lange videregående uddannelser

Sagsfremstilling

Beskæftigelsesindsatsen for ledige akademikere har i en årrække været underlagt et statsligt krav om obligatorisk udlægning til andre aktører under de såkaldte LVU-rammeaftaler. Udlægningen har omfattet både myndighedsopgaven i form af afholdelse af jobsamtaler, udarbejdelse af jobplan mv. samt deltagelse i aktiveringsforløb. Som følge af Finanslovsaftalen for 2012 opsagde Beskæftigelsesregionerne den 29. december 2011 med kort varsel de daværende LVU-rammeaftaler, og som følge heraf indgik Jobcentret i januar 2012 midlertidige aftaler med størstedelen af de aktører, der hidtil har samarbejdet med kommunen, jf. orientering herom på Økonomiudvalgsmødet i januar 2012.

Der iværksættes nu en annoncering af fleksible rammeaftaler med andre aktører knyttet til beskæftigelsesindsatsen for ledige med lang- og mellemlang videregående uddannelse (akademikere, herunder bachelorer) med virkning fra 1. april 2013. Annonceringen gennemføres i samarbejde med Gentofte, Frederiksberg og Gladsaxe.

Der er årligt ca. 250 (2011) fuldtidsledige akademikere i Lyngby-Taarbæk Kommune. Jobcenter forestår egen akademikersindsats i form af 'AC i job', som har en volumen på omkring 110 akademikere af gangen. Der er derfor behov for et beredskab, der understøtter indsatsen overfor de ledige akademikere, der ligger ud over den indsats og volumen, som jobcentret selv håndterer.

Når muligheden for at anvende de midlertidige rammeaftaler udløber i 2013, står jobcentret med en udfordring i forhold til at servicere den store gruppe af ledige, der i dag er udlagt til anden aktør. Jobcentret vurderer, at det er hensigtsmæssigt at gennemføre en fleksibel annoncering af indsatsen og efter behov. Et annoncering med delaftaler vil ikke lægge bindinger på den fremadrettede beskæftigelsesindsats i forhold til målgruppen, idet rammeaftalerne indgås uden, at kommunen forpligtes til at anvende dem.

Ledige indenfor LVU-området skal forstås bredt, dvs. målgruppen omfatter alle ledige medlemmer af de 5 akademiske a-kasser:

- Akademikernes A-kasse (AAK)
- A-kassen for Journalistik, Kommunikation & Sprog (AJKS)
- Civiløkonomernes A-kasse (CA)
- Ingeniørernes A-kasse (IAK)

- Magistrenes A-kasse (MA).

Det kan også være ledige arbejdsmarkedssparate kontanthjælpsmodtagere med en akademisk baggrund.

Annonceringen omfatter følgende ledighedsperioder:

- Under 6 måneders ledighed (nyledige)
- 6-12 måneders ledighed
- 12-18 måneders ledighed (langtidsledige)
- 18-24 måneders ledighed (ledige med risiko for at opbruge deres dagpengeret).

Forløbene udbydes som moduler med en varighed på 26 uger for at opnå en større grad af fleksibilitet og dynamik og billigere forløb set i forhold til tidligere 52 uger under det statslige rammeudbud.

Den enkelte kommune vælger selv, om den vil henvise ledige straks ved nyledighed eller efter 6, 12 eller 18 måneders ledighed. I udbuddet vælges der en resultataflønningsmodel, hvor aktøren kan opnå bonus ved gode resultater.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at planen for annoncering af kontakt og aktiveringsforløb for ledige med lange videregående uddannelser tages til efterretning.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Taget til efterretning.

DAB - Sorgenfrivang II - køkken- og badeværelsesmoderniseringer samt finansiering af helhedsplan

Sagsfremstilling

DAB har i breve af 17. oktober 2012 på vegne af Lyngby almennyttige Boligselskab, afdeling Sorgenfrivang II, søgt kommunalbestyrelsen om, at

1. godkende finansiering og lejeforhøjelse som følge af køkken- og badrenovering samt moderniseringsarbejder
2. godkende skema A til Boligselskabernes Landsbyggefond vedrørende opretningsarbejder i afdelingen, og
3. yde et kommunelån på 200.000 kr. som forudsætning for en gennemførelse af opretningsarbejderne.

Der er udarbejdet en "Helhedsplan" for en gennemgribende renovering af afdelingens tre blokke - bl.a. køkken/badrenovering og efterisolering af tage i forbindelse med ny tagdækning på de tre blokke tillige med udskiftning af alle lette facader og vinduer m.v. samt forskellige andre opretningsarbejder, alt sammen estimeret til 551.810.662 kr.

Udgiften til køkken/badrenovering og moderniseringsarbejder er estimeret til 248.306.918 kr., som er tænkt finansieret som følger:

Afdelingens henlagte midler	32.000.000 kr.
Egen trækingsret	10.000.000 kr.
Optagelse af realkreditlån til restfinansiering	<u>206.306.918 kr.</u>
I alt	248.306.918 kr.

Finansieringen af disse arbejder udløser en samlet årlig huslejestigning på 259 kr. pr. m². En gennemførelse af de nævnte arbejder er en forudsætning for, at Landsbyggefonden vil yde støtte til gennemførelse af opretningsarbejder m.v. i afdelingen for samlet 303.503.744 kr. Denne udgift deles lige mellem Landsbyggefonden og afdelingen.

Opretningsarbejderne er tænkt finansieret som følger:

Afdelingens henlagte midler	3.000.000 kr.
Egen trækningsret	10.000.000 kr.
Kapitaltilførsel	1.000.000 kr.
Tilskud fra fællesfond	8.560.000 kr.
Optagelse af realkreditlån til restfinansiering	<u>280.943.744 kr.</u>
I alt	303.503.744 kr.

Som følge af, at der bl.a. ydes driftsstøttelån fra Landsbyggefonden til afviklingen af realkreditlåne optaget til finansieringen af opretningsarbejderne m.v., medfører en gennemførelse af disse arbejder alene en beskeden huslejekforhøjelse på 6 kr. pr. m² årligt.

Den samlede årlige huslejestigning vil som følge af en gennemførelse af "Helhedsplanen" til en samlet udgift på 551.810.662 kr. udløse en huslejestigning på i alt 265 kr. pr. m². Dette indebærer, at den nuværende gennemsnitlige årlige m²-leje stiger fra 688 kr. til 953 kr.

På et ekstraordinært beboermøde den 2. oktober 2012 blev det vedtaget at godkende moderniseringsarbejder samt køkken/badrenovering i afdelingen tillige med opretningsarbejder i afdelingen. Boligorganisationens bestyrelse har ligeledes på et møde den 12. september 2012 godkendt projektet.

I forbindelse med gennemførelse af opretningsarbejderne i "Helhedsplanen" er det en forudsætning, at der fra kommunens side ydes et lån på 200.000 kr. i kapitaltilførsel, svarende til 1/5 af den kapitaltilførsel på 1.000.000 kr., som Landsbyggefonden har stillet som krav om i forbindelse med projektet. Der henvises til § 7 i det sagen vedlagte regulativ om særlig driftsstøtte.

Økonomiske konsekvenser

Der ydes et kommunelån på 200.000 kr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at låneoptagelse som følge af renoveringsarbejder godkendes, Skema A til Landsbyggefonden vedrørende opretningsarbejder godkendes, og der gives en bevilling til finansiering af kommunens andel på 200.000 kr. af kapitaltilførsel til projektet.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Anbefales.

Forvaltningen vender tilbage med et notat vedr. konsekvensen for boligsikring og boligydelse.

Kommuneplantillæg for Kanalvejsområdet - planlægning for ny bebyggelse og rekreativt område

Kommuneplantillæg for Kanalvejsområdet samt projektstatus

Sagsfremstilling

Forslag til Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord med tilhørende miljørapport og Kommuneplantillæg 14/2009 for Kanalvejsområdet syd har været i offentlig høring i perioden 10. september - 5. november 2012.

Der er indkommet indsigelser til forslagene fra hhv. De Samvirkende Købmænd og Coop Danmark A/S samt AB Toftevang v/formand Peter Sørensen. Der henvises til bilagte indsigelsesskema og de to indkomne breve fra indsigere. Det er forvaltningens vurdering, at indsigelserne ikke medfører ændringer til de to planforslag.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer. Assistance til udbudsprocessen m.v. holdes inden for rammen som behandlet af Kommunalbestyrelsen d. 3. september 2012, jf. den sagen vedlagte protokoludskrift.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslagene til Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord med tilhørende miljørapport og Kommuneplantillæg 14/2009 for Kanalvejsområdet syd vedtages.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Anbefales, idet høringsnotatet udbygges forud for Kommunalbestyrelsens behandling, herunder, at der udarbejdes et juridisk notat vedr. henvendelsen af 15. november 2012 fra Kromann & Reumert.

A og C tager forbehold, idet indholdet af høringsnotatet og det juridiske notat ønskes forelagt for medlemmerne inden endelig stillingtagen.

Parkeringsstrategi, diskussion af evt. ændring af parkeringsnorm i de stationsnære områder

Sagsfremstilling

Det forelægges til udvalgets drøftelse, om der på nuværende tidspunkt skal udarbejdes forhøringsmateriale mhp. evt. ændring af parkeringsnorm i de stationsnære områder, jf. Grønt Lys.

I forbindelse med diverse verserende planlægnings- og byggeopgaver i specielt Kgs. Lyngby, er spørgsmålet om parkeringsnormer for de stationsnære områder blevet rejst.

I forbindelse med forslag til ændring af Kommuneplanrammer for Kanalvejsområdet, ligger det bl.a. i forslaget, at en aftale om etablering af et stort sammenhængende anlæg, med mulighed for intensiv udnyttelse af de etablerede p-pladser, kan resultere i en nedsættelse af det aktuelle parkeringskrav med 20%.

Forvaltningen har derfor fået udarbejdet en sammenligning mellem de aktuelle p-normer i Lyngby-Taarbæk og en række andre kommuner, jf. det sagen vedlagte notat, som kan indgå i en evt. forhøringsproces. Det ses bl.a., at flere andre kommuner har arbejdet med reduktion af p-normerne, generelt eller i udvalgte områder. Flere kommuner arbejder ligeledes med forskellige andre tiltag vedr. mobilitet, parkeringsplacering mv.

Forvaltningen ser overordnet set følgende muligheder:

- De eksisterende p-normer bevares.
- De eksisterende p-normer ændres for specifikke anvendelser/i specifikke områder, efter høring og efter høring af ændringsforslag til kommuneplanrammerne.
- De eksisterende p-normer ændres generelt, efter høring og efter høring af ændringsforslag til kommuneplanrammerne.

Det kunne f.eks. diskuteres i forbindelse med høring m.v., om p-normerne i de stationsnære områder skal ændres (sænkes), idet disse områder iht. overordnet planlægning primært skal betjenes af højklasset offentlig trafik, for bl.a. at mindske trængslen i hovedstadsområdet.

I den sammenhæng kunne det diskuteres, om en sådan ændring udelukkende skal gælde for det centrale Kgs. Lyngby, idet området er bedre betjent af offentlig trafik end kommunens øvrige stationsnære områder.

Det foreslås derfor, at forvaltningen arbejder videre med forundersøgelser f.eks.: Nuværende kapacitet og anvendelse af p-pladser, Virkemidler for at forbedre forhold for gående, cyklende, passagerer i offentlig transport, herunder ved skift mellem transportmidler, Virkemidler til effektivisering af p-kapaciteten, herunder henvisning, med henblik på at udarbejde forhøringsmateriale vedr. ændring af p-norm, i første omgang muligvis kun for Kgs. Lyngby.

Økonomiske konsekvenser

Der er tale om myndighedsbehandling inden for rammen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med forundersøgelser med henblik på at udarbejde forhøringsmateriale vedr. ændring af p-norm.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Godkendt med 6 stemmer.

2 (C) stemte imod, idet C ikke ser det som et mål at nedsætte parkeringsnormen i Lyngby.

Fastlæggelse af letbanens linjeføring og stationsplacering ved DTU

Sagsfremstilling

I juni 2012 indgik Lyngby-Taarbæk Kommune aftale med Metroselskabet om yderligere undersøgelser af alternative linjeføringer ved DTU. Det blev aftalt, at undersøgelserne finansieres af DTU.

Resultatet af undersøgelserne foreligger nu i form af Metroselskabets notat af 15. november 2012. Der er undersøgt to alternativer til basisløsningen langs motorvejen. Dels en løsning via Fortunbyen (blå stiplede linje) og dels en løsning via Akademivej (orange stiplede linje).

Begge alternative løsninger har to stationer på DTU's område, hvilket samlet set giver én ekstra station i forhold til basisløsningen.

I løsningen via Fortunbyen drejer letbanen ca. 200 m øst for krydset Klampenborgvej/Sorgenfrigårdsvej mod nord, hvor den passerer Lyngbygårdsvej til Bauneporten og videre gennem Ole Nørgaards Have til DTU. På strækningen er der en station nord for Lyngbygårdsvej.

Løsningen via Akademivej følger basisløsningen frem til Akademivej, hvor den drejer ind på DTU. På strækningen er der en station ved motorvejen ud for Lyngbygårdsvej. Løsningen vil være forberedt for indplacering af endnu en station ved Akademivej/Lundtoftegårdsvej.

I forhold til basisløsningen øges anlægsudgifterne i Fortunby-løsningen med ca. 140 mio. kr. inklusiv anskaffelse af ekstra station og togsæt samt diverse tillæg. Det tilsvarende tal for Akademivej-løsningen er ca. 120 mio. kr. Øgede driftsudgifter ventes modsvaret af stigninger i passagertal, idet analysen her peger på et samlet driftstab på op til 1 mio. kr. årligt. Der vil således ikke umiddelbart være nettodriftsindtægter til at kapitalisere anlægsinvesteringen.

Ifølge passagerprognoserne vil passagerstigningen være størst i Akademivej-løsningen.

På baggrund af Metroselskabets beregninger anser forvaltningen Akademivej-løsningen som det bedste alternativ til basisløsningen. DTU har tilsluttet sig dette perspektiv, og de videre drøftelser har derfor koncentreret sig om denne løsning.

DTU har overfor Lyngby-Taarbæk Kommune tilkendegivet, at DTU vil arbejde aktivt for at tilvejebringe fondsmidler, der kan understøtte en gennemførelse af Akademivej-løsningen, og at DTU vil indgå i en nærmere afdækning af, hvilke vej- og landskabsmæssige merudgifter i tilknytning til campus, der vil kunne afholdes indenfor universitetslovgivningens rammer, idet DTU er særlig opmærksom på forbedringen af de trafikikkerhedsmæssige forhold på Anker Engelunds Vej, som har ligget universitetet stærkt på sinde at få udbedret, ved separation af trafikken og dæmpning af bilernes hastighed på strækningen.

På denne baggrund foreslår forvaltningen, at kommunen afgiver et svar efter nedenstående hovedprincipper til sekretariatet for letbanesamarbejdet:

- at såvel Lyngby-Taarbæk Kommune som DTU anser Akademivej-løsningen som den bedste samlede løsning omkring Campus DTU,
- at passagerberegningerne antagelig undervurderer potentialet ved denne løsning,
- at kommunen og DTU fortsat vil arbejde for Akademivej-løsningen, selv om der på nuværende tidspunkt ikke vil kunne tilvejebringes den fornødne finansiering,
- at løsningen via DTU vurderes at være af national interesse, og at den forventes at indgå i den samlede udredning og i de videre forhandlinger med staten,
- at Lyngby-Taarbæk Kommune herudover henviser til, at der i kommunen er udvist en betydelig imødekommenhed vedrørende ændringer af basisprojektet (Cowi-rapporten) omkring Lyngby Station og Lyngby Torv, hvilket har medført, at projektet dels har reduceret sine anlægsomkostninger og dels har forbedret driftsindtægtsgrundlaget på grund af en bedre kobling til trafikknudepunktet Lyngby Station,
- at kommunen herudover har medvirket til at finde den teknisk bedste løsning vedrørende Lyngby Torv, selv om dette har betydet, at torvet fremover gennembrydes af en letbane,
- at Akademivej-løsningen på denne baggrund bør gennemføres.

Økonomiske konsekvenser

Udgifter til analysen afholdes af DTU.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det overfor Letbaneprojektet tilkendes gives, at løsningen via Akademivej (orange stiplede linje) bør gennemføres
2. det tilkendes gives, at såfremt dette ikke sker, så står kommunalbestyrelsens beslutning af 21. maj 2012 om at gennemføre basisprojektet ved magt, idet der dog stadig vil blive arbejdet på at tilvejebringe en finansiering, der tilgodeser Akademivej-løsningen
3. kommunens svar i øvrigt følger punkterne i sagsfremstillingen.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Ad.1-3 Godkendt.

C tager forbehold.

Trafikplan for den statslige jernbane 2012 - 2027

Sagsfremstilling

Trafikstyrelsen har i oktober 2012 sendt den sagen vedlagte "Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027" i høring, jf. herved også "http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Trafikale-analyser/~/_media/F1E65197E01F45CDA34D658F1041DA17.ashx". Ud over en kort beskrivelse af letbaneprojektet (side 39), indeholder planen en opgradering i 2014 af signalsystemet på S-banen mellem Lyngby og Hillerød (side 33). VVM-redegørelse for dette projekt er behandlet i Økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen i december 2011. Tidligere overvejelser om at udvide Nordbanen med 3. - 4. spor er ikke indeholdt i planen. Der er fastsat høringsfrist 2. december 2012.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at sagen drøftes med henblik på evt. høringssvar fra forvaltningen.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Taget til efterretning; forvaltningen besvarer administrativt høringen med evt. bemærkninger med efterfølgende kopi til udvalgets medlemmer.

Fredning af Lyngby Søndre Mølle

Sagsfremstilling

Forvaltningen orienterede gennem sagen "Påtænkt fredning af Lyngby Søndre Mølle", jf. den sagen vedlagte protokoludskrift fra udvalgets møde den 19. juni 2012, om at ejendommen var blevet indstillet til fredning af Kulturstyrelsen. Den påtænke fredning har været i høring indtil 15. september 2012, hvorefter Kulturstyrelsen har truffet beslutning om fredning, jf. den sagen vedlagte skrivelse af 25. oktober 2012, modtaget 26. oktober 2012. Kommunen kan klage til Kulturministeren senest 4 uger efter modtagelsen af afgørelsen.

Det fremgår af afgørelsen, at det vil være muligt at finde hensigtsmæssige løsninger på installationer og andre væsentlige fornødenheder, men der bliver næppe tale om en vid ramme. Det nævnes specifikt i afgørelsen, at det vil være muligt at anvende møllen til butik og udstillinger, hvorfor det formentlig er inden for disse anvendelsesmuligheder, at den fremadrettede anvendelse af møllen kan ske.

Henset til den korte klagefrist vil evt. klage skulle afsendes af forvaltningen i umiddelbar tilknytning til udvalgets behandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at sagen drøftes med henblik på stillingtagen til evt. klage.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Drøftet; der indgives ikke klage, men forvaltningen søger i samråd med de statslige myndigheder at opnå bredest mulige anvendelsesmuligheder.

Lyngby Hovedgade 63 - Genoptagelse af sag

På Byplanudvalgets møde den 13. juni 2012 besluttede Byplanudvalget, at et fremtidigt projekt på Lyngby Hovedgade 63 i højere grad skulle indeholde boliger kombineret med centerformål.

Sagen har herefter været fremlagt på Byplanudvalgets møder den 14. september og den 10. oktober, hvor den begge gange blev udsat.

Der ønskes hermed en drøftelse af områdets anvendelse til boligformål med henblik på at skabe et grundlag for områdets videre planlægning.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen forelægger til drøftelse, hvorvidt, og i hvilket omfang, boligformål skal indgå i områdets anvendelse.

Byplanudvalget den 14. november 2012

Drøftet, idet (A) og (F) fastholder, at der skal indgå boliger i områdets anvendelse. (V) foreslår, at der på grunden bygges et arkitektonisk interessant byggeri, som er nænsomt mod Frem, ligesom (V) ønsker et erhvervsbyggeri på den placering.

Drøftelsen om placeringen af boliger i Lyngby Centrum tages op i Økonomiudvalget.

(V) ønsker sagen forelagt for kommunalbestyrelsen.

Lene Kaspersen (C) og Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Sagen forelægges for Økonomiudvalget m.h.t. Byplanudvalgets oversendelse vedr. områdets anvendelse til boligformål.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:
Drøftet.

Betalt Parkering - Status efterår 2012

Sagsfremstilling

I forlængelse af behandling af takster jf. budget 2013 forelægges til drøftelse, om der skal foretages undersøgelser mv. vedr. evt. ændring af model for finansiering af kommunale udgifter i forbindelse med betalt parkering.

Pt. opereres med model der giver Lyngby-Taarbæk Kommune et finansieringsgrundlag på op til 15. kr. pr. indbygger pr. år. Alternativt kan undersøges muligheden for at operere med en model, hvor kommunen kan trække de egentlige udgifter ved ordningen ud af indtægterne, før det resterende provenu afregnes til staten.

Såfremt der ønskes en undersøgelse af en evt. ændring af model for kommunal finansiering, vil forvaltningen sætte en undersøgelse i gang af, hvad der kan indeholdes i de forskellige modeller, samt hvilket indtægts grundlag der kan forventes i 2013 og frem. Det sidste afhænger også af dispensationspraksis, jf. udvalgets møde i oktober. Forvaltningen forventer, at denne sag fremlægges igen ved udvalgets møde i december.

I givet fald foreslås det, at forvaltningen bemyndiges til at søge at ændre modellen på tidligst lovlige tidspunkt, såfremt beregninger viser, at dette vil være mere gunstigt for Lyngby-Taarbæk Kommune. Orienteringssag vil efterfølgende blive forelagt herom.

Økonomiske konsekvenser

Såfremt sagen skal undersøges yderligere, vil de økonomiske konsekvenser blive undersøgt nærmere.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at søge at ændre modellen på tidligst lovlige tidspunkt, såfremt beregninger viser, at dette vil være mere gunstigt for Lyngby-Taarbæk Kommune. Orienteringssag vil efterfølgende blive forelagt herom.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. november 2012

Udvalget anbefaler overfor Økonomiudvalget at skifte modellen snarest muligt i lyset af afslutningen af budgetforhandlingerne for 2013-16.

(C) stemmer imod, idet de ønsker betalt parkering ophævet.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Godkendt med 6 stemmer.

2 (C) stemmer imod, idet C ønsker betalt parkering ophævet.

Trafiksikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune 2012 - 2015 - status for arbejdet

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog på mødet den 26. marts 2012 ”Trafiksikkerhedsplan 2012 – 2015 for Lyngby-Taarbæk Kommune”. På mødet besluttede kommunalbestyrelsen endvidere, at finansieringen af projekter i trafiksikkerhedsplanen skulle indgå i budgetforhandlinger for Budget 2013 – 2016. Protokol er vedlagt sagen.

I budgetaftalen for 2013-2016 er der ikke afsat midler til trafiksikkerhedsarbejdet, og det vil derfor ikke være muligt at gennemføre anlægsprojekter fra trafiksikkerhedsplanen i 2013, ligeledes vil det heller ikke være muligt at gennemføre den internetbaserede skolevejsanalyse i 2013 som planlagt i henhold til kvalitetsmål i perspektivnotat for aktivitetsområde trafik anlæg.

Trafiksikkerhedsplanen indeholder visioner og mål for trafiksikkerhedsarbejdet, en investeringsplan for perioden 2012 – 2015, analyse af trafikuheld på kommunens vejnet, udpegning af uheldsbelastede lokaliteter, særlige indsatsområder og virkemidler.

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

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

Det skal fremhæves, at der heller ikke i Budget 2012 – 2015 var afsat midler til trafiksikkerhedsarbejdet. Det har derfor ikke været muligt at gennemføre projekter fra trafiksikkerhedsplanen i 2012. Det vurderes således ikke muligt, at Lyngby-Taarbæk kommune kan nå det fastsatte mål for trafiksikkerheden i 2015. Det foreslås derfor, at målet fra 2015 rykkes til 2016 samt at finansieringen indgår i budgetforhandlinger for Budget 2014- 2017.

Økonomiske konsekvenser

For at nå det fastsatte mål for trafiksikkerheden i 2015 omfatter forslag til

investeringsplanen til forbedring af trafiksikkerheden et beløb på i alt 8 mio. kr. i perioden 2012 til 2015, som målrettet skal bruges, hvor der fås mest trafiksikkerhed for pengene.

Kommunalbestyrelsen godkendte den 26. marts 2012, efter anbefaling fra Teknik- og Miljøudvalget, at de 2 mio. kr., der er afsat i 2014 til sikre skoleveje, anvendes i 2014 til gennemførelse af trafiksikkerhedsplanens forslag vedr. sikre skoleveje. Derudover foreslås, at der afsættes yderligere 6 mio. kr. i perioden 2014 til 2016, så der i alt afsættes 8 mio. kr. til gennemførelse af trafiksikkerhedsplanen herunder sikre skoleveje.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. målsætningen om at antallet af dræbte, alvorligt samt lettere tilskadedekomne skal mere end halveres frem til 2015 med udgangspunkt i 2005 rykkes til 2016, og
2. der afsættes yderligere 6 mio. kr. fordelt på årene 2014 -2016 jf. økonomiske konsekvenser, og at finansieringen indgår i budgetforhandlinger for Budget 2014 - 2017.

Teknik- og Miljøudvalget den 13. november 2012

Ad 1. Udvalget ønsker, at målsætningen fastholdes.

Ad 2. Oversendes til Økonomiudvalget til videre drøftelse.

(C) stemmer imod, idet (C) ikke ønsker trafikale sortpletter i kommunen.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Taget til efterretning. Sagen genoptages i f. m. behandlingen af 1. anslået regnskab.

Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om oprettelse af lokale asylcentre

Hans Henrik Madsen og Henrik Brade Johansen har i mail af 14. november 2012 anmodet om, at der som punkt på dagsordenen optages sag med følgende tekst:

"Politiken skrev den 10. november 2012, at Udlændingestyrelsen har skrevet til alle landets kommunaldirektører med forespørgsel om, at oprette lokale asylcentre, idet der er stor mangel på pladser. Kommunerne opfordres til at finde egnede boliger, hvor flere asylansøgere kan bo i nærheden af hinanden for at skabe et lille netværk. Staten refunder udgifterne.

Den sag synes vi, at Lyngby-Taarbæk burde tage på sig, dels aht. til asylansøgerne og dels aht. til kommunens image - det er en påtrængende humanitær opgave med en international dimension (og det vil vi jo gerne kendes på).

Det må være muligt at finde nogle egnede boliger, både blandt kommunens egne ejendomme og hos boligselskaberne. Ligesom vi med Lyngby Frivillig Net allerede har en frivillig organisation, der har erfaringer med at hjælpe denne gruppe.

I den forbindelse ønsker vi en status for anvendelsen af den tidligere beboelse for asylansøgere m.v. v. Akademivej på DTU - kunne den bruges igen?

Der ønskes derfor en diskussion af, hvordan Lyngby-Taarbæk kan svare positivt på henvendelsen fra Udlændingestyrelsen".

Den i anmodningen nævnte henvendelse (af 9. november 2012) fra Udlændingestyrelsen er vedlagt sagen.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Med 6 stemmer besluttet, at emnet ønskes yderligere belyst til brug ved det ekstraordinære økonomiudvalgsmøde 29. november 2012.

3 (V og O) stemte imod under henvisning til, at kommunen ikke har egnede bygninger, og at kommunen modtager kvoteflygtninge efter de principper, der gælder, og som kommunen løfter på god og betryggende møde.

Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om Søren Pølser, kontrakt

Sofia Osmani har i mail af 8. november 2012 anmodet om optagelse af sag på dagsordenen om Søren Pølser, kontrakt:

"Jeg ved at Simon har bedt om at få ovenstående sag på Byplan fsva. det planmæssige. Jeg vil så gerne have den på i Øk i forhold til kontrakten."

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Oversendt til Kommunalbestyrelsen til behandling for lukkede døre.

Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om deltagelse i konferencer i KL-regi

Birgitte Hannibal har i mail af 14. november 2012 anmodet om, at der som punkt på dagsordenen optages sag med følgende tekst:

"Venstre ønsker en evaluering af erfaringerne med bestemmelserne i forhold til kommunalbestyrelsesmedlemmernes mulighed for deltagelse i konferencer i KL-regi."

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Udsat.

Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om kommunens pressestrategi

Simon Pihl Sørensen har i mail af 15. november 2012 anmodet om, at der som punkt på dagsordenen optages sag med følgende tekst:

"Der ønskes en drøftelse af kommunens pressestrategi, ikke mindst udvalgsformænd og kommunalbestyrelsesmedlemmers brug af forvaltningen til udarbejde af pressemeddelelser, set i lyset af, at der i dag praktiseres forskellige regler afhængig af partifarve. Der henvises til den vedlagte pressemeddelelse samt tidligere sag om pressemeddelelse om Lyngby Stadion".

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Udsat.

Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om mødedeltagelse via videokonference

Sofia Osmani har i mail af 8. november 2012 anmodet om at der som punkt på dagsordenen optages sag med følgende tekst:

"For at lette muligheden for at forene arbejde og varetagelse af politiske hverv foreslås det, at der åbnes op for mødedeltagelse i f.eks. fagudvalg via videokonference."

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Udsat med henblik på, at forvaltningen udarbejder et notat om mulighederne.

Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om spørgsmål/svar vedr. Dyrehavegaard

Sofia Osmani har i mail af 15. november 2012 anmodet om, at der som punkt på dagsordenen optages sag med følgende tekst:

"Jeg vil gerne have en drøftelse af de mange spørgsmål og svar på Økonomiudvalget vedr. Dyrehavegaard. Så det har jeg hermed bedt om."

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Drøftet.

V, B, F og O henviser til det af forvaltningen oplyste.

C finder, at der i forbindelse med besvarelse af spørgsmål/svar på hjemmesiden er videregivet oplysninger, der ikke burde være videregivet. A henviser til det af A over for forvaltningen meddelte standpunkt.

Meddelelser

1. Invitation til TEMAaften om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesområdet den 29. januar 2013 kl. 15.30 – 19.45 på Ballerup Rådhus.

Borgmestrene for kommunerne i OmegnsSamarbejdet har besluttet at invitere beskæftigelsespolitikere, LBR-medlemmer og embedsmænd fra OS til en Temaaften om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesområdet den 29. januar 2013, jf. det sagen vedlagte program og praktiske oplysninger.

2. Venskabsbysamarbejdet

Det nordiske venskabsbysamarbejde udgøres af kommunerne Askim (Norge), Vanda (Finland), Huddinge (Sverige), Lyngby-Taarbæk samt Seydisfjörður (Island). I modsætning til de fire førstnævnte kommuner har sidstnævnte (der er en meget lille kommune) de seneste par år haft vanskeligt ved ressourcemæssigt at kunne deltage i samarbejdets forskellige aktiviteter, herunder det årlige politiske møde. Seydisfjörður har derfor nu tilkendegivet at træde ud af samarbejdet. Udtrædelsen forventes imidlertid ikke at ændre på samarbejdet mellem de fire førstnævnte kommuner, herunder et for nyligt velgennemført medarbejderudvekslingsarrangement i Askim, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune deltog med to medarbejdere fra skoleområdet og to fra ældreområdet. Idrætskonkurrencen på medarbejderniveau blev i 2012 afholdt i Askim. Lyngby-Taarbæk Kommune vil efter det foreliggende være vært i 2013 dels i forbindelse med det politiske møde (18.-20. juni), dels vedr. gennemførelse af medarbejderudveksling, medens idrætskonkurrencen for medarbejdere afholdes i Huddinge.

3. Bistand til evt. fornyet fintælling vedr. regionsrådsvalget 19. november 2013

Region Hovedstaden har med den sagen vedlagte henvendelse af 23. okt. 2012 anmodet om Lyngby-Taarbæk kommunes bistand til fintælling, såfremt valgbestyrelsen i Region Hovedstaden efter det forestående valg måtte træffe beslutning om hel eller delvis fornyet fintælling. Det er forvaltningens vurdering, at en sådan evt. ekstra opgave vil fordrer en ekstra fintællingsdag, som håndteres efter den almindelige aftale med personalet om særskilt aflønning herfor. Forvaltningen har tidligere én gang ved et kommunalvalg foretaget en sådan ekstra fintælling af stemmerne til amtsrådsvalg uden, at kommunen modtog betaling herfor. Sammenholdt med, at regionens foranstaltninger til selv at gennemføre en fintælling er relativt omfattende samt henset til situationen i øvrigt er det forvaltningens hensigt at besvare forespørgslen bekræftende, men således at det

tilkendegives som forudsætning, at kommunens direkte meromkostninger til aflønning af personale godtgøres af regionen efter regning fra kommunen.

4. Midlertidige plejehjemspladser på Møllebo

Forvaltningen har de seneste måneder holdt 5 ekstra midlertidige pladser åbne på Møllebo for at kompensere de midlertidige pladser, der har været lukkede i en periode på Solgården som følge af ombygning.

De midlertidige pladser på Solgården åbner igen inden årets udgang, og dermed forsvinder driftsmidlerne til de 5 pladser på Møllebo (5 2-rumsboliger, der i en periode har rummet 2 borgere frem for 1, som der ellers normalt er normering til).

Det har i de seneste måneder imidlertid (igen) været svært at afsætte pladser på Lykkens Gave til trods for et stort pres på plejeboliger generelt. Samtidig har forvaltningen p.g.a. det p.t. lave antal plejeboliger gennem en længere periode oplevet et ekstra pres på de midlertidige boliger, idet mange midlertidige boliger er optaget af borgere, der er godkendt til en plejehjemsplads, men som venter på at få en sådan plads.

Forvaltningen har derfor besluttet at holde de 5 ekstra pladser på Møllebo åbne i en lidt længere periode og finansiere dette via en tilsvarende neddrøst på Lykkens Gave.

Det kan ekstraordinært lade sig gøre uden, at medarbejdere skal varsles herom, men kan komme til at koste et lille merforbrug i indeværende år.

Omvendt vil udgifterne alternativt falde på sundhedsbudgettet, idet der p.t. er 13 borgere, kommunen ikke kan tage hjem fra hospital.

Til næste år vil der ikke være ekstra udgifter forbundet med beslutningen.

Ordningen vil formentlig burde være til den planlagte lukning af Lykkens Gave, hvilket der arbejdes på at forelægge sag om til Social- og sundhedsudvalgets møde i december.

5. Bevillingsområder og bevillingsregler

Forvaltningen fremlagde på Økonomiudvalget den 19. juni en sag om nye bevillingsområder og ny kontoplan, som en konsekvens af den nye organisation.

I sagsfremstillingen annoncerede forvaltningen, at det videre arbejde ville omfatte

1. nye anlægsstyringsregler - til politisk behandling i septembermødet
2. nye delegationsregler for den administrative organisationen - til politisk behandling i oktobermødet.

Det har imidlertid vist sig, at arbejdet med den nye kontoplan og konvertering af det vedtagne budget 2013-16 over i de nye bevillingsområder har været langt mere omfattende end først antaget.

I konsekvens heraf vil forvaltningen først kunne forelægge de to ovennævnte sager

Åbent punkt Økonomiudvalget den 22-11-2012, s.65

til politisk behandling i december/ januar.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Taget til efterretning.

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

3. anslået regnskab 2012 – opsamling efter fagudvalgenes behandling

Sag nr. 2 :

Bilag 1: Notat om Budgetopfølgning (BESKÆFTIGELSE), oktober 2012, dateret 15.11. 2012

22 NOV. 2012

Sag: 2 Bilag: 1

Sagsnr. : 20121010138

Dato : 15-11-2012

Skrevet af : KIEJ

NOTAT

Om

Budgetopfølgning (BESKÆFTIGELSE), oktober 2012

Siden 3. anslået regnskab har der været endnu en afregning til staten for medfinansiering af a-dagpenge. I lyset af denne afregning, tyder det på, at budgettet på området ikke er tilstrækkeligt. Endvidere er endnu en måned afsluttet i forhold til afregning af driftsudgifterne til aktivering – her er der tegn på, at der er en mindreudgift.

Driftsudgifterne til aktivering

Ved 3. anslået regnskab blev skønnet et mindreforbrug på driftsudgifterne til aktivering på 2,5 mio. kr. Niveauet for mindreforbruget blev fastlagt ud fra en forudsætning om, at udgiftsniveauet er stigende i 4. kvartal. Forudsætning sker på baggrund af, at Center for Arbejdsmarked har øget aktiviteten for antallet i aktivering. Denne forøgelse er imidlertid ikke slået igennem i forhold til afregningerne endnu. Der har derfor ikke været en højere udgift i oktober måned. Set i det lys skønnes der et yderligere mindreforbrug på 2-3 mio. kr. ud over det skønnede ved 3. anslået regnskab.

Forklaringen på mindreforbruget skønnes at være lovændringerne på området, hvilket også er beskrevet i 2. anslået regnskab. Noget tyder på, at de har haft større effekt i Lyngby-Taarbæk end skønnet ved 2. anslået regnskab, hvor der blev skønnet over konsekvenserne af Finansloven 2012.

A-dagpenge

I september måned var medfinansieringen af a-dagpenge på 7,45 mio. kr., hvilket dækker over 5 dagpengeuger. I oktober måned var medfinansieringen 7,00 mio. kr. for 4 dagpengeuger. Der har med andre ord været en markant stigning i udgiften til a-dagpenge på 1,3 mio. kr.

Der har fra august til september været en stigning i ledigheden – både i Lyngby-Taarbæk, men også på landsplan. Da kommunerne i 2012 medfinansierer fra 8. uge vil noget af denne stigning sandsynligvis også slå igennem på medfinansieringen af a-dagpenge i 2012. Der skønnes derfor en merudgift på området i omegnen af 4-6 mio. kr.

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Opfølgning på revisionsberetningen – supplerende sagsgennemgang

Sag nr. 3 :

- Bilag 1: Ledelsesnotat for ekstraordinært sagsgennemgang af kontanthjælpsområdet i Jobcenteret, PWC, 07.11. 2012
- Bilag 2: Ledelsesnotat for ekstraordinært gennemgang af områder i Center for Social Indsats, PWC, 07.11.2012
- Bilag 3: Notat om Ekstraordinært revision på kontanthjælpsområdet, 09.11. 2012
- Bilag 4: Notat om Ekstraordinært gennemgang af områder i Center for Social Indsats, 08.11. 2012
- Bilag 5: Redegørelse vedrørende Revisionsmæssig gennemgang af IT-sikkerheden.



Økonomiudvalget

22 NOV. 2012

Sag: 3 Bilag: 1

Lyngby-Taarbæk Kommune 2012

Ledelsesnotat for ekstraordinær sagsgennemgang
af kontanthjælpsområdet i Jobcenteret

Baggrund og formål

På baggrund af fejlmængden ved den ordinære revision af området for 2011 og det forhold, at der blev afgivet revisionsbemærkning i revisionsberetningen, har Økonomiudvalget besluttet, at der skulle gennemføres en ekstraordinær sagsgennemgang på området. Formålet med gennemgangen var at efterprøve, i hvilket omfang de iværksatte tiltag på kontanthjælpsområdet har haft en positiv effekt på sagsadministrationen.

Denne gennemgang er foretaget oktober 2012 med en stikprøve svarende til stikprøven for 2011, dvs. 7 sager omhandlende kontanthjælp til personer over 30 år og 7 sager omhandlende kontanthjælp til personer under 30 år, i alt 14 sager. Sagerne er udvalgt på baggrund af kontanthjælpsbevillinger i KMD Aktiv, og der er udvalgt sager med bevillingsdato fra 1. februar 2012 og senere med henblik på at gennemgå nye sager.

Samlet konklusion på den udførte gennemgang

Vi har foretaget gennemgang af 14 bevillingssager og har i denne forbindelse konstateret fejl i 9 af de gennemgåede bevillingssager, hvilket er en mindre forbedring set i forhold til antal sager med fejl, som i marts var 12 ud af 14 sager. Men samtidig er det samlede antal fejl uændret, ligesom der er tale om de samme fejltyper som ved gennemgangen i marts 2012.

På baggrund af omfanget af de konstaterede fejl og de konstaterede fejltyper er det vores vurdering, at der er sket en meget begrænset forbedring af sagsadministrationen for kontanthjælpsområdet i Jobcenteret, siden den ordinære revisionsgennemgang for 2011, som blev gennemført i marts 2012.

Vi har af ledelsen i Jobcenteret fået oplyst, at der er iværksat flere tiltag med henblik på at styrke sagsbehandlingen og undgå tilsvarende fejl fremover. Det omfatter blandt andet følgende:

- På personalemøderne er de gældende regler for området præciseret, og der har derudover været en individuel dialog med medarbejderne om, hvordan de enkelte fejl er opstået og fremover kan undgås.
- Der er i forbindelse med den nye centerstruktur pr. 1. september 2012 foretaget en omorganisering, således at virksomhedskonsulenterne er kommet under samme ledelse som rådgiverne, hvilket giver lederen større mulighed for at følge op på virksomhedskonsulenternes arbejde. Dette forventes ikke mindst at få en effekt på udarbejdelsen og justering af jobplanerne, da disse primært er opstået hos en virksomhedskonsulent, som har været fokuseret på at skabe jobs og udfylde praktik- eller løntilskudspapirer og dermed har overset oprettelse af eller

justering af jobplanerne. Af samme årsag har den faglige konsulent gennemført undervisning af alle virksomhedskonsulenterne i den relevante lovgivning.

- Økonomiudvalget har vedtaget en handlingsplan for kontanthjælpsområdet, hvor der blandt andet er fokus på ungeindsats og uddannelsespålæg, øget virksomhedsrettet indsats samt fortsat fokus på rettidighed og sanktioner. I den forbindelse er der afsat midler til uddannelse af medarbejderne og til ansættelse af yderligere en virksomhedskonsulent på området.
- Center for Arbejdsmarked har iværksat en undersøgelse af, om IT-opsætningen og arbejdsgangene mellem Jobcenter og Ydelsesafdeling er korrekt, idet korrekt registrering kan sikre korrekt rettidighed i forbindelse med kontaktforløb, når der udbetales kontanthjælp, således at langvarige overskridelser undgås. De kommende 6 måneder vil Jobcenter og Ydelse i samarbejde foretage månedlige opfølgninger i forhold til udbetaling af kontanthjælp. Formålet er at undersøge, hvad grundlaget for de konstaterede fejl kan være, og derefter rette mulige fejlkilder.
- Jobcenteret har stort fokus på rettidigheden, som sammenlignet med 2011 er væsentligt forbedret, hvilket bl.a. skyldes etableringen af centralt indkald til samtaler mv.
Ledelsen følger løbende op på dette forhold, og kommunerne er iøvrigt forpligtiget til, ved egen drift at foretage refusionsmæssig berigtigelse af sager, hvor der ikke er rettidig aktivering.
Det er ikke teknisk muligt, at udsøge denne type sager maskinelt, hvorfor dette sker manuelt. Afdelingschefen gennemgår derfor hver 3. måned et uforholdsmæssigt stort antal sager, med henblik på at kontrollere, om rettidigheden er i orden. I forbindelse med de seneste gennemgange er der ved disse kontroller konstateret fejl i op til 15 sager. I de øvrige gennemgåede sager har rettidigheden været i orden.
- Der er iværksat et skærpet ledelsesmæssigt tilsyn på kontanthjælpsområdet, med fokus på de konstaterede fejltyper, således at ledelsestilsynet i det kommende år vil omfatte følgende elementer:
 - Der vil blive gennemført et ekstraordinært ledelsestilsyn i november 2012, med henblik på at følge op på de konstaterede fejl

- Hver 2. måned trækkes 15 sager, som gennemgås af afdelingschefen for kontanthjælpsområdet, og hvor der er særligt fokus på de konstaterede fejltyper
- Hver måned i de kommende 6 måneder, gennemgår afdelingschefen alle sager sammen med de 2 virksomhedskonsulenter, med særligt fokus på jobplaner, således at der i forbindelse med gennemgangen foregår en coaching af medarbejderne på dette område
- Resultaterne af det interne ledelsestilsyn vil blive forelagt Økonomiudvalget samtidig med 1. anslåede regnskab for 2012 (februar/marts 2013)

Det er vores opfattelse, at de tiltag, der er gennemført, samt de tiltag der planlægges iværksat er relevante. Det er ligeledes vores forventning, at sagsadministrationen på området kan forbedres væsentligt, såfremt de beskrevne tiltag følges. Det er ligeledes vores vurdering at ledelsen, ved iværksættelse af det skærpede tilsyn, følger udviklingen meget tæt.

Vi vil have særligt fokus på de konstaterede forhold ved vores kommende revision af kontanthjælpsområdet, som forventes gennemført i januar / februar 2013.

Detailbeskrivelser af de konstaterede fejltyper

Fejlene i de 9 bevillingssager kan henføres til nedenstående fejltyper:

- I 4 bevillingssager er første eller efterfølgende jobsamtaler i jobcenteret som en del af det individuelle kontaktforløb ikke afholdt rettidigt. I 2 af sagerne er der tale om overskridelser af rettidigheden på ca. 2 uger, mens rettidigheden er overskredet med 2-3 måneder i de 2 andre sager. Fejlene har ikke umiddelbart udbetalings- eller refusionsmæssig betydning. Jobcentret oplyser, at IT-opsætningen og arbejdsgangene mellem jobcenter og ydelsesafdelingen pt. undersøges med henblik på, at fejlkilder i forhold til rettidighed og korrekt sagsbehandling kan minimeres, således at langvarige overskridelser undgås.
- I 2 bevillingssager er der ikke taget stilling til eller fulgt op på afgivelse af uddannelsespålæg og udarbejdelse af uddannelsesplan. I den ene sag er fejlen et resultat af manglende registrering af kontaktforløb og dermed manglende notat omkring vurdering af uddannelsespålæg. I denne sag har fejlen haft udbetalings- og refusionsmæssig betydning, som er aftalt berigtiget.

Det ses i størstedelen af sagerne, at der er fokus på stillingtagen til uddannelsespålæg, og opfølgning på uddannelsesplaner.

- I 4 bevillingssager er der konstateret mangler i opdateringen af jobplanen ved etablering af virksomhedspraktik eller ansættelse med løntilskud. Fejlene har ikke umiddelbart udbetalings- eller refusionsmæssig betydning. Jobcentret oplyser, at de manglende jobplaner alle kan tilskrives systematiske fejl hos én enkelt virksomhedskonsulent. Dennes sager er nu gennemgået, og alle jobplaner er tjekket af jobcentret samt evt. opdateret, således at de opfylder lovens krav.

I 3 af de beskrevne sager har der været iværksat forudgående aktiviteter, hvor der er udarbejdet eller opdateret korrekte jobplaner. Herudover har der i 6 af de gennemgåede sager været iværksat aktiviteter, hvor der er krav om jobplan, hvilket har været i orden i disse sager. Der ses således generelt stort fokus på udarbejdelse og opdatering af jobplaner, hvor dette kræves.

- I 1 bevillingssag er der ikke gennemført sanktioner efter gældende regler ved ansøgers manglende medvirken, hvilket skyldes manglende registrering af kontaktføreløb. Fejlen har haft udbetalings- og refusionsmæssig betydning, og er aftalt berigtiget.

Afslutning

Såfremt I ønsker at drøfte dette notat, kan I kontakte manager Bente Maarslet, bem@pwc.dk, T: 3945 3441, M: 2166 1094.

Hellerup, den 7. november 2012

PricewaterhouseCoopers

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab



Jesper Møller Christensen
statsautoriseret revisor



Økonomiudvalget

22 NOV, 2012

Sag: 3 Bilag: 2

Lyngby-Taarbæk Kommune 2012

Ledelsesnotat for ekstraordinær gennemgang
af områder i Center for Social Indsats

Baggrund og formål

På grundlag af de i beretningen for 2011 anførte revisionsbemærkninger på blandt andet servicelovens områder, har Økonomiudvalget besluttet, at der skal gennemføres en ekstraordinær gennemgang af sagsområderne socialpædagogisk støtte efter § 85 og merudgifter efter § 100 i serviceloven, som varetages i Center for Social Indsats. Formålet med gennemgangen er at efterprøve, i hvilket omfang de iværksatte tiltag på områderne, har haft en positiv effekt på sagsadministrationen.

Revisionen for 2011 blev gennemført i marts/april 2012, og denne ekstraordinære gennemgang er foretaget oktober 2012. Omfanget af gennemgangen svarer til omfanget ved den ordinære revision for 2011, dvs. 5 sager omhandlende merudgifter til voksne og 5 sager omhandlende socialpædagogisk støtte. Sagerne er udvalgt på grundlag af aktuelle sagslister udleveret af kommunen. Der har ved udvælgelsen været fokus på sager, hvor der er foretaget nytilkendelse af støtte eller foretaget revurdering i løbende sager, siden maj 2012. Herudover har vi vurderet status på centrets arbejde med gennemgang og revurdering af alle sager med støtte efter servicelovens §§ 85 og 100. Vi har endvidere gennemgået og vurderet det foreliggende administrationsgrundlag samt det interne kvalitets- og ledelsestilsyn.

Samlet konklusion og anbefalinger

Sagsgennemgang

Det er vores vurdering, at der foreligger et veldokumenteret grundlag for såvel bevillinger, som afslag på støtte, efter servicelovens § 100. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er sket væsentlige forbedringer på området, og at dette nu varetages hensigtsmæssigt og betryggende.

For nye sager med støtte efter servicelovens § 85, er det vores vurdering, at der er god dokumentation i sagerne og der er gode faglige begrundelser for den tildelte støtte. Disse sager er derfor administreret hensigtsmæssigt og betryggende.

For sager, hvor revurderingen af den løbende ydelse er foretaget af de midlertidigt ansatte vikarer, er det vores vurdering, at grundlaget for afgørelserne i sagerne ikke er tilfredsstillende, hvilket kan begrundes med følgende:

- At der ikke i tilstrækkelig grad ses at være sket en udredning og vurdering af borgerens samlede behov for støtte, herunder er det ikke beskrevet, i hvilket omfang det nedsatte funktionsniveau er på, ligesom det ikke er beskrevet, hvilke former for støtte borgeren har behov for

- At der er stor uklarhed over grundlaget for, omfanget af, og udgifterne til den bevilgede støtte, herunder er det ikke beskrevet konkret til hvilke former for støtte, der er bevilget hjælp, ligesom der er uklarhed om sammenhængen til støtte efter andre lovparagraffer end servicelovens § 85.

Der arbejdes med en samlet behovsvurdering af disse sager, til brug for en fornyet revurdering og afgørelse af den samlede støtte.

På grundlag af de konstaterede forhold er det vores vurdering, at der kan være tilsvarende mangler i flere af de sager, som er gennemgået og revurderet af de midlertidigt ansatte vikarer.

Vi anbefaler derfor en skanning af de anvendte konceptskemaer/opfølgningsskemaer, med henblik på at sikre, at der er et tilfredsstillende og lovmedholdeligt grundlag for de truffene afgørelser og dermed for de bevilgede udgifter.

Status på gennemgang og revurdering af sager

Centeret arbejder pt. på gennemgang og revurderinger af alle sager, hvor der er løbende bevillinger til de nævnte støtteformer. Vores gennemgang har derfor også omfattet en vurdering af status på, hvor langt man er i dette arbejde.

Kommunen administrerer ca. 200 sager med socialpædagogisk støtte efter § 85 og ca. 110 sager med merudgifter til voksne efter § 100. I sagerne kan der forekomme samtidig støtte efter andre bestemmelser i serviceloven.

Med udgangspunkt i drøftelser med ledelsen for området, samt modtaget listemateriale fra samme, over sager med støtte efter § 85, er det uklart, hvor langt man er i arbejdet med revurdering af alle ca. 200 sager med støtte efter servicelovens § 85. Vi har fået oplyst, at der mangler gennemgang og revurdering af ca. 60 – 70 sager, hvor støtten leveres af Det Interne Støtteteam eller af Magneten, og ud fra listematerialet er det vores vurdering, at der herudover mangler gennemgang og revurdering af mellem 45- 75 sager hvor der er andre leverandører af støtten.

Vi har af ledelsen fået oplyst, at der pt. arbejdes med en organisationsændring i Center for Social Indsat, hvorunder der sker omfordeling af sager i 3 teams. Samtidig arbejdes der med fastlæggelse af en handleplan for færdiggørelsen med revurdering af alle sager med støtte efter servicelovens § 85, og med en plan for faglig opkvalificering af medarbejderne.

Vi har aftalt med ledelsen for Centeret, at der sikres klarhed omkring antallet af sager, hvor der er foretaget revurdering/genopretning til brug for udarbejdelse af handleplan for afslutning af arbejdet med revurdering af alle sager. Til brug for udarbejdelse af en konkret handleplan med målbare punkter vil der blive udarbejdet oversigter over alle sager, fordelt på rådgivere. Oversigterne vil omfatte målepunkter i forhold til status på revurderingsarbejdet, herunder anvendelse af Voksenudredningsmetoden, foretaget partshøring, inddragelse, inddragelse af andre former for støtte, tidspunkt for indstilling til og truffet afgørelse, mv.

Ved fastlæggelse af handleplanen vil der blive taget højde for, at arbejdet med løbende sager med andre støtteformer, samt nye ansøgninger om støtte, samtidig skal kunne gennemføres uden væsentlige forsinkelser.

Arbejdet med gennemgang og revurdering af alle sager med støtte efter servicelovens § 85 og § 100 forventes færdiggjort juni 2013, men eftersom der pt. er mange ukendte faktorer, som f.eks. kompleksiteten i sagerne og det samlede antal kompetente rådgivere til varetagelse af arbejdet, vil Centerledelsen følge dette tæt. Der vil blive udarbejdet status for arbejdet med gennemgang af alle sager, til forelæggelse for Økonomiudvalget, samtidig med det foreløbige regnskab for 2012, i februar/marts 2013.

Administrationsgrundlag og ledelsestilsyn

Endvidere har gennemgangen omfattet en gennemgang og vurdering af administrationsgrundlaget for områderne, samt det tilrettelagte kvalitets- og ledelsestilsyn i Center for Social Indsats.

Der er udarbejdet kvalitetsstandarder og/eller arbejdsgangsbeskrivelse for de to områder. Vi har gennemgået dette materiale, og har givet anbefalinger til enkelte justeringer, som er blevet tilrettet i materialet.

I forbindelse med omorganiseringen af området er bevillingskompetencen for støtte efter § 85 lagt hos afdelingsleder, som træffer beslutning på grundlag af faglig vurdering og indstilling.

Det er vores vurdering, at der foreligger beskrivelser af de væsentligste procedurer på de to områder. Det er ligeledes vores vurdering, at den fastlagte procedure for bevillingskompetencen er hensigtsmæssig i en periode, indtil området er blevet velfungerende.

Resultaterne af det igangværende kvalitets- og ledelsestilsyn på voksenområdet i Center for Social Indsats viser fejl og mangler i nogen af sagerne.

Vi har stikprøvevis efterprøvet resultaterne af centerets gennemgang. Vi har udvalgt 3 sager, hvor udgangspunktet er støtte efter servicelovens § 85, og er enige i de konstaterede fejl og mangler i disse sager.

De anvendte kontrolskemaer er på vores anbefaling suppleret med nogle yderligere kontrolpunkter. Og der arbejdes på beskrivelse af procedurerne for det interne kvalitets- og ledelsestilsyn, hvilket forventes afsluttet ultimo 2012.

Som en del af revisionsbemærkningen for 2011 anbefalede vi et skærpet tilsyn med områderne for socialpædagogisk støtte efter servicelovens § 85 og merudgifter til voksne efter servicelovens § 100. På grundlag af resultaterne for den ekstra sagsgennemgang, og status på revurderingen af alle sager, er det aftalt med Centerledelsen, at der månedligt gennemføres et skærpet tilsyn, som omfatter stikprøvevis kontrol af sager på ca. 10 % af de sager, der er omfattet af genopretning, med henblik på at følge kvaliteten i sagsadministrationen, samt sikre, at handleplanen følges, således at der ses den forventede progression i revurderingsforløbet.

Selvom der er sket væsentlige forbedringer for støtte efter § 100 anbefaler vi et fortsat ledelsesmæssigt fokus på at sikre, at den gode sagsadministration fortsætter.

Generelt

Vi vil have særligt fokus på de konstaterede forhold ved vores kommende revision af områder inden for Center for Social Indsats, som forventes gennemført i februar / marts 2013.

Den udførte sagsgennemgang

Vi har foretaget gennemgang af 5 bevillingssager med støtte til merudgifter for voksne efter servicelovens § 100, og har ikke konstateret fejl i de gennemgåede sager.

Herudover har vi foretaget gennemgang af 5 bevillingssager med socialpædagogisk støtte efter servicelovens § 85. For 3 af de gennemgåede sager er udvælgelsen foretaget blandt sager, hvor der er nytillkendelser, og hvor sagerne er administreret af de fastansatte medarbejdere. For de øvrige 2 sager er udvælgelsen sket blandt de sager, som de midlertidigt ansatte vikarer har varetaget. Begrundelsen for denne udvælgelse er, at disse sager udgør en væsentlig del af sagsporteføljen, og afgørelserne i sagerne danner grundlag for bevilgede udgifter for det kommende år.

Vi har ikke konstateret fejl i de 3 nye sager, som er varetaget af de fastansatte medarbejdere, men i de 2 sager, hvor genopretning/revurdering er varetaget af vikarer har vi kon-

stateret flere væsentlige fejl, som efter vores opfattelse har betydning i forhold til de afgørelser, der er truffet i sagerne.

Vi er bekendt med, at der ved udredningen ikke er anvendt funktionsevnetestmetoden/ voksenudredningsmetoden, men at der som erstatning herfor er udarbejdet et særskilt konceptskema/opfølgningsskema, som indeholder punkter for de væsentligste forhold, der skal udredes for at kunne vurdere behovet og træffe en afgørelse. I forbindelse med vurdering af behovet har man blandt andet taget udgangspunkt i leverandørernes status på borgerens behov, hvor det ved en partshøring er sikret, at borgeren er bekendt med de anførte oplysninger. I de 2 gennemgåede sager er konceptskemaerne/ opfølgningsskemaerne meget mangelfuldt udfyldt. Vi beskriver her nogle af de forhold, som vi har lagt til grund for vores vurdering af, at grundlaget i sagerne ikke er tilfredsstillende.

- Det fremgår af konceptskemaet/opfølgningsskemaet, at der ved forhøjet bevilling af støtte – udover 4 timer ugentligt er behov for uddybende behovsbeskrivelse, ligesom det fremgår, at der skal tages stilling til om ydelsen overlapper med ydelser efter andre lovbestemmelser.

På trods af, at der ikke foreligger en aktuel konkret beskrivelse af behovet, herunder til hvilke formål og med hvilke omfang der er behov for støtte, samt at der udover støtte efter § 85 gives støtte efter § 83 i et vist omfang, er der truffet afgørelse om, at fortsætte den løbende bevilling på 26 timer pr. uge til vedligeholdelse af personlige færdigheder.

- Det fremgår af bevillingsskrivelse af 8. august 2012, at der samtidig er truffet afgørelse om, at der ikke fortsat kan ydes støtte i forbindelse med samkvem med borgers søn med 22 timer pr. uge/måned.

Det er dog uklart hvad grundlaget for dette er, dels fordi det fremgår af sagen, at der pågår undersøgelser med henblik på en vurdering af, om der er et behov, dels fordi der løbende sker bevilling af ekstratimer i forbindelse med samvær med barnet.

- Der foreligger skema fra januar 2012, over de bevilgede timer, som leveres af BrugeHjælperFormidlingen. Det fremgår blandt andet heraf, at der i de bevilgede 26 timer ugentligt indgår timer i forbindelse med samvær med barnet, men det er dog ikke særskilt beskrevet, til hvilket formål og i hvilket omfang dette indgår.
- Det fremgår af skema fra januar 2012, hvilke opgaver hjælperne har. For en stor del af de fordelte timer synes hjælpernes opgaver mere at have karakter af praktisk hjælp i hjemmet – jf. § 83 – end støtte og evt. træning i forhold til forskellige

opgaver. Dette også udover de 3, 5 timer der er beskrevet anvendt til rengøring og tøjvask.

- Det fremgår af sagen, at de månedlige udgifter til støtte efter § 85 er af meget forskelligt beløbsmæssigt omfang. Det fremgår ikke af sagen, at der er indgået aftale om udgifterne til den bevilgede støtte, herunder fremgår det ikke, at der er fastlagt en fordeling af støttetimerne på døgnets timer, og ugens dage.
- Udover støtte efter § 85 afholdes der samtidig udgifter til ledsageperson efter servicelovens § 97 og aktivitets- og samværstilbud efter servicelovens § 104, men disse støtteforanstaltninger er ikke inddraget i forbindelse med revurdering af sagen.
- I opfølgningsskemaet er der forskellige urigtige eller uklare oplysninger, som f.eks. at borger bor på institutionen Kridthuset. Dette er en Klub, og borger bor i botilbud på Kellerisvej i Gladsaxe.

Det er endvidere anført, at der er behov for en *midlertidig men langvarig indsats*, hvilket er selvmodsigende.

Herudover kan fremhæves, at der er anført, at ydelserne ikke overlapper med ydelser fra andre lovbestemmelser. Det er vi ikke enig i, eftersom borger er i botilbud, og i øvrigt i dagtimerne antageligt fortsat er i dagtilbud, hvorfor det må antages, at det beskrevne formål indgår i såvel botilbud som i dagtilbud.

- På trods af, at der ikke foreligger en aktuel konkret beskrivelse af behovet, herunder til hvilke formål og med hvilket omfang der er behov for støtte, er der truffet afgørelse om, at nedsætte den løbende bevilling fra 8 timer pr. uge til 4 timer pr. uge til vedligeholdende støtte.

Det ser umiddelbart ud til, at denne støtte alene er relateret til borgers anvendelse af Kridthusets klub, men der ses ikke beskrevet i hvilket omfang borger kan anvende de færdigheder han støttes i, i forhold til resten af dagligdagen. Dette skyldes, at han er i botilbud efter servicelovens § 108.

Det fremgår endvidere af Kridthusets status, at borger ikke har, eller har haft nytte af den iværksatte støtte.

Det bør derfor revurderes, om man udover den almindelige betaling for borgers anvendelse af Kridthuset skal betale tillæg for pædagogisk støtte efter § 85. Såfremt der er tale om et aktivitets- /værested eller klub for en gruppe af borgere, som har et særligt behov, er det tvivlsomt, at der kan ydes støtte efter § 85 i forbindelse med borgers anvendelse af Kridthuset.

Vi har endvidere konstateret, at der hyppigt anvendes udtrykket støttekontaktperson i forbindelse med støtte efter servicelovens § 85, socialpædagogisk støtte, herunder i afgørelsesbreve.

Vi anbefaler, at der arbejdes målrettet med anvendelse af betegnelsen socialpædagogisk støtte, for at undgå misforståelser/sammenblandinger med støtte efter servicelovens §§ 97 – 99, som omfatter ledsagelse og kontaktperson.

Status på gennemgang / genopretning af sager i Center for Social Indsats, samt udarbejdelse af administrationsgrundlag

Vi har af ledelsen for Center for Social Indsats fået oplyst, at der fortsat arbejdes med gennemgang af de løbende sager med støtte til merudgifter til voksne efter servicelovens § 100.

Kommunen administrerer pt. ca. 200 sager med socialpædagogisk støtte efter servicelovens § 85. Ledelsen for Center for Social Indsats har oplyst, at der har der været iværksat forskellige aktiviteter med henblik på gennemgang/genopretning af alle sager med løbende støtte. I forbindelse hermed er der udarbejdet administrationsgrundlag for området. Dette omhandler blandt andet følgende:

- Der har været ansat 2 vikarer i perioden fra maj – primo oktober, svarende til 1 fuldtidsmedarbejder i 7 måneder. De har foretaget følgende
 - Der er for alle sager indhentet aktuel status fra udfører af støtten
 - Der er gennemgået 133 sager (ifølge modtaget liste), svarende til alle sager, med undtagelse af sager hos Det Interne Støtteteam og sager hos Magneten
 - Der er udarbejdet en skriftlig vurdering i alle gennemgæede 133 sager
 - Der er for ca. 2/3 af disse sager truffet afgørelse, som enten kan være en fortsættelse af løbende bevilling, eller en ændret bevilling på grundlag af nye oplysninger i sagen, og/eller på grundlag af nyt serviceniveau, jf. kvalitetsstandard
 - For de resterende 1/3 af de gennemgæede sager er sagsbehandlerne inddraget i den videre proces, med henblik på at træffe afgørelse i sagerne. Der skal foretages yderligere udredning, og indhentes yderligere dokumentation i disse sager.
 - Der skal foretages gennemgang af de ca. 60 – 70 sager, hvor der er bevilget støtte fra Det Interne Støtteteam og fra Magneten, samt af de resterende ca. 45 sager hos andre udførere.

- Der er i forbindelse med iværksættelsen af sagsgennemgangen udarbejdet følgende:
 - Tjekskema, som er anvendt til gennemgangen af alle sager
 - Koncept for genopretning/opfølgning

- Der er herudover gennemført følgende aktiviteter, blandt andet med henblik på udvikling af medarbejdernes kompetencer, herunder implementering af voksenudredningsmetoden, anvendelse af serviceniveauer og kvalitetsstandarder, udvikling af systematisk sagsbehandling mv.
 - Uddannelsesforløb i 2011 i "Voksenudredningsmetoden"
 - Afholdelse af 2 temadage med ekstern konsulent i december 2011 og januar 2012 om borgeren i centrum, god sagsbehandling og proaktivt kursskifte
 - Der vil i blive igangsat et uddannelsesforløb for alle rådgiverne i forhold til definitionen af kerneopgaverne i myndighedsfunktionen, lovgivningen, samt anvendelse af voksenudredningsmetoden i praksis

- Der er i september 2012 udarbejdet ny beskrivelse af arbejdsprocedurer for Socialpædagogisk Støtte efter servicelovens § 85
- Der er i september 2012 iværksat målgruppemøder, hvor rådgivernes udredning og ansøgers funktionsevne drøftes for alle sager
- Beslutningskompetencen for støtte efter § 85 er samtidig lagt hos afdelingsleder, som træffer beslutning på grundlag af faglig vurdering og indstilling
- Der er ikke arbejdet med voksenudredningsmetoden (VUM) i forbindelse med sagsgennemgangen, og dette vil ikke blive fuldt ud implementeret inden udgangen af 2012. Der vil dog blive arbejdet med VUM i alle nye sager med støtte efter § 85, og i de løbende sager vil dette ske i forbindelse med den førstkommende opfølgning.

Vi har modtaget aktuel liste over gennemgåede sager med støtte efter servicelovens § 85, hvoraf det fremgår, at der er truffet afgørelse i 42 af 133 sager. Herudover ses der på listen i alt 15 sager, hvor der er anført opfølgningsdato i 2013, eller der er anført en note om, at støtten skal flyttes til andre støtteområder, f.eks. servicelovens §§ 83 eller 108. For 76 af sagerne på listen er det ikke anført, om der er truffet afgørelse i sagen. Vi har fået oplyst, at der er truffet afgørelse i 2/3 af sagerne, svarende til ca. 90 sager.

Kvalitets- og ledelsestilsyn

Afdelingschef har anmodet om en vurdering af det igangværende kvalitets- og ledelsestilsyn på voksenområdet.

På baggrund af resultaterne af den ekstra sagsgennemgang har vi udvalgt 3 sager fra den udleverede liste over kontrollsager, hvor udgangspunktet er støtte efter servicelovens § 85. Herudover har vi skannet kontrolskemaerne for de øvrige gennemgåede sager.

Det kan konstateres, at gennemgangen viser fejl og mangler i nogle af sagerne. Vi er enige i de konstaterede fejl og mangler i de 3 gennemgåede sager.

Kontrolskemaerne er på vores anbefaling suppleret med følgende punkter:

- Dato (evt. årstal) for første bevilling i sagen
- Dato for seneste revurdering
- Dato for gennemgang med rådgiver
- Dato for hvornår fejl og mangler skal være rettede
- Dato for kontrol af, at fejl og mangler er rettede

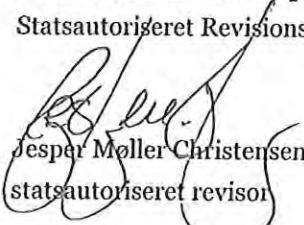
Der vil i forbindelse med opsummering af gennemgangen være fokus på, om eventuelle fejl og mangler skal medføre kompetenceudvikling hos én rådgiver og/eller om resultaterne skal anvendes til brug for fælles læring. Der arbejdes pt. med en konkret plan for faglig opkvalificering i forhold til punkterne; målgruppevurdering, udmåling og opfølgning, med udgangspunkt i Voksenudredningsmetoden VUM.

Vi har af ledelsen fået oplyst, at det foreliggende kommissorium for intern revision fra februar 2011 vil blive opdateret i takt med, at den nye organisering falder på plads. Herunder vil procedurerne for det interne kvalitets- og ledelsestilsyn blive beskrevet. Dette arbejde forventes afsluttet ultimo 2012.

Afslutning

Såfremt I ønsker at drøfte dette notat, kan I kontakte manager Bente Maarslet, bem@pwc.dk, T: 3945 3441, M: 2166 1094.

Hellerup, den 7. november 2012
PricewaterhouseCoopers
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab



Jesper Møller Christensen
statsautoriseret revisor

22 NOV. 2012

Journalnr. :
Dato: 09.11.2012
Skrevet af : asa /3284

Sag: 3 Bilag: 3

NOTAT
om
Ekstraordinær revision på kontanthjælpsområdet

Ved den ekstraordinære sagsgennemgang på kontanthjælpsområdet, var der 11 fejl i 9 bevillingssager. Med udgangspunkt i fejltyperne vurderes konsekvenserne for borgere og kommunens økonomi og drift således:

Rettighed i forhold til samtaler

I 4 bevillingssager er første eller efterfølgende jobsamtaler i jobcenteret, som en del af det individuelle kontaktføreløb, ikke afholdt rettidigt (lovkravet er minimum hver 3 mdr.)

I 2 af sagerne er der tale om overskridelser af rettidigheden på ca. 2 uger. I disse sager vurderer forvaltningen ikke, at det har stillet borgerne ringere i forhold til deres beskæftigelsessituation eller økonomi. For 2 andre sager er rettidigheden overskredet med 2-3 måneder. I disse sager vurderer forvaltningen, at det ikke kan udelukkes, at det har påvirket borgerens samlede situation. Fejlene har ikke haft udbetalings- eller refusionsmæssig betydning for kommunen.

Uddannelsespålæg og opfølgning på uddannelsesplaner

I 2 bevillingssager er der ikke taget stilling til eller fulgt op på afgivelse af uddannelsespålæg og udarbejdelse af uddannelsesplan.

I den ene sag har jobcentret ikke stillet fornyet krav om uddannelsesplan, grundet borgerens helbredsmæssige situation og medicinske behandling. Jobcentret skulle dog eksplicit have journalført, at der var taget stilling til dette. Fejlen har ikke haft konsekvens for borgeren, da jobcentret ikke ville have håndteret sagsbehandlingen anderledes. Fejlen har ikke haft udbetalings- eller refusionsmæssig betydning for kommunen.

I den anden bevillingssag er fejlen et resultat af manglende registrering af kontaktføreløbet. Denne grundlæggende fejl bevirker, at der ikke bliver fulgt op på uddannelsespålægget. Fejlen har haft konsekvens for borgeren, fordi borgeren ikke returnerede uddannelsesplanen inden for tidsfristen og derfor skulle have været sanktioneret og rådighedsvurderet.

Idet kommunen ikke sanktionerede borgeren, har fejlen udbetalings- og refusionsmæssig betydning, hvilket beløber sig til kr. 30.077,42.

Jobplan

I 4 bevillingssager er der konstateret mangler i opdateringen af jobplanen ved etablering af virksomhedspraktik eller ansættelse med løntilskud. Fejlene har ikke haft konsekvens for borgerne og jobplanerne er nu opdateret og opfylder lovens krav. Såfremt borgerne var udeblevet fra aktivering i perioden, hvor der manglede underskrevet jobplan, ville kommunen ikke have kunnet håndhæve sanktionsreglerne. Men da borgerne ikke udeblev har fejlene heller ikke haft udbetalings- eller refusionsmæssig betydning for kommunen.

Sanktion

I 1 bevillingssag er der ikke gennemført sanktion efter gældende regler ved ansøgers manglende medvirken, hvilket skyldes manglende registrering af kontaktføreløb. Fejlen er sket i samme ovenstående sag og er som nævnt en konsekvens af ikke oprettet kontaktføreløb, hvor borgeren ikke returnerer uddannelsesplanen. Borgeren er dermed blevet stillet bedre, da kommunen ellers ville have sanktioneret og rådighedsvurderet ifm. manglende medvirken. Fejlen har haft udbetalings- og refusionsmæssig betydning.

Samlet vurdering

Forvaltningen skønner, at der således er 7 fejl ud af 11, som i de aktuelle sagsforløb hverken har haft betydning for borgerens samlede situation eller for kommunens drift og økonomi. Derimod skønnes 4 af fejlene at have haft konsekvens for borgeren og 2 af fejlene er begået i samme sag, hvor det har betydet et samlet tab af statsrefusion på kr. 30.077,42.

Anne Søgaard Andersen

22 NOV. 2012

Sag: 3 Bilag: 4

NOTAT
Om

Ekstraordinær gennemgang af områder i Center for Social Indsats

På baggrund af revisionsgennemgangen og beretningen for 2011 anførte revisionen, at der indenfor servicelovens område, var kritik vedrørende administrationen af socialpædagogisk støtte jf. SEL § 85 og merudgifter jf. SEL § 100, som ikke blev administreret tilfredsstillende. Derfor besluttede Økonomiudvalget, at der skulle gennemføres en ekstraordinær gennemgang af de kritiske områder.

Konklusion for bevillinger efter servicelovens § 100 merudgifter er, at disse er veldokumenteret og de faglige begrundelser er velunderbygget. Sagerne er administreret på en betryggende og hensigtsmæssig måde.

Konklusion for bevillinger efter servicelovens § 85 socialpædagogisk støtte er for de nye sager veldokumenteret og de faglige begrundelser er velunderbygget. Sagerne er administreret på en betryggende og hensigtsmæssig måde.

Der har i ajourføringen af sagerne været ansat midlertidige vikarer til løsning af opgaven. I de sager, hvor der er sket en revurdering er de ikke administreret på en betryggende og hensigtsmæssig måde. Derfor er det aftalt med revisionen, at der udarbejdes en handleplan for færdiggørelse af ajourføring af sager med støtte efter § 85. I handleplanen vil der blive udarbejdet en oversigt over antallet af sager fordelt pr. rådgivere. Oversigten vil indeholde konkrete målepunkter, så det sikres, at sagerne er ajourført, indeholdende om voksenudredningsmetoden er anvendt, bevillingsniveauet er beskrevet, hvem leverer den socialpædagogisk støtte og om der er udarbejdet handleplan jf. SEL § 141, starts- og slutdato for bevillingen.

Arbejdet med ajourføringen af sagerne forventes færdiggjort juni 2013. Centerledelsen vil følge arbejdet tæt, og vil foretage en stikprøvevis kontrol af sagerne, hvor ca. 10 % af de genoprettede sager udtages til ledelsestilsyn, hvorimod de nye tilkendte sager ikke udtages til ekstra ledelsestilsyn, da disse er ajourført i henhold til de interne retningslinjer aftalt med revisionen. Der vil blive udarbejdet en status for arbejdet med ajourføring af sagerne i februar/marts 2013, som forelægges Økonomiudvalget sammen med 1. anslået regnskab 2013.

22 NOV. 2012

22 NOV. 2012

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE
Center for Borgerservice og Digitalisering
Digitalisering

Sag: _____

Sag: 3 Bilag: 5

Journalnr. :

Dato : 10.10.2012

Skrevet af : JKJ/3235

Redegørelse
vedrørende

Revisionsmæssig gennemgang af It-sikkerheden

Indledning

It-afdelingen har gennemgået en It-sikkerhedsrevision medio 2011. Revisionen har påpeget en række forhold som skal forbedres. Kommunalbestyrelsen har i behandling af revisionsrapporten bedt om, at der laves en redegørelse der præcist beskriver:

- hvilke anbefalinger er revisionen kommet med
- hvilke tiltag der er iværksat for at løse problemstillingerne,
- hvor langt er afdelingen nået, for at løse de nævnte problemstillinger

Borgerservice & Digitalisering har siden revisionsrapporten blev uarbejdet løst en række af de påpegede sikkerhedsproblemer. Andre sikkerhedsproblemer knytter sig til systemer den enten er blevet afviklet eller er under afvikling. Implementering af en række planlagte systemer og procedurer skal sikre, at sikkerhedsproblemerne nævnt af revisionen løses.

Sikkerhedsproblemerne søges løst i løbet af første halvår 2013. Efter dette vil implementering af formel change management på enkelte ældre systemer udestå. Dette skyldes systemernes alder, struktur og driftsform, som vanskeligt understøtter best practise på change management området. "Change Management" betyder, at der er faste regler for hvordan man ændrer administrationen af et system.

Nedenstående er en gennemgang af de enkelte temaer fra revisionens beretning.

It-sikkerhedsrevisionen har påpeget en række kontrolsvagheder i revisionens beretning:

Adgangsstyring:

- Manglende lukning af adgang til fratrådte medarbejdere (D.2.2.2011)
- Manglende overholdelse af procedure for brugerhåndtering (D.2.3.2011)
- Manglende anmodninger for oprettelse af brugere (D.2.4.2011)
- Manglende håndtering af administrative brugerkonti (D.2.7.2011)
- Ubenyttede administrative brugere i Windows (D.2.14.2011).
- Mangler i brugeradministration for Uniq (D.2.11.2011)

Ændringsstyring:

- Change management ved Uniq (B.1.1.2011)
- Manglende formaliserede change management-procedurer (B.1.2.2011).

I det følgende gennemgås hvert enkelte område med henblik på de tre temaer der ønskes redegjort for.

Manglende lukning af adgang til fratrådte medarbejdere (D.2.2.2011) KMD CICS

Manglende overholdelse af procedure for brugerhåndtering (D.2.3.2011) KMD OPUS

Manglende anmodninger for oprettelse af brugere (D.2.4.2011)

Ved It-afdelingens dannelse i 2009 blev det konstateret, at der gennem en række år ikke var foretaget den fornødne kontrol ved administration af brugerkonti. En række brugerkonti for afdøede medarbejdere var ikke blevet deaktiveret eller slettet. Dette arbejde er nu færdiggjort for de løsninger afdelingen administrerer.

Parallelt med ovenstående oprydning har afdelingen, i samarbejde med de berørte enheder, iværksat en tilsvarende proces for løsninger hvor brugeradgange administreres decentralt fx omsorgssystemet og KMD OPUS. Aktuelt pågår arbejdet med oprydning for hhv. KMD LOS/CICS og KMD OPUS samt UNIQ Omsorg.

Derudover vil det igangværende projekt, "Identitets- og organisationstyring (IDM) i LTK" sikre at, der fremover altid er korrekte organisationsdata og adgange til alle systemer/brugere/medarbejdere. Dette sker gennem en automatisering af processerne for ansættelser/løn og it-adgange i forbindelse med ansættelses start, ophør og ændringer. Projektet omfatter ligeledes, at der genereres revisionsspor ved alle ændringer af adgange og rettigheder. Den første fase af projektet forventes at være afsluttet i 2012.

Der har været en tilsvarende historik for manglende dokumentation ved oprettelse af brugeradgange i KMD OPUS. Økonomiafdelingen har som en del af oprydningen i brugeradgange siden ultimo 2011 fået verificeret alle oprettede brugere. Fra 1. kvartal 2012 er ingen brugeradgange oprettet af Økonomiafdelingen uden behørig dokumentation. Ligeledes forventes alle eksisterende adgange verificeret som korrekte med udgangen af 2012.

Manglende håndtering af administrative brugerkonti (D.2.7.2011)

Ubenyttede administrative brugere i Windows (D.2.14.2011)

Som i ovenstående tilfælde, har der ikke været en hensigtsmæssig håndtering af brugeradministration. Således har der gennem mange år været oprettet brugeradgange med administrative rettigheder. Mange af disse administrative adgange har stået åbne ud over den periode hvor de har været nødvendige.

Der blev i maj 2011 indført nye procedurer for administrative adgange. Disse procedurer foreskriver, at administrative adgange alene er åbne og tilgængelige når der er direkte behov for at benytte dem. Ligeledes er der indført en separering af almindelige brugeradgange og adgange med administrative rettigheder. Samtidigt med denne separering er det indskærpet, at administrative adgange alene må benyttes når der skal udføres arbejde som kræver administrative rettigheder.

Ligeledes blev der i forbindelse med projekt standardarbejdsplads indført ny password politik i kommunen. Hver bruger har nu et unikt password som kun brugeren kender. Før 2009 havde alle brugere det samme password. Brugeren bliver med faste intervaller tvunget til at forny sit password. Passwords bliver automatisk kontrolleret for kvalitet/styrke. Gamle passwords kan ikke genbruges. Kommunens password politik følger nu derfor best practise på området.

I løbet af 4. kvartal 2012 indfører Borgerservice & Digitalisering en såkaldt password selfservice løsning for en række centrale it systemer. Løsningen skal på sigt sikre, at passwords på tværs af systemerne altid er synkroniserede og derfor også ens. Ligeledes

vil den enkelte medarbejder på en sikker måde selv kunne afhjælpe problemer hvis password'et glemmes. Password selfservice løsningen lever op til best practise på området.

Mangler i brugeradministration for Uniq (D.2.11.2011)

Borgerservice & Digitalisering har løbende indskærpet regler for dokumentation ved brugeroprettelser/-administration når disse, som ved Uniq omsorg, foretages decentralt i kommunen.

Uniq omsorg er under udfasning. Der er anskaffet en ny løsning som tages i brug i 4. kvartal 2012. Der vil løbende blive fulgt op på om kommunens regler for brugeradministration følges i forbindelse med brugeradministrationen ved det nye omsorgssystem.

Det er planen, at det nye omsorgssystem indenfor en overskuelig fremtid skal integreres med projekt "Identitets- og organisationstyring (IDM) i LTK". Efter dette vil der ikke mere være behov for at brugeradministration foretages i de decentrale enheder i kommunen.

Change management ved Uniq (B.1.1.2011)

Det gamle Uniq omsorgssystem byggede på en teknologi der ikke har kunnet understøtte de ønskede change management procedurer. Når det har været muligt har undervisningsinstallationen af Uniq omsorg været brugt til at teste og implementere change/ændringer. Nogle ændringer har dog haft en teknisk karakter som har bevirket, at disse har måtte implementeres direkte i drift installationen uden forudgående test. I disse tilfælde har Borgerservice & Digitalisering måtte lukke løsningen for at tage en sikkerhedskopi inden ændringer. Hvis ændringen viste sig at være fejlbehæftet har sikkerhedskopien været genindlæst.

Driften af det nye omsorgssystem er outsourcet til en ekstern leverandør. Aftalen om outsourcing indeholder krav om at leverandøren implementerer formelle change management procedurer.

Manglende formaliserede change management-procedurer (B.1.2.2011).

Da It-afdelingen blev dannet var der i praksis ingen procedurer for håndtering af ændringer (change management) for det administrative it område. Siden da er der løbende, projekt for projekt, indført change management-procedurer it-support og -drift. Dette arbejde er endnu ikke færdiggjort, hvorfor der stadig er driftsinstallationer uden faste beskrevne change management-procedurer. For disse installationer aftales proceduren i forbindelse med det enkelte change/ændrings projekt. Samtidigt er der indført faste change/lukke vinduer en gang om måneden i aften- og nattetimerne. Hvor det er muligt henlægges alle ændringer i it-driften til disse lukke vinduer.

Den it-sikkerhedsmæssige situation i it-drift og -administration er således bedret kraftigt over de sidste 3 år. Der er dog stadig områder der fortsat kræver opmærksomhed og ressourcer for at sikre, at den it-sikkerhedsmæssige situation for både drift og administration kommer på et ønsket niveau. Borgerservice & Digitalisering er derfor også i løbende dialog med it-sikkerhedsrevisionen for at sikre, at kommunen løbende arbejder sig hen mod at leve op til best practise på områderne.

Konklusion

Det er Center for Borgerservice og Digitaliserings samlede vurdering, at der med ovenstående initiativer er taget hånd om de udfordringer, som er rejst af Revisionen. Det er

endvidere centerets vurdering, at de udestående sikkerhedsudfordringer er løst medio 2013.

Jens Kjellerup

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Udmøntning af budgetaftalen 2013-16 – samlet redegørelse og Økonomiudvalgets område

Sag nr. 4 :

- Bilag 1: Oversigt over budgetpunkter opdelt efter politisk og administrativ udmøntning

- Bilag 2: Notat om udmøntning af budget 2013-16 på Social- og Sundhedsudvalgets område, dateret 6.11.2012

Opfølgning på Budgetaftalen for 2013-16 for Børne- og Ungdomsudvalgets aktivitetsområder

Læseguide:

Fremdrift (trafiklys):

Som planlagt (overholdelse af milepæl og beløb)

Næsten som planlagt (ændring ift. milepæle)

Ikke som planlagt (ændring ift. beløb, manglende overholdelse af kritiske milepæle)

Projektet er både afsluttet og hjemtaget



Aktivitetsoverråde	Emne	Politisk eller administrativt projekt?	Dato for politisk eller administrativ behandling	Fremdrift	I t.kr.			
					Beløb 2013	Beløb 2014	Beløb 2015	Beløb 2016
Skoler	IT i folkeskolen (drift) - herunder IT-didaktisk udvikling	Politisk	17-01-2013	Grøn	0	1.000	1.000	1.000
	Reel overensstemmelse ml. rengøringsbudget og kontrakt	Politisk	07-02-2013	Rød	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000
	Central inklusionspulje (samling af tilbagefølsmidlerne og tilføjeelse af yderligere 2,5 mio. kr.)	Politisk	07-02-2013	Grøn	2.500	2.500	2.500	2.500
	Loft af timetal i overensstemmelse med intentionerne i regeringens kommende folkeskolereform	Politisk	07-02-2013	Grøn	1.500	1.500	1.500	1.500
	Hensigtsserklæring: Dokumentation og måling af effekten af inklusionsindsatsen i dagtilbud, skoler og klubber	Politisk	07-02-2013	Grøn	0	0	0	0
	Hensigtsserklæring: Mulighed for at tilbyde flere forskellige sprogfag	Politisk	07-03-2013	Grøn	0	0	0	0
	Hensigtsserklæring: Analyse af moderniserings/reoveringsbehov i lokaler på skolerne	Politisk	22-11-2012	Grøn	0	0	0	0
IT i folkeskolen (anlæg)	Politisk	06-12-2012	Grøn	3.500	3.500	0	0	
Skoler Total					3.500	4.500	1.000	1.000
Børn - alm	Synergi sfa. Netværksledelse (materiale, administrativ koordinering, tilkaldevikarkorps mm.)	Administrativt	Ingen	Rød	-250	-500	-500	-500
	Pulje til dagtilbud A (jf. Finanslov12) - ansættelse af naturpædagog til deling mellem netværkene.	Administrativt	01-01-2012	Rød	250	500	500	500
	Pulje til dagtilbud B (jf. Finanslov12) - styrkelse af inklusionsindsatsen på dagtilbudsområdet ift. dagtilbud med særlige sociale/integrationsmæssige udfordringer	Politisk	06-12-2012	Rød	1.000	1.000	1.000	1.000
	Pulje til dagtilbud C (jf. Finanslov12) - Grundnormeringer	Administrativt	01-11-2012	Rød	3.750	3.500	3.500	3.500
	Forældrebetaling (25 % takster)	Administrativt	Ingen	Afsluttet	-1.190	-1.130	-1.130	-1.130
	Hensigtsserklæring: Dokumentation og måling af effekten af inklusionsindsatsen i dagtilbud, skoler og klubber	Politisk	07-02-2013	Grøn	0	0	0	0
	Hensigtsserklæring: Igangsættelse af initiativet "Mere effektiv kapacitetsudnyttelse i dagplejen" (BO §)	Politisk	10-04-2012	Rød	0	0	0	0
Børn - alm Total					3.560	3.370	3.370	3.370
Børn - special	Hensigtsserklæring: Koncept for forebyggende foranstaltninger og anbringelser	Politisk	primo 2013	Rød	0	0	0	0
Børn - special Total					0	0	0	0
Hovedtotal					7.060	7.870	4.370	4.370

Sag: M Bilag: 1

22 NOV. 2012

Økonomiudvalget

NOTAT
om
udmøntning af budget 2013-16 på Børne- og Ungdomsudvalgets område

Budgetaftalen 2013-16 af 4. oktober 2012 blev vedtaget af kommunalbestyrelsen den 8. oktober 2012, og udmøntningen er sat i gang.

På Børne- og Ungdomsudvalgets områder er der tale om ændringer på nedenstående aktivitetsområder:

- Skoler
- Børn

samt anlægsvirksomhed.

Budgetpunkterne er opdelt i politiske (P) og administrative (A) poster.

1. Skoler

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		0,00	1,00	1,00	1,00	3,00
P	It i folkeskolen (drift) – herunder IT-didaktisk udvikling		0,00	1,00	1,00	1,00	3,00
P	Reel overensstemmelse ml. rengøringsbudget og kontrakt		-4,00	-4,00	-4,00	-4,00	-16,00
P	Central inklusionspulje (samling af tilbageløbsmidlerne og tilføjelse af yderligere 2,5 mio. kr.)		2,50	2,50	2,50	2,50	10,00
P	Løft af timetal i overensstemmelse med intentionerne i regeringens kommende folkeskolereform		1,50	1,50	1,50	1,50	6,00

Ad It i folkeskolen (drift) – herunder it-didaktisk udvikling

Der er i budgetaftalen afsat driftsudgifter på 1 mio. kr. årligt fra 2014, dels til afledt drift af anlægsinvesteringen i It i folkeskolen, dels til it-didaktisk udvikling m.v. Forvaltningen har igangsat udarbejdelse af en plan for udmøntning af anlægsinvesteringen, som forelægges Børne- og Ungdomsudvalget i januar 2013. I planen vil det blive beskrevet, hvorledes budgettet til de afledte driftsudgifter foreslås anvendt.

Der er i mellem de nedenstående 3 punkter et finansieringskryds, således at reduktionen af rengøringsbudgettet anvendes til hhv. central inklusionspulje og løft af timetallet.

Der skal tages stilling til, om budgettet, såvel finansieringen (via en begrænsning af rengøringspuljen) som budgetudvidelserne (løft af timetal og inklusionspulje), skal gennemføres fuldt ud i 2013. Skoleåret 2012-13 er planlagt, hvilket taler for en 5/12 effekt i 2013, det vil sige implementering fra og med skoleåret 2013-14. For 2014-16 giver det ingen ændringer. Jf. tabel 1.

De 2 modeller forelægges for Økonomiudvalget til afgørelse.

Tabel 1: Forsinket implementering af finansieringskryds mellem reduktion af budget til ekstraordinær rengøring og løftet af timetallet samt den centrale inklusionspulje

	Budget 2013		Budget 2014-16	
	Budgetaftale 2013-16	Udskudt implementering	Budgetaftale 2013-16	Udskudt implementering
Reduktion af budget til ekstraordinær rengøring	-4,00	-1,67	-4,00	-4,00
Central inklusionspulje	2,50	1,04	2,50	2,50
Løft af timetal	1,50	0,63	1,50	1,50
I alt	0,00	0,00	0,00	0,00

Ad Reel overensstemmelse ml. rengøringsbudget og kontrakt

Budgettet til ekstraordinær rengøring vil udgøre 1,1 mio. kr. fra 2014-16 og 3,4 mio. kr. i 2013, såfremt der laves en trinvis indfasning. Skolerne vil som hidtil kunne anvende dette budget til ekstraordinær rengøring, tilskud til lejrskoler, indkøb af inventar, interaktive tavler mv.

Ad Central inklusionspulje (samling af tilbageløbsmidler og tilførelse af yderligere 2,5 mio. kr.)

Det er i budgetaftalen beskrevet, at der oprettes en inklusionspulje, som samler tilbageløbsmidlerne fra den allerede etablerede inklusionsindsats (jf. Budgetaftale 2011-14) og en ekstra tilførsel på 2,5 mio. kr. årligt.

Der er indkaldt til møde i inklusionsudvalget i november, hvor der igangsættes udarbejdelse af forslag til principper for anvendelse af den centrale inklusionspulje. Dette arbejde vil resultere i en ny inklusionsplan, som vil blive forelagt Børne- og Ungdomsudvalget i februar 2013.

Ad Løft af timetal i overensstemmelse med intentionerne i regeringens kommende folkeskole-reform

Der er afsat 1,5 mio. kr. årligt til at styrke timetallet på skolerne. Det er besluttet, at udmøntningen skal ske i overensstemmelse med hensigten i den folkeskolereform, der er bebudet i forbindelse med regeringens åbningsredegørelse.

Der igangsættes en proces, hvor der i samarbejde med skolelederkredsen udarbejdes et forslag til hvilke fag og klassetrin, der skal styrkes. Forslaget vil blive udarbejdet i overensstemmelse med hensigterne i den bebudede folkeskolereform. Regeringens oplæg til ny reform forventes fremlagt ultimo 2012.

Forslaget til hvilke fag og klassetrin, der skal styrkes, forelægges Børne- og Ungdomsudvalget i februar 2013.

Hensigtserklæringer

Det er derudover besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende områder:

- *Dokumentation og måling af effekten af inklusionsindsatsen i dagtilbud, skoler og klubber*

I budgetaftalen er det beskrevet, at effekten af den iværksatte inklusionsindsats i dagtilbud, skoler og klubber fremover løbende skal dokumenteres og måles.

Forvaltningen vil tage initiativ til udarbejdelse af et fælles koncept til dokumentation og måling af effekten af inklusionsindsatsen. I forbindelse med udarbejdelse af konceptet vil allerede eksisterende erfaringer med dokumentation og måling af inklusionsindsatsen blive inddraget.

Konceptforslaget vil blive forelagt Børne- og Ungdomsudvalget i februar 2013, samtidig med behandling i Kultur- og Fritidsudvalget.

- *Mulighed for at tilbyde flere forskellige sprogfag*

I budgetaftalen er det beskrevet, at der skal arbejdes med muligheden for at tilbyde flere forskellige sprogfag (kinesisk, spansk m.v.) som andet fremmedsprog, idet der fortsat skal undervises i tysk og fransk på den enkelte skole.

I samarbejde med skoleledere, LTU og K-Nord vil det blive undersøgt, hvorledes der kan tilbydes flere forskellige sprogfag som andet fremmedsprog. På baggrund heraf forelægges der en sag for Børne- og Ungdomsudvalget i marts 2013.

- *Analyse af moderniserings-/reoveringsbehov i lokaler på skolerne*

I perioden 2012-2013 er der afsat i alt 2 mio. kr. til en analyse af arealer på skoleområdet m.v. Budgetaftalens parter er enige om at anvende de 2 mio. kr. til i 2013 at analysere moderniserings-/reoveringsbehovet i lokaler på skolerne. Herudover vil analysen – som allerede besluttet i Budgetaftalen 2012-15 – tage sigte på det generelle behov for ændret anvendelse og modernisering af den kommunale bygningsmasse. Parterne er endvidere enige om derefter at afsætte de fornødne ressourcer til evt. indvendige reoveringsarbejder.

Forvaltningen udarbejder et forslag til kommissorium for analysen, som forelægges Økonomiudvalget i november 2012 og derefter fagudvalgene i december 2012.

2. Børn

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		3,56	3,38	3,38	3,38	13,69
A	Synergi sfa. netværksledelse (materialer, administrativ koordinering, tilkaldevikarkorps mm.)		-0,25	-0,50	-0,50	-0,50	-1,75
A	Pulje til dagtilbud A (jf. Finanslov 2012) – ansættelse af naturpædagog til deling mellem netværkene		0,25	0,50	0,50	0,50	1,75
P	Pulje til dagtilbud B (jf. Finanslov 2012) – styrkelse af inklusionsindsatsen på dagtilbudsområdet ift. dagtilbud med særlige sociale og integrationsmæssige udfordringer		1,00	1,00	1,00	1,00	4,00
A	Pulje til dagtilbud C (jf. Finanslov 2012) – Grundnormeringer		3,75	3,50	3,50	3,50	14,25
A	Forældrebetaling (25 % takster)		-1,19	-1,13	-1,13	-1,13	-4,56

Ad Synergi sfa. netværksledelse (materialer, administrativ koordinering, tilkaldevikarkorps mm.)

Det fremgår af budgetaftalen, at der forventes en ekstra synergieffekt i forbindelse med indførelse af netværksledelse på dagtilbudsområdet. Synergieffekten forventes at svare til 0,25 mio. kr. i 2013 stigende til årligt 0,5 mio. kr. fra 2014. Synergieffekten kan eventuelt gennemføres ved bedre udnyttelse af materialer, administrativ koordinering eller tilkaldevikarer.

Netværkene udmønter i samarbejde med forvaltningen besparelsen på de områder, hvor der kan opnås synergieffekter. Udmøntningen forventes afsluttet ultimo 2012.

Ad Pulje til dagtilbud **A** (jf. Finanslov 2012) – ansættelse af naturpædagog til deling mellem netværkene

I budgetaftalen afsættes der midler til ansættelse af en naturpædagog til deling mellem netværkene. Der er afsat 0,25 mio. kr. i 2013 stigende til 0,5 mio. kr. fra 2014. Forvaltningen overvejer at lade ansættelsen af naturpædagogen indgå som en del af det eksisterende samarbejde med Naturskolen i Raadvad. Der udarbejdes en beskrivelse for det faglige indhold i tilbuddet.

Ad Pulje til dagtilbud B (jf. Finanslov 2012) – styrkelse af inklusionsindsatsen på dagtilbudsområdet ift. dagtilbud med særlige sociale og integrationsmæssige udfordringer

Der er afsat 1 mio. kr. årligt til styrkelse af dagtilbud med særlige sociale og/eller integrationsmæssige udfordringer. Der er i forvejen afsat 1,6 mio. kr. til samme formål, der aktuelt tildeles ligeligt mellem tre institutioner med særlige sociale og integrationsmæssige udfordringer.

Der forelægges en sag for Børne- og Ungdomsudvalget i december 2012, hvori det foreslås, hvorledes midlerne fremover skal anvendes – herunder om antallet af dagtilbud, der modtager midler til formålet, skal udvides. Herudover vil der blive forelagt en ny inklusionsplan for hele børneområdet 0-18 år.

Ad Pulje til dagtilbud C (jf. Finanslov 2012) - Grundnormeringer

I budgetaftalen afsættes der 3,75 mio. kr. i 2013 og 3,5 mio. kr. årligt i 2014-16 til højere grundnormeringer i dagtilbud.

Forvaltningen foreslår, at de ekstra midler indarbejdes i ressourcetildelingsmodellen efter samme enhedsprincip som de eksisterende personaleressourcer på området. Det betyder, at børn i vuggestuealderen tildeles ressourcer svarende til det dobbelte af ressourcetildelingen til børn i børnehavealderen.

Ad Forældrebetaling (25 % takster)

Med godkendelsen af taksterne i Kommunalbestyrelsen 8. oktober 2012 er den højere forældrebetaling indarbejdet i taksterne. Takstberegningen hviler på en forudsætning om, at de ekstra ressourcer, bevilget til dagtilbudsområdet i Budgetaftale 2013-16, fordeles efter samme enhedsprincip som de eksisterende personaleressourcer på området (jf. ovenfor under "Pulje til dagtilbud C"). Såfremt denne forudsætning ændres, skal taksterne genberegnes.

Hensigtserklæringer

Det er derudover besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende områder:

- *Koncept for resultatopfølgning for forebyggende foranstaltninger og anbringelser*
I budgetaftalen anmodes forvaltningen om at udarbejde et oplæg med målepunkter og koncept for resultatopfølgning med fokus på, hvad der er sket og sker med de børn, der er omfattet af forebyggende foranstaltninger eller er anbragt. Opfølgningen skal gøre det muligt at sammenligne indsatsen før og nu. Oplægget forelægges Børne- og Ungdomsudvalget primo 2013.
- *Dokumentation og måling af effekten af inklusionsindsatsen i dagtilbud, skoler og klubber*
Processen er beskrevet under aktivitetsområde Skoler.

Øvrigt

Det er endvidere besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende forslag, som indgår i administrationens handlekatalog:

- *Mere effektiv kapacitetsudnyttelse i dagplejen (BØ 8)*

Forslaget igangsættes med henblik på løbende opfølgning i 2013. De effektiviseringsgevinster, som forslaget måtte medføre, øremærkes til en "central" pulje, der kan imødegå konsekvenser af demografiske ændringer, tillægsbevillingsbehov i løbet af 2013 og evt. nye tiltag på aktivitetsområderne, der udmøntes i forbindelse med budget 2014-17. De budgetmæssige konsekvenser følges i forbindelse med den kvartalsvise budgetopfølgning.

3. Anlægsvirksomhed, skoler

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		3,50	3,50	0,00	0,00	7,00
P	It i folkeskolen		3,50	3,50	0,00	0,00	7,00

Ad It i folkeskolen

Der er afsat 3,5 mio. kr. i 2013 og 3,5 mio. kr. i 2014 til højkapacitets trådløs netværksadgang, el-kapacitetsudvidelse og læringsværktøjer. Som beskrevet ovenfor under drift udarbejder forvaltningen aktuelt en plan for udmøntningen af anlægsinvesteringen. Planen forelægges Børne- og Ungdomsudvalget i december 2012.

Opfølgning på Budgetaftalen for 2013-16 for Kultur- og Fritidsudvalgets aktivitetsområder

Læseguide:

Fremdrift (trafiklys):

Som planlagt (overholdelse af milepæl og beløb)

Næsten som planlagt (ændring ift. milepæle)

Ikke som planlagt (ændring ift. beløb, manglende overholdelse af kritiske milepæle)

Projektet er både afsluttet og hjemtaget



Aktivitetsområde	Emne	Politisk eller administrativt projekt?	Dato for politisk eller administrativ behandling	Fremdrift	I t.kr.			
					Beløb 2013	Beløb 2014	Beløb 2015	Beløb 2016
Fritid	Justering af ungdomsklubtaksten	Administrativt	Ingen	Afsluttet	-700	-730	-740	-740
	Hensigtsserklæring: Dokumentation og måling af effekten af inklusionsindsatsen i dagtilbud, skoler og klubber	Politisk	07-02-2013	Grøn	0	0	0	0
Fritid Total					-700	-730	-740	-740
Idræt	Nedsættelse af tilskuddet til udendørs tennisbaner	Administrativt	01-02-2013	Grøn	-50	-100	-100	-100
	Hensigtsserklæring: Der skal sikres overgangsløsning for Trøngården IF, således at klubben kan fungere i anlægsperioden.	Politisk	07-02-2013	Grøn	0	0	0	0
	Tilskud til kunststofgræsbaner i Lundtofte (anlæg)	Politisk	07-03-2013	Rød	500	0	0	0
Idræt Total					450	-100	-100	-100
Bibliotek	Forenkling og justering af takster v. for sen aflevering	Administrativt		Grøn	-50	-50	-50	-50
	Øget mulighed for leje af E-bøger	Administrativt		Grøn	240	240	240	240
	Biblioteksbus lukkes fra 2014	Politisk	11-04-2013	Grøn	0	-750	-750	-750
	Åbent bibliotek Taarbæk	Politisk	07-02-2013	Rød	350	-150	-150	-150
Bibliotek Total					540	-710	-710	-710
Kultur	Reduktion af kulturfonden	Administrativt		Afsluttet	-50	-50	-50	-50
	Pulje til kulturelle aktiviteter	Politisk	07-03-2013	Grøn	300	300	300	300
	Hensigtsserklæring: Det undersøges, hvordan der kan sættes særligt fokus på kunstnerisk udsmykning i forbindelse med kommunens nybyggeri	Politisk	07-03-2013	Grøn	0	0	0	0
Kultur Total					250	250	250	250
Hovedtotal					540	-1.290	-1.300	-1.300

NOTAT
om
udmøntning af budget 2013-16 på Kultur- og Fritidsudvalgets område

Budgetaftalen 2013-16 af 4. oktober 2012 blev vedtaget af kommunalbestyrelsen den 8. oktober 2012, og udmøntningen er sat i gang.

På Kultur- og Fritidsudvalgets områder er der tale om ændringer på nedenstående aktivitetsområder:

- Fritid
- Idræt
- Bibliotek
- Kultur

samt anlægsvirksomhed.

Budgetpunkterne er opdelt i politiske (P) og administrative (A) poster.

1. Fritid

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		0,70	-0,73	-0,74	-0,74	-2,91
A	Justering af ungdomsklubtaksten (FR4)		-0,70	-0,73	-0,74	-0,74	-2,91

Ad justering af ungdomsklubtaksten

Som konsekvens af vedtagelsen af handleforslag FR4 øges den månedlige forældrebetaling pr. 1. januar 2013 til 200 kr. pr. måned. Såfremt takststigningen får konsekvenser for tilslutningen til ungdomsklubberne, vil dette blive håndteret i forbindelse med kapacitetstilpasningen ved 1. anslået regnskab 2013.

Hensigtserklæringer

Det er derudover besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende område:

- *Dokumentation og måling af effekten af inklusionsindsatsen i dagtilbud, skoler og klubber*

I budgetaftalen er det beskrevet, at effekten af den iværksatte inklusionsindsats i dagtilbud, skoler og klubber fremover løbende skal dokumenteres og måles.

Forvaltningen vil tage initiativ til udarbejdelse af et fælles koncept til dokumentation og måling af effekten af inklusionsindsatsen. I forbindelse med udarbejdelse af konceptet vil allerede eksisterende erfaringer med dokumentation og måling af inklusionsindsatsen blive inddraget.

Konceptforslaget vil blive forelagt Kultur- og Fritidsudvalget i februar 2013 samtidig med behandlingen i Børne- og Ungdomsudvalget.

2. Idræt

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		-0,05	-0,10	-0,10	-0,10	-0,35
A	Nedsættelse af tilskuddet til udendørs tennisbaner (ID3)		-0,05	-0,10	-0,10	-0,10	-0,35

Ad Nedsættelse af tilskuddet til udendørs tennisbaner

Vedtagelsen af forslag ID3 betyder, at kommunens tilskud til 38 tennisbaner reduceres med 2.145 kr. pr. bane, fra 17.645 kr. til 15.500 kr. Derudover overgår opgaven renholdelsen af centre court fra Lyngby Tennisklub til Lyngby Stadion.

Hensigtserklæringer

Det er derudover besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende område:

- *Der skal sikres overgangsløsning for Trongården IF, således at klubben kan fungere i anlægsperioden*
Forvaltningen har i gang sat en undersøgelse af mulige alternative indplaceringer af atletikklubben i de omkringliggende kommuner. Det skal tillige afklares, hvad behovet er hos Trongården IF.
Der vil blive fremlagt en sag i Kultur- og Fritidsudvalget om status i februar 2013.

3. Bibliotek

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		0,54	-0,71	-0,71	-0,71	-1,59
A	Forenkling og justering af takster v. for sen aflevering (BI1)		-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,20
A	Øget mulighed for lån af e-bøger		0,24	0,24	0,24	0,24	0,96
P	Biblioteksbus lukkes fra 2014 (BI6)		0,00	-0,75	-0,75	-0,75	-2,25
P	Åbent bibliotek i Taarbæk (BI5b)		0,35	-0,15	-0,15	-0,15	-0,10

Ad Forenkling og justering af takster v. for sen aflevering

Forenklingen af taksterne i forslag (BI1) reducerer antallet af bødeintervaller og øger størrelsen af bøderne ved aflevering mere end 30 dage for sent.
Ændringen vil blive annonceret og træder i kraft 1. januar 2013.

Ad Øget mulighed for lån af e-bøger

I budgetaftalen indgik et politisk ønske om styrkelse af området for lån af e-bøger, så det fremover vil være muligt at foretage 4 downlån pr. måned i stedet for de nuværende 2.
Ændringen vil blive annonceret og træder i kraft 1. januar 2013.

Ad Biblioteksbus lukkes fra 2014

Implementeringen påbegyndes i 2013, og der forelægges en sag i KFU om udmøntningen i april 2013.

Ad Åbent bibliotek i Taarbæk

Forslaget er identisk med handleforslag (BI5b).
Der forelægges en politisk sag i februar, hvor der vil være et forslag til en nærmere tidsplan for investeringen i 2013 og for etableringen af det åbne bibliotek.

4. Kultur

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		0,25	0,25	0,25	0,25	1,00
A	Reduktion af Kulturfonden (KU1)		-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,20
P	Pulje til kulturelle aktiviteter		0,30	0,30	0,30	0,30	1,20

Ad Reduktion af Kulturfonden

Kulturfondens budget reduceres med 50.000 kr. årligt, jf. handleforslag (KU1).

Ad Pulje til kulturelle aktiviteter

I budgetaftalen indgår et politisk ønske om en udvidelse af omfanget af kulturelle aktiviteter med 300.000 kr. årligt.

Et forslag til udmøntning vil blive forelagt i Kultur- og Fritidsudvalget i marts 2013 efter vedtagelsen af kulturudviklingsstrategien.

Hensigtserklæringer

Det er derudover besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende område:

- *Det undersøges, hvordan der kan sættes særligt fokus på kunstnerisk udsmykning i forbindelse med kommunens nybyggeri*
I budgetaftalen indgår et politisk ønske om øget fokus på kunstnerisk udsmykning af kommunens nybyggeri.
Forvaltningen vil tage kontakt til andre kommuner, bl.a. Ballerup og på den baggrund komme med et oplæg til, hvordan der kan arbejdes med temaet. Der vil blive forelagt en sag for KFU i marts 2013.

5. Anlægsvirksomhed, Idræt

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		0,50	0,00	0,00	0,00	0,50
P	Tilskud til kunststofgræsbane i Lundtofte		0,50	0,00	0,00	0,00	0,50

Ad Tilskud til kunststofgræsbane i Lundtofte

Der er igangsat en dialog med Lundtofte Boldklub om en nærmere tidsplan for arbejdet med at anlægge kunststofbanen. Der vil blive fremlagt en sag, når der foreligger en nærmere tidsplan, hvilket formentlig vil være ved udgangen af 1. kvartal.

Opfølgning på Budgetaftalen for 2013-16 for Social- og Sundhedsudvalgets aktivitetsområder

Læseguide:

Fremdrift (trafiklys):

Som planlagt (overholdelse af milepæl og beløb)

Næsten som planlagt (ændring ift. milepæle)

Ikke som planlagt (ændring ift. beløb, manglende overholdelse af kritiske milepæle)

Projektet er både afsluttet og hjemtaget



Aktivitetsområde	Emne	Politisk eller administrativt projekt?	Dato for politisk eller administrativ behandling	Fremdrift	I t.kr.			
					Beløb 2013	Beløb 2014	Beløb 2015	Beløb 2016
Ældre	Omsorgsboliger i bynært område fremfor nyt plejehjem	Politisk	05-12-2012	Gul	0	-2.810	-10.230	-10230
	Frit valg området - lavere interne timepriser gennem best practice	Administrativt	Ultimo 2012	Grøn	-500	-500	-500	-500
	Træning af ældre med inkontinens	Administrativt	01-01-2013	Grøn	-150	-300	-300	-300
	Ensartet budgettildeling mellem Lystoftebakken og de øvrige områdecentre	Administrativt	Ultimo 2012	Grøn	-2.200	-2.200	-2.200	-2200
	Kvalitetsforbedring af ældreplejen - aktiviteter på områdecentre	Politisk	16-01-2013	Grøn	2.200	2.200	2.200	2200
	Moderniseringsaftalen, nye udbudsregler frit valgs området	Politisk	06-02-2013	Grøn	0	-1.000	-1.000	-1000
	Hensigtsserklæring: Stillingtagen til fysisk placering af de 40 nye omsorgsboliger	Politisk	05-12-2012	Grøn	0	0	0	0
	Hensigtsserklæring: Udviklingen i den aldersmæssige fordeling af elever på SOSU-elevuddannelsen i kommunen	Politisk	12-06-2013	Grøn	0	0	0	0
	Hensigtsserklæring: Undersøge muligheden for at gøre et plejecenter til "forsknings-plejecenter"	Politisk	10-04-2013	Grøn	0	0	0	0
	Hensigtsserklæring: At ingangsætte initiativet "Optimering af arbejds gange ved løft af borgere" (ÆL 3)	Politisk	10-04-2013	Grøn	0	0	0	0
	Hensigtsserklæring: At ingangsætte initiativet "Lean af driften på plejehjem" (ÆL 7)	Politisk	06-03-2013	Grøn	0	0	0	0
	Hensigtsserklæring: At ingangsætte initiativet "Etablering af sygeplejeklinik på Mollebo" (ÆL 12)	Politisk	10-04-2013	Grøn	0	0	0	0
	Hensigtsserklæring: At ingangsætte initiativet "Nyt udbud på indkøbsordningen - indkøb og udbringning af dagligvarer (ÆL 18)	Politisk	05-12-2012	Grøn	0	0	0	0
Ældre Total					-650	-4.610	-12.030	-12030

Handicappede	Styrket fokus på sagsopfølgning og dokumentation	Administrativt		Green	-700	-1.500	-1.500	-1500	
	Voksenspecialundervisning - brug af privatpraktiserende logopæd	Politisk	05-12-2012	Green	-140	-140	-140	-140	
	Gennemgang af sager m. samværs- og aktivitetstilbud	Administrativt		Green	-380	-500	-500	-500	
	Styrkelse af det psykiatriske område med fokus på forbedret samarbejde med distriktpsychiatrien	Politisk	06-03-2013	Green	900	1.500	1.750	2250	
	Tilpasning/omlægning af pladser i socialpsykiatrien, mulighed for evt. helhedsplan på sigt	Politisk	06-03-2013	Green	-900	-1.500	-1.750	-2250	
	Hensigtsserklæring: Der igangsættes initiativ vedrørende "Videre arbejde med helhedsplan for socialpsykiatrien" (HA 9)	Politisk	06-03-2013	Green	0	0	0	0	
Handicappede Total						-1.220	-2.140	-2.140	-2140
Sundhed	Anvendelse af skærmt teknologi	Politisk	06-02-2013	Green	-1.000	-2.000	-2.500	-2500	
	Pulje til sundhed, udsatte/kronikere (jf. Finanslov 12)	Politisk	16-01-2013	Green	1.000	1.000	1.000	1000	
	Hensigtsserklæring: Der iværksættes en undersøgelse af udviklingen i serviceniveauet i Tandplejen og effektiviseringspotentialet - både kvalitativt og økonomisk - ved at sammenlægge kommunens tandklinikker	Politisk	06-03-2013	Green	0	0	0	0	
	Hensigtsserklæring: At ingangsætte initiativet "Ændret ledelsesstruktur og besparelser på driften på tandplejen" (SU 1)	Politisk	06-02-2013	Green	0	0	0	0	
	Hensigtsserklæring: At ingangsætte initiativet "Reduktion i forebyggelige (gen-)indlæggelser via tidlig opsporing/handling" (SU 6)	Politisk	06-03-2013	Green	0	0	0	0	
Sundhed Total						0	-1.000	-1.500	-1500
Hovedtotal						-1.870	-7.750	-15.670	-15670

22 NOV. 2012

Journalnr. : 20121010127
Dato : 6.11.2012
Skrevet af : cwv / 3363

Sag: 4 Bilag: 2

NOTAT
om

udmøntning af budget 2013-16 på Social- og Sundhedsudvalgets område

Budgetaftalen 2013-16 af 4. oktober 2012 blev vedtaget af kommunalbestyrelsen den 8. oktober 2012, og udmøntningen er sat i gang.

På Social- og Sundhedsudvalgets områder er der tale om ændringer på nedenstående aktivitetsområder:

1. Ældre
2. Handicappede
3. Sundhed

Budgetpunkterne er opdelt i politiske (P) og administrative (A) poster.

1. Ældre

	Mio. kr.	2013-pris- og lønniveau	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		-0,65	-4,61	-12,03	-12,03	-29,32
P		Omsorgsboliger i bynært område i stedet for nyt plejehjem (den daglige drift)		-2,81	-10,23	-10,23	-23,27
A		Frit valg-området – lavere interne timepriser gennem best practice	-0,50	-0,50	-0,50	-0,50	-2,00
A		Træning af ældre med inkontinens	-0,15	-0,30	-0,30	-0,30	-1,05
A		Ensartet budgettildeling mellem Lystoftebakken og de øvrige områdecetre	-2,20	-2,20	-2,20	-2,20	-8,80
P		Kvalitetsforbedring af ældreplejen – aktiviteter på områdecetrene	2,20	2,20	2,20	2,20	8,80
P		Moderniseringsaftalen		-1,00	-1,00	-1,00	-3,00

Ad Omsorgsboliger i bynært område i stedet for nyt plejehjem (daglige drift)

Omsorgsboligerne blev besluttet opført i stedet for plejeboliger, og der skal således ske en endelig begrebsafklaring af tilbuddet, idet der er tale om et tilbud som placerer sig mellem de gængse tilbud i form af hjemmepleje og plejehjem. Der udarbejdes et oplæg til det fremtidige indhold af omsorgsboliger, som drøftes på Social- og Sundhedsudvalgsmødet i februar 2013.

Der skal endvidere udarbejdes et nyt byggeprogram (udbudsform, trafikale forhold, driftsudgifter, energiforhold m.v.) samt tages stilling til placering. Byggeprogram til politisk godkendelse forventes at kunne præsenteres juni 2013, idet der først skal tages stilling til byggeriets placering. Forholdet omkring placering indgår i øvrigt som en selvstændig indsats/hensigtserklæring jf. nedenfor og forelægges Social- og Sundhedsudvalget i december 2012.

Ad Frit valg-området – lavere interne timepriser gennem best practice

Gennem en styrket og systematisk anvendelse af benchmarking på frit valg-området mellem de forskellige hjemmeplejegrupper forventes det, at man vil kunne udbrede og implementere erfaringer fra de bedst fungerende grupper og derigennem sænke det gennemsnitlige omkostningsniveau på tværs af områdecetrene i DKL. Indsatsen er igangsat og forventes afsluttet sidst i 2013, dog således at man allerede i 2013 forventer at opnå rationalet.

Ad Træning af ældre med inkontinens

Der skal i januar 2013 nedsættes en arbejdsgruppe bestående af inkontinenssygeplejersker og repræsentanter fra Center for Træning og Omsorg, som skal forestå en detaljplanlægning,

således at man fra først i 2013 kan påbegynde aktiviteten. Indsatsens økonomiske aspekter vil blive fulgt løbende gennem den almindelige budgetopfølgning. Derudover vil der gennem hele implementeringsperioden være et særligt fokus på, at borgeren ikke oplever indsatsen som en forringelse af vedkommendes livskvalitet og borgeren vil derfor også blive inddraget under hele forløbet.

Ad Ensartet budgettildeling mellem Lystoftebakken og de øvrige områdecentre

Lystoftebakkens plejehjemsdrift budgetteres efter samme principper som kommunens øvrige plejehjem, idet denne ydelse er sammenlignelig på tværs af kommunen. Der er taget 2,2 mio. kr. på budgettet. Dette beløb dækker både plejehjemsdriften og de beskyttede boliger. Den endelige model for de beskyttede boliger vil blive fastlagt efter dialog med Lystoftebakken. Implementering påbegyndes primo 2013.

Ad Kvalitetsforbedring af ældreplejen – aktiviteter på områdecentre

Social- og Sundhedsudvalget forelægges i januar 2013 oplæg til principper for udmøntning af beslutningen. Efterfølgende vil arbejdsgruppe bestående repræsentanter fra områdecentrene, madservice og Center for Træning og Omsorg – efter inddragelse af borgere, pårørende og Seniorråd - udarbejde konkrete forslag til udmøntning af beslutningen. Forslag til konkret udmøntning forelægges politisk i marts 2013 med henblik på drøftelse og endelig stillingtagen.

Ad Moderniseringsaftalen

Som følge af moderniseringsaftalen ændres reglerne for tilvejebringelse af frit valg til borgene, således at kommunerne nu kan benytte udbudsmodellen frem for godkendelsesmodellen uden selv at skulle afgive bud. Der foregår en endelig afklaring af aftalens indhold, herunder hvilke mulige scenarier som tegner sig mht. udbud. I februar 2013 forelægges mulige scenarier for udbud til politisk drøftelse, idet der bl.a. skal tages beslutning om antallet af leverandører på frit valg-området.

Hensigtserklæringer

Det er derudover besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende områder:

- *Stillingtagen til fysisk placering af de 40 nye omsorgsboliger*
Social- og Sundhedsudvalget forelægges sag vedrørende mulige placeringer af de nye omsorgsboliger samt ejerforhold i december 2012.
- *Udviklingen i den aldersmæssige fordeling af elever på SOSU-uddannelsen i kommunen*
Udviklingen i det aldersmæssige miks blandt kommunens SOSU-elever følges og sammenholdes med erfaringer fra andre kommuner. Udviklingen følges løbende ifm. sager i Social- og sundhedsudvalget i juni og december møderne.
- *Undersøge muligheden for at gøre et plejecenter til "forskningsplejecenter"*
Der nedsættes arbejdsgruppe med henblik på afgrænsning af hvilke plejehjem som vil kunne indgå i et "forskningsplejecenter"-koncept og dermed bygge videre på de relationer der allerede er etableret mellem kommunen og DTU. Det vurderes tillige om man skal udbrede konceptet til at omfatte flere plejecentre, som hver indgår i et samarbejde med DTU på forskellige områder. Forslag til koncept for et fremtidig "forskningsplejecenter" forelægges i april 2013 til politisk drøftelse.

Øvrigt

Det er endvidere besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende forslag, som indgår i administrationens handlekatalog:

- *Optimering af arbejdsgange ved løft af borgere (ÆL 3)*
- *Lean af driften på plejehjem (ÆL 7)*
- *Etablering af sygeplejeklinik på Møllebo (ÆL 12)*

- *Nyt udbud på indkøbsordning – indkøb og udbringning af dagligvarer (ÆL 18)*

Forslagene igangsættes med henblik på løbende opfølgning i 2013. De effektiviseringsgevinster, som forslagene måtte medføre, øremærkes til en "central" pulje, der kan imødegå konsekvenser af demografiske ændringer, tillægsbevillingsbehov i løbet af 2013 og evt. nye tiltag på aktivitetsområderne, der udmøntes i forbindelse med budget 2014-17. De budgetmæssige konsekvenser følges i forbindelse med den kvartalsvise budgetopfølgning.

2. Handicappede

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		-1,22	-2,14	-2,14	-2,14	-7,64
A	Styrket fokus på sagsopfølgning og dokumentation		-0,70	-1,50	-1,50	-1,50	-5,20
P	Voksenspecialundervisning – brug af privatpraktiserende logopæd		-0,14	-0,14	-0,14	-0,14	-0,56
A	Gennemgang af sager m. samværs- og aktivitetstilbud		-0,38	-0,50	-0,50	-0,50	-1,88
P	Styrkelse af det psykiatriske område med fokus på forbedret samarbejde med distriktpsychiatrien		0,90	1,50	1,75	2,25	6,40
P	Tilpasning/omlægning af pladser i socialpsykiatrien, mulighed for evt. helhedsplan på sigt		-0,90	-1,50	-1,75	-2,25	-6,40

Ad Styrket fokus på sagsopfølgning og dokumentation

Tiltaget udmøntes administrativt. Primo 2013 ansættes 3 ekstra rådgivere i en 2-årig periode til håndteringen af sagsopfølgning og sikring af relevant dokumentation. Udgiften herved finansieres af tiltagets besparelser på driftsbudgettet. Primo 2014 aflægges rapport over indsatsens foreløbige effekt.

Ad Voksenspecialundervisning – brug af privatpraktiserende logopæd

Tiltaget udmøntes ved at henvise borgere med stemmevanskeligheder, der bevilges voksenspecialundervisning, til en privatpraktiserende logopæd, som der indgås aftale med. Der udarbejdes en revideret kvalitetsstandard for ordningen, som fremlægges for Social og Sundhedsudvalget i december 2012.

Ad Gennemgang af sager m. samværs- og aktivitetstilbud

Tiltaget udmøntes administrativt via en ekstraordinær gennemgang af samtlige sager med borgere i samværs- og aktivitetstilbud. Implementeringen af tiltaget er primært et anliggende mellem kommunen og det enkelte tilbud. I det omfang gennemgangen evt. måtte påvirke borgerens deltagelse i tilbuddet vil borgeren blive inddraget.

Ad Styrkelse af det psykiatriske område med fokus på forbedret samarbejde med distriktpsychiatrien

Tiltaget krydsfinansieres via 'tilpasning/omlægning af pladser i socialpsykiatrien, med mulighed for evt. helhedsplan på sigt'. Der udarbejdes en konkret plan for tiltaget, i overensstemmelse med helhedsplanen for socialpsykiatrien. Først og fremmest sættes fokus på tilpasning/omlægning af pladser i socialpsykiatrien. Planen forelægges Social- og Sundhedsudvalget i 1. kvartal 2013. Der vil i denne forbindelse blive lavet en plan for styrkelse af det psykiatriske område med fokus på et forbedret samarbejde med driftspsykiatrien.

Øvrigt

Det er endvidere besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende forslag, som indgår i administrationens handlekatalog:

- *Videre arbejde med helhedsplan for socialpsykiatrien (HA9)*

Forslaget igangsættes med henblik på løbende opfølgning i 2013. De effektiviseringsgevinster, som forslaget måtte medføre, øremærkes til en "central" pulje, der kan imødegå konsekven-

ser af demografiske ændringer, tillægsbevillingsbehov i løbet af 2013 og evt. nye tiltag på aktivitetsområderne, der udmøntes i forbindelse med budget 2014-17. De budgetmæssige konsekvenser følges i forbindelse med den kvartalsvise budgetopfølgning.

3. Sundhed

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		0,00	-1,00	-1,50	-1,50	-4,00
P	Anvendelse af skærmteknologi (SU5)		-1,00	-2,00	-2,50	-2,50	-8,00
P	Pulje til sundhed, udsatte/kronikere (jf. finanslov 12)		1,00	1,00	1,00	1,00	4,00

Ad Anvendelse af skærmteknologi

Forslaget er et tværfagligt projekt og vedrører således både sundheds- og ældreområdet. Projektet forankres på ældreområdet, herunder ansættelsen af en projektleder. Derudover undersøges det, hvordan der mest hensigtsmæssigt kan investeres i de ca. 200 skærme som er nødvendige, og om investeringen vil have et volumen, så det kræver et egentligt udbud. Udmøntningen af besparelsen skal fordeles mellem de to aktivitetsområder på følgende vis. Sundhedsområdet reduceres med 1,4 mio. kr. årligt. Ældreområdet tilføres 0,4 mio. kr. i 2013, mens det reduceres med 0,6 mio. kr. og 1,1 mio. kr. i 2015 og 2016. Der vil blive forelagt sag for Social- og Sundhedsudvalget i februar.

Ad Pulje til sundhed, udsatte/kronikere

Der vil blive udarbejdet et oplæg til udmøntningen af puljen til sundhed, udsatte og kronikere. Oplægget vil ligge i forlængelse af KL's anbefaling om en styrket sundhedsindsats, såvel som udmøntningen af kommunens egen Sundhedsstrategi. Der vil blive forelagt en sag for Social- og Sundhedsudvalget i januar 2013.

Hensigtserklæringer

Det er derudover besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende område:

- *Der iværksættes en undersøgelse af udviklingen i serviceniveauet i Tandplejen og effektiviseringspotentialet - både kvalitativt og økonomisk - ved at sammenlægge kommunens tandklinikker*
Af budgetaftalen fremgår det, at der skal igangsættes et arbejde med at undersøge mulighederne for sammenlægning af kommunens tandklinikker og udviklingen i serviceniveauet i tandplejen. Der vil blive fremlagt en sag i Social- og Sundhedsudvalget i marts 2013, hvor der vil blive givet en status på undersøgelsen. Herudover vil undersøgelsen af serviceniveauet blive forelagt for udvalget i januar 2013.

Øvrigt

Det er endvidere besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende forslag, som indgår i administrationens handlekatalog:

- *Ændret ledelsesstruktur og besparelser på driften på tandplejen (SU 1)*
- *Reduktion i forebyggelige (gen)indlæggelser via tidlig opsporing/handling (SU 6)*

Forslagene igangsættes med henblik på løbende opfølgning i 2013. De effektiviseringsgevinster, som forslaget måtte medføre, øremærkes til en "central" pulje, der kan imødegå konsekvenser af demografiske ændringer, tillægsbevillingsbehov i løbet af 2013 og evt. nye tiltag på aktivitetsområderne, der udmøntes i forbindelse med budget 2014-17. De budgetmæssige konsekvenser følges i forbindelse med den kvartalsvise budgetopfølgning.

Opfølgning på Budgetaftalen for 2013-16 for Teknik- og Miljøudvalgets aktivitetsområder

Læseguide:

Fremdrift (trafiklys):

Som planlagt (overholdelse af milepæl og beløb)

Næsten som planlagt (ændring ift. milepæle)

Ikke som planlagt (ændring ift. beløb, manglende overholdelse af kritiske milepæle)

Projektet er både afsluttet og hjemtaget



Aktivitetsområde	Emne	Politisk eller administrativt projekt?	Dato for politisk eller administrativ behandling	Fremdrift	I t.kr.			
					Beløb 2013	Beløb 2014	Beløb 2015	Beløb 2016
Grønne områder og kirkegårde	Genbrug juletræ	Administrativt	04-10-2012	✓	0	-90	-90	-90
	Nedlukning af aktiviteterne i Den Gamle Have, som vil overgå til udlejning	Politisk	11-06-2013	✓	0	-70	-70	-70
	Omlægning af kolonihaveleje efter markedsvilkår	Administrativt	01-07-2013	✓	-150	-220	-380	-540
	Stigning i gravstedsleje for urnegravsteder	Politisk	15-01-2013	✓	-140	-140	-140	-140
	Justering af brugerbetaling for leje af grønne områder	Politisk	15-01-2013	✓	-50	-50	-50	-50
Grønne områder og kirkegårde Total					-340	-570	-730	-890
Trafikanlæg mv.	Leje for ræden over plads foran Lyngby Rådhus	Politisk	15-01-2013	✓	-10	-20	-20	-20
	Hensigtsserklæring: At igangsætte initiativet "Bådfarten - omorganisering" (TR8b)	Politisk	10-04-2013	✓	0	0	0	0
	Anlæg af supercykelstier	Politisk	01-04-2013	✓	2.000	0	0	0
Trafikanlæg mv. Total					1.990	-20	-20	-20
Hovedtotal					1.650	-590	-750	-910

N O T A T
om
udmøntning af Budget 2013-16 på Teknik- og Miljøudvalgets område

Budgetaftalen 2013-16 af 4. oktober 2012 blev vedtaget af kommunalbestyrelsen den 8. oktober 2012, og udmøntningen er sat i gang.

På Teknik- og Miljøudvalgets områder er der tale om ændringer på nedenstående aktivitetsområder:

- Grønne områder og kirkegårde
- Trafikanlæg mv.
- Administration - byggesagsgebyrer samt anlægsvirksomhed.

Budgetpunkterne er opdelt i politiske (P) og administrative (A) poster.

1. Grønne områder og kirkegårde

<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
Sum		-0,34	-0,57	-0,73	-0,89	-2,53
A	Genbrug Juletræ (GR3)	0,00	-0,09	-0,09	-0,09	-0,27
P	Nedlukning af aktiviteterne i Den Gamle Have, som vil overgå til udlejning (GR6)	0,00	-0,07	-0,07	-0,07	-0,21
A	Omlægning af kolonihaveleje efter markedsvilkår (GR10)	-0,15	-0,22	-0,38	-0,54	-1,29
P	Stigning i gravstedsleje for urnegravsteder (GR11)	-0,14	-0,14	-0,14	-0,14	-0,56
P	Justering af brugerbetaling for leje af grønne områder	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,20

Ad Genbrug Juletræ

I forlængelse af handlekatalogets beskrivelse, vil arrangementet omkring Genbrug Juletræ ophøre med virkning fra budgetåret 2014. Således vil denne aktivitet blive afholdt for sidste gang 5. januar 2013.

Ad nedlukning af aktiviteter i Den Gamle Have, som vil overgå til udlejning

I løbet af 1. kv. 2013 tages der stilling til, hvorledes den Gamle Have ændrer status (udlejes eller bruges til andre formål). Herefter fastlægges en plan for afviklingen af de aktiviteter, der i dag foregår på stedet. Samtidig tages stilling til, hvorledes alle de store planter, primært fra Sophienholm, fremover vinteropbevares.

Der vil blive forelagt en sag for udvalget i juni 2013.

Ad omlægning af kolonihaveleje efter markedsvilkår

Forvaltningen vil genoptage forhandlinger med kolonihaveforbundet mhp. justeringer fra 2013.

Kolonihavelejen vil fremadrettet søges justeret efter markedsvilkår, og i overensstemmelse med de retningslinjer, som Miljøministeriet udsteder.

Ad stigning af gravstedleje for urnegravsteder

Gravstedsleje omlægges til prisdifferentiering, således at:

- Kistegravsteder undergår alene en alm. fremskrivning i året der kommer. Prisen for ydelsen vil udgøre 57,50 kr./år pr. m². Dette er allerede indarbejdet i det godkendte takstblad.
- Urnegravsteder opskrives derimod ekstraordinært, således at den årlige pris vil udgøre 115 kr. pr. m² i 2013 for kommunens egne borgere. Prisen for udenbysborgere er 230 kr. pr. m² i 2013. Det er alene jordlejen, som stiger ekstraordinært - Renholdelsesdelen undergår kun en alm. prisfremskrivning.

Urnegravsteder afgrænses ift. kistegravsteder på skillelinien 3 m². Fra 3 m² og op afregnes efter pris for kistegravsteder.

Teknik- og Miljøudvalget anmodes om i november 2012 over for Kommunalbestyrelsen at anbefale de fremlagte takster i tillæg til det samlede takstblad, således at de kan få virkning fra 01.01.2013.

Ad justering i brugerbetaling for leje af grønne områder

Vedtagelsen af handlekatalogforslaget indebærer, at der gennemføres en ekstraordinær takstforøgelse således at:

- Brugerbetaling for salg af juletræer af større omfang på kommunale arealer udgør 21.400 kr.
- Brugerbetaling for salg af juletræer af mindre omfang på kommunale arealer udgør 10.000 kr.
- Brugerbetaling for leje af cirkuspladser udgør 4.600 kr.
- (Ny) brugerbetaling for anvendelse af kommunale grønne arealer udgør 500 kr.
- (Ny) brugerbetaling for anvendelse af kommunale grønne arealer i kommercielt regi udgør 2.000 kr.

Prisen for salg af juletræer på vejarealer følger i øvrigt m²-prisen for udendørsservering.

Teknik- og Miljøudvalget anmodes om i november 2012, over for kommunalbestyrelsen, at anbefale de fremlagte takster i tillæg til det samlede takstblad, således at de kan få virkning fra 01.01.2013.

2. Trafikanlæg mv.

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		-0,01	-0,02	-0,02	-0,02	-0,07
P	Leje for råden over plads foran Lyngby Rådhus		-0,01	-0,02	-0,02	-0,02	-0,07

Ad leje for råden over plads foran Lyngby Rådhus

Lejen for særlig råden over pladsen foran Lyngby Rådhus udgør 2.180 kr./døgn (indregnet administrationsgebyr). Udgifter til toiletter og forbrug afholdes af lejer ved siden af. Handlekataloget forudsætter virkning baseret på ½-års-effekt i 1. driftsår (2013).

Teknik- og Miljøudvalget anmodes om i november 2012, over for kommunalbestyrelsen at anbefale de fremlagte takster i tillæg til det samlede takstblad for 2013.

For at effektuere udlejning af pladsen skal Center for Miljø og Plan udarbejde et "Regulativ for pladsen foran Lyngby Rådhus". Det forventes at tage min. 4 mdr., før et godkendt regulativ kan træde i kraft, idet forslag til regulativ forudgående skal drøftes og behandles i Teknik- og Miljøudvalget. Efterfølgende skal forslaget godkendes af politiet, og det endelige regulativ skal godkendes i kommunalbestyrelsen.

Forslag til regulativ forventes forelagt i Teknik- og Miljøudvalget januar 2013.

Hensigterklæring

Det er endvidere besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende forslag, som indgår i administrationens handlekatalog:

- *Bådarten – omorganisering (TR8b)*

Forslaget igangsættes med henblik på løbende opfølgning i 2013. De effektiviseringsgevinster, som forslaget måtte medføre, øremærkes til en pulje, der kan imødegå konsekvenser af demografiske ændringer, tillægsbevillingsbehov i løbet af 2013 og evt. nye tiltag på aktivitetsområderne, der udmøntes i forbindelse med budget 2014-17. De budgetmæssige konsekvenser følges i forbindelse med den kvartalsvise budgetopfølgning.

3. Anlægsvirksomhed, trafikanlæg mv.

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		2,00	0,00	0,00	0,00	2,00
P	Anlæg af supercykelstier		2,00	0,00	0,00	0,00	2,00

Ad anlæg af supercykelstier

Der afsættes en ramme på 2,0 mio. kr. til etablering af et cykelstinet med god sikkerhed og fremkommelighed. Det forudsættes, at det indgår som andel i det regionale projekt med regionale cykelstinet.

Der sigtes helt aktuelt på tanker omkring en kommende Birkerød/Allerød-rute. Der skal etableres et samarbejde med beliggenhedskommunerne. I dette regi skal man finde frem til det samlede anlæg. Staten skal involveres i relation til ansøgning omkring støttemidler. (Som et led i regeringens trafikaftale er der afsat særlig pulje til etablering af supercykelstier).

Planlægningsfasen vurderes at ligge i 1. halvår 2013. Selve udførelsen af projektet vil tidligst blive 2. halvår 2013.

Sagen om supercykelstiprojektet vil blive forelagt for Teknik- og Miljøudvalget i løbet af 1. kvartal 2013.

Opfølgning på Budgetaftalen for 2013-16 for Økonomiudvalgets aktivitetsområder

Læseguide:

Fremdrift (trafiklys):

Som planlagt (overholdelse af milepæl og beløb)

Næsten som planlagt (ændring ift. milepæle)

Ikke som planlagt (ændring ift. beløb, manglende overholdelse af kritiske milepæle)

Projektet er både afsluttet og hjemtaget



Aktivitetsområde	Emne	Politisk eller administrativt projekt?	Dato for politisk eller administrativ behandling	Fremdrift	I t.kr.			
					Beløb 2013	Beløb 2014	Beløb 2015	Beløb 2016
Administration	Effektivisering, opgavebortfald og prioritering i administrationen (A)	Politisk	25-10-2012		-3.000	-6.000	-6.000	-6.000
	Nedbringelse af sygefravær ved investering i arbejdsmiljø	Administrativt	Ved 1. anslået		-600	-600	-600	-600
	Strømbesparelse ved dvale	Administrativt	Ingen		-300	-300	-300	-300
	Gennemgang af programportefølje	Administrativt	Ingen		-100	-100	-100	-100
	Obligatorisk selvbetjening - 2. bølge	Politisk	23-05-2012		0	-1.170	-1.540	-2.310
	Besparelse på den centrale lederudvikling	Administrativt	Ingen		-500	-500	-500	-500
	Øget digitalisering af KMB	Politisk	13-12-2012		-200	-200	-200	-200
	Stigning i byggesagsgebyrer	Administrativt	jan/feb 2013		-200	-200	-200	-200
	Kortere byggesagsbehandlingstider	Administrativt	jan/feb 2013		200	200	200	200
Administration Total					-4.700	-8.870	-9.240	-10.010

Puljebeløb til særlige formål	Moderniseringsaftale	Administrativt	Ingen		-170	-270	-320	-320	
	Reduktion af eksterne konsulenter (inkl. Anlæg)	Politisk	24-01-2013		-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	
	Demografipulje udgår (PU)	Administrativt	Afsluttet	Afsluttet	-5.100	-5.100	-5.100	-5.100	
	Risikopulje udgår (PU)	Administrativt	Afsluttet	Afsluttet	-10.200	-10.200	-10.200	-10.200	
	Takststigninger ved leje af haller, sale mm.	Politisk	24-01-2013		-250	-250	-250	-250	
Puljebeløb til særlige formål Total						-16.720	-16.820	-16.870	-16.870
Kommunale ejendomme	Øgede lejeindtægter	Administrativt	1. anslået 2013		-1.000	-1.500	-2.000	-2.500	
	Rammerreduktion	Politisk	15-01-2013		-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	
	Anlæg: Ejendomssalg - Idrætsby, jf. ØU 28.8.12	Politisk	12-03-2013		0	-33.250	0	0	
	Anlæg: Driftsmæssig konsekvens af ejendomssalg	Administrativt	Ingen		1.000	1.700	700	700	
Kommunale ejendomme Total						-1.000	-34.050	-2.300	-2.800
Beskæftigelse	Udvidelse af tværfagligt samarbejde på sundheds- og beskæftigelsesområdet	Politisk	21-02-2013		-500	-500	-500	-500	
	Større individualisering af forløb hos andre leverandører	Administrativt	01-04-2013		-350	-350	-350	-350	
	Reducering af længden på sygedagpengeforløb gennem indhentning	Administrativt	01-04-2013		-240	-250	-250	-250	
	Forlængelse af "AC i job" til 31.12.2014	Administrativt	01-09-2013		-250	-450	0	0	
	Fortsat nedbringelse af sygedagpengeforløb	Administrativt	01-11-2013		-400	-700	-700	-700	
	Modregning af sygedagpenge fra forsikringsselskaber - regres	Administrativt	01-05-2013		-1.000	-1.500	-1.500	-2.000	
	Hensigtserklæring: At der skabes et bedre overblik over de anvendte		0		0	0	0	0	
Beskæftigelse Total						-2.740	-3.750	-3.300	-3.800
Hovedtotal						-25.160	-63.490	-31.710	-33.480

N O T A T
om
udmøntning af budget 2013-16 på Økonomiudvalgets område

Budgetaftalen 2013-16 af 4. oktober 2012 blev vedtaget af kommunalbestyrelsen den 8. oktober 2012, og udmøntningen er sat i gang.

På Økonomiudvalgets områder er der tale om ændringer på nedenstående aktivitetsområder:

- Administrationen
- Puljebeløb til særlige formål
- Kommunale ejendomme mv.
- Beskæftigelse

samt salgsbudgettet.

Budgetpunkterne er opdelt i politiske (P) og administrative (A) poster.

1. Administrationen

	Mio. kr. (2013 pris- og lønniveau)	2013	2014	2015	2016	I alt
	Administration	-4,70	-8,87	-9,24	-10,01	-32,82
P	Effektivisering, opgavebortfald og prioritering i administrationen (ADM1)	-3,00	-6,00	-6,00	-6,00	-21,00
A	Nedbringelse af sygefravær ved investering i arbejdsmiljø	-0,60	-0,60	-0,60	-0,60	-2,40
A	Strømbesparelse ved dvale	-0,30	-0,30	-0,30	-0,30	-1,20
A	Gennemgang af programportefølje	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,40
P	Obligatorisk selvbetjening – 2. bølge	0,00	-1,17	-1,54	-2,31	-5,02
A	Besparelse på den centrale lederudvikling	-0,50	-0,50	-0,50	-0,50	-2,00
P	Øget digitalisering af KMB	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,80
A	Stigning i byggesagsgebyrer	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,80
A	Kortere byggesagsbehandlingstider	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80

Ad Effektivisering, opgavebortfald og prioritering i administrationen (ADM1)

Der gennemføres en besparelse i administrationen på baggrund af nærmere fastlagte principper for effektivisering, opgavetilpasning og prioritering, jf. budgetaftalens hensigtserklæringer. Der er indlagt 3 mio. kr. i 2013 og 6 mio. kr. årligt i 2014-16.

Økonomiudvalget besluttede på det ekstraordinære møde den 9. november, at søge lejemålet i stuetagen på T12 afhændet hurtigst muligt, med henblik på at reducere besparelserne med de i mødet nævnte beløb, jf. de faldne bemærkninger. Der forelægges i januar 2013 en sag, som følger op på besparelserne i administrationen i forhold til opgavebortfald, prioriteringer, rationaliseringer samt gennemførte effektiviseringstiltag.

Ad Nedbringelse af sygefravær ved investering i arbejdsmiljø (ADM 2)

I henhold til handleforslaget baseres forslaget på, at der iværksættes nye generelle tiltag, der kan medvirke til en reduktion af det samlede fravær på 1 pct.

Forvaltningen udarbejder et oplæg til generelle og konkrete tiltag til nedbringelse af sygefra-
været, som drøftes nærmere i Hovedudvalget.
Økonomiudvalget orienteres om status i forbindelse med den kvartalsmæssige budgetopføl-
ging.

Ad Strømbesparelse ved dvale (ADM 3)

Forslaget er baseret på, at der installeres en applikation, der betyder, at computere automa-
tisk går i dvale, hvis de ikke bruges i en periode, og dermed har de et lavere strømforbrug.
Der indlægges en besparelse på 0,3 mio. kr. årligt i 2013-16.
Ordnningen træder i kraft fra 1. januar 2013 på basis af nogle få og enkle regler for, hvornår
kommunens stationære pc'er går i dvale. Der vil i god tid før opstarten blive informeret på
LyNet.

Ad Gennemgang af programportefølje (ADM 4)

Center for It og digitalisering har intensiveret gennemgangen af de programmer, der anven-
des i organisationen, med henblik på at sikre, at der kun betales for de programmer, der fort-
sat bruges.

Der er tale om en administrativ gennemførelse.

Ad Obligatorisk selvbetjening – 2. bølge

Forslaget består i, at kommunerne opnår et besparelespotential, når en række selvbetje-
ningsløsninger bliver obligatoriske for kommunerne. I henhold til Kommuneaftalen forbliver
potentialt fuldt ud i kommunerne.

Pr. 1. december 2012 er der tale om følgende obligatoriske selvbetjeningsløsninger: EU-
sygesikringskort, flytning, optagelse i dagtilbud, fritidshjem og SFO, skoleindskrivning og
sundhedskort.

Pr. 1. december 2013 forventes følgende løsninger at blive obligatoriske:

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| - Begravelseshjælp | - Friplads i dagtilbud |
| - Hjælpemidler | - Indrejse / udrejse |
| - Kørekort | - Navne- og adressebeskyttelse |
| - Pas | - Skadedyrsbekæmpelse |
| - SKAT – ejendom | - Sygedagpenge (indberetningsskema) |
| - Udlån/udleje lokaler og ejendomme | - Valg af læge |
| - vielse / partnerskab | |

Besparelsen forudsætter dels udvikling og idriftsættelse af en lang række nye selvbetjenings-
systemer, dels at der etableres selvbetjeningsvenlige borgerservicemiljøer, hvor borgerne i
første omgang kan lære at "medbetjene" og herefter "selvbetjene" løsningerne. Udviklingen af
it-systemerne styres og koordineres fra KL. Center for Borgerservice og Digitalisering styrer
og koordinerer indsatsen i Lyngby-Taarbæk Kommune. Generelt udestår en endelig afklaring
på hvilke løsninger, der i 2013 vil blive obligatoriske for kommunerne, ligesom business case-
beregningerne ikke er fyldestgørende p.t. Der udestår således samlet set en række afklarings-
og udviklingsinitiativer, før der kan gives et reelt billede af besparelsens udmøntning i
kommunen. Dette arbejde følges tæt af forvaltningen.

Der fremlægges en samlet status for Økonomiudvalget i maj 2013.

Ad Besparelse på den centrale lederudvikling

De centrale midler til ledelsesudvikling dækker en længere række formål, f.eks. organisati-
onsudviklingstiltag, lederkonferencer og coaching af ledere. Desuden benyttes de til bl.a. le-
dernetværk og udvikling af leder-talenter.

Besparelsen opnås ved at reducere niveauet og nedlægge dele af de sidstnævnte aktiviteter i
centralt regi i kommunen.

Ad Øget digitalisering af KMB

Forslaget indebærer, at der skal ske en øget digitalisering af understøtningen af kommunalbestyrelsens medlemmer, herunder i forhold til mødemateriale, udkørsel m.v.

Der forelægges en sag for kommunalbestyrelsen i december 2012, hvor der skal tages stilling til rammerne for digitaliseringen, og hvordan rammen på 0,2 mio. kr. årligt i 2013-16 skal udmøntes.

Ad Stigning i byggesagsgebyrer og kortere byggesagsbehandlingstider (finansieringskryds)
Økonomiudvalget har det økonomiske ansvar, men der er en faglig reference til Byplanudvalget grundet det lovmæssige udspring efter byggeloven og planloven.

Gebyrerne på byggesagsområdet er allerede opskrevet med de 0,2 mio. kr. i øget brugerbetaling pr. år, jf. vedtaget takstblad (KMB 08.10.2012).

Centret for Miljø og Plan arbejder videre med implementering og forventer en personalemæssig oprustning med udgangen af 1. kvartal 2013.

Opfølgning på sagsbehandlingstiden forelægges for Byplanudvalget 2 gange årligt i Byplanudvalget. Næste status vil blive givet i løbet af januar/februar 2013. Man vil fremadrettet revurdere, hvorledes indhold på rapportering skal se ud.

Hensigtserklæringer

Det er derudover besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende område:

- *at der skabes et bedre overblik over de anvendte midler afsat til regionale vækstfora m.m. med henblik på at skabe fokus på vækstinitiativer.*

Udviklings- og Strategiudvalget (USU) forelægges i januar 2013 et samlet overblik over de midler, som kommunen anvender til erhvervs- og væksthæmmende formål, bl.a. i de regionale vækstfora. Overblikket danner grundlag for vurdering af, hvorvidt og hvordan der kan ske en mere fokuseret vækstindsats, herunder evt. ændret prioritering i brugen af de eksisterende midler. En ændret prioritering vil forudsætte beslutning i Økonomiudvalget.

2. Puljer til særlige formål

	Mio. kr. (2013 pris- og lønniveau)	2013	2014	2015	2016	I alt
	Puljebeløb til særlige formål	-16,72	-16,82	-16,87	-16,87	-67,28
A	Moderniseringsaftale	-0,17	-0,27	-0,32	-0,32	-1,08
P	Reduktion af eksterne konsulenter (inkl. anlæg)	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-4,00
A	Demografipulje udgår (PU)	-5,10	-5,10	-5,10	-5,10	-20,40
A	Risikopulje udgår (PU)	-10,20	-10,20	-10,20	-10,20	-40,80
P	Takststigninger ved leje af haller, sale mm.	-0,25	-0,25	-0,25	-0,25	-1,00

Ad Moderniseringsaftale (PU 1)

Forslaget bygger på Regeringens moderniseringsaftale om ændringer i regelsæt m.v., der lemper belastningen af kommunens administration. Ændringerne svarer til en besparelse på 0,17 mio. kr. 2013, 0,27 mio. kr. i 2014 og 0,32 mio. kr. årligt i 2015-16. Besparelsen vil blive udmøntet sammen med ADM 1.

Ad Reduktion af eksterne konsulenter (inkl. anlæg)

Som led i at målrette og begrænse forbruget af eksterne konsulenter blev det i sidste års budgetaftale besluttet at reducere budgettet med 1,25 mio. kr. ved dels at reducere de konsulentbærende konti, dels at indføre en 20 pct. s afgiftsordning.

Aftaleparterne ønsker at fortsætte dette fokus på forbruget af eksterne konsulenter, og er derfor enige om en yderligere besparelse på 1 mio. kr. årligt.

Der fremlægges en sag for Økonomiudvalget i januar 2013 med forslag til, hvorledes den øgede besparelse kan hentes, ligesom den nuværende afgiftsordning vil blive revurderet.

Ad Demografipulje og Risikopulje

Såvel Demografipuljen som risikopuljen udgår af budgettet. Puljerne har været afsat som buffer for ekstraordinære udgifter som følge af ændringer i demografien eller andre ekstra budgetbehov. Fjernelsen af puljerne svarer til en besparelse på henholdsvis 5,1 mio. kr. og 10,2 mio. kr. årligt i 2013-16.

Ad Takststigning ved leje af haller, sale m.m.

I henhold til budgetaftalen, skal der gennemføres en takststigning ved leje af kommunens haller, sale m.m. inden for en ramme på 0,25 mio. kr. årligt i 2013-16.

Udmøntningen vil ansvarsmæssigt blive placeret under Kultur- og fritidsudvalget, dog således at den tværgående koordinering sker i Økonomiudvalget.

Forvaltningen fremlægger et forslag til udmøntning af aftalen for Kultur- og fritidsudvalget i januar 2013.

3. Hensigtserklæringer

Der er i budgetaftalen endvidere besluttet, at der skal arbejdes videre med følgende forslag, som indgår i administrationens handlekatalog:

- *Mere effektiv kapacitetsudnyttelse i dagplejen (BØ 8)*
- *Optimering af arbejdsgange ved løft af borgere (ÆL 3)*
- *Lean af driften på plejehjem (ÆL 7)*
- *Etablering af sygeplejeklinik på Møllebo (ÆL 12)*
- *Nyt udbud på indkøbsordning – indkøb og udbringning af dagligvarer (ÆL 18)*
- *Videre arbejde med helhedsplan for socialpsykiatrien (HA 9)*
- *Ændret ledelsesstruktur og besparelser på driften af tandplejen (SU 1)*
- *Reduktion i forebyggelig (gen-)indlæggelser via tidlig opsporing/handling (SU 6)*
- *Bådfarten – omorganisering (TR 8b).*

Forslagene igangsættes med henblik på løbende opfølgning i 2013. De effektiviseringsgevinster, som forslagene måtte medføre øremærkes til en pulje, der kan imødegå konsekvenser af demografiske ændringer, tillægsbevillingsbehov i løbet af 2013 og evt. nye tiltag på aktivitetsområderne, der udmøntes i forbindelse med budget 2014-17. De budgetmæssige konsekvenser følges i forbindelse med den kvartalsvise budgetopfølgning.

Opfølgningen på de enkelte handleforslag sker i fagudvalgene, jf. den samlede udmøntnings-sag, men midlerne fra effektiviseringsgevinsterne indgår ikke i udvalgenes økonomiske ramme, idet disse samles i Økonomiudvalgets regi.

4. Kommunale ejendomme m.v.

	Mio. kr. (2013 pris- og lønniveau)	2013	2014	2015	2016	I alt
	Kommunale ejendomme mv.	-2,00	-2,50	-3,00	-3,50	-11,00
A	Øgede lejeindtægter (omkostningsbestemt leje)	-1,00	-1,50	-2,00	-2,50	-7,00
P	Rammerreduktion	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-4,00

Ad Øgede lejeindtægter (omkostningsbestemt leje).

Budgetaftalen forudsætter ekstra indtægter svarende til 1 mio. kr. i 2013, 1,5 mio. kr. i 2014, 2 mio. kr. i 2015 og 2,5 mio. kr. i 2016 som konsekvens af, at der gennemføres vedligeholdelsesarbejder m.v., med efterfølgende stigninger i den omkostningsbestemte leje. Opfølgning på området vil ske i forbindelse med den kvartalsvise budgetopfølgning.

Ad rammereduktion

Budgetaftalen opererer med en rammereduktion på de kommunale ejendomme på 1 mio. kr. årligt i 2013-16 med henblik på at opnå en mere effektiv drift af kommunens ejendomsportefølje.

Rammereduktionen på 1 mio. kr. skal ses i sammenhæng med det effektiviseringskrav på 4 mio. kr. , der er blevet lagt på det samlede ejendomsområde under Center for Arealer og Ejendomme. Der fremlægges en statusrapport for Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget i januar 2013.

5. Ejendomssalg

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		1,00	-31,55	0,70	0,70	-29,15
P	Ejendomssalg – Idrætsby, jf. ØU 28.8.12			-33,25			-33,25
A	Driftsmæssig konsekvens af ejendomssalg		1,00	1,70	0,70	0,70	4,10

Ad Ejendomssalg

Der er under budgetforhandlingerne tilvejebragt en bruttoliste for salgsemner, der kan sikre et provenu som indregnet i Budget 2013-16.

Salgsstrategi og rækkefølgen i salget vil blive forelagt for Økonomiudvalget i 1. kvartal 2013. Når der foreligger nærmere oplysninger omkring salget af Ungdomsskolen og resultatet af drøftelserne omkring etablering af et Sundhedshus på Buddingevej 50 vil det indgå i vurderingen af den konkrete salgspportefølje. Forvaltningen vil endvidere i forbindelse med den kvartalsvise budgetopfølgning give en status for håndteringen af salgspporteføljen.

Ad driftsmæssige konsekvens af ejendomssalg

På baggrund af den fremlagte bruttoliste, er der skønnet et lejetab på 0,7 mio. kr. fra 2014. Derudover indeholder posten en bevilling til følgeudgifter på 1 mio. kr. i hvert af årene 2013 og 2014 til ejendomsmægler, midlertidig ansættelse, advokatbistand og markedsføring, hvis salgspakken skal realiseres over de næste 1-2 år.

6. Beskæftigelse

	<i>Mio. kr.</i>	<i>2013-pris- og lønniveau</i>	2013	2014	2015	2016	I ALT
	Sum		-2,74	-3,75	-3,30	-3,80	-13,59
P	Udvidelse af tværfagligt samarbejde på sundheds- og beskæftigelsesområdet		-0,50	-0,50	-0,50	-0,50	-2,00
A	Større individualisering af forløbene hos andre leverandører		-0,35	-0,35	-0,35	-0,35	-1,40
A	Reducering af længden af sygedagpengeforløb gennem indhentning af elektroniske lægeerklæringer		-0,24	-0,25	-0,25	-0,25	-0,99
A	Forlængelse af "AC i job" til 31.12.2014		-0,25	-0,45	0,00	0,00	-0,70
A	Fortsat nedbringelse af sygedagpengeforløb		-0,40	-0,70	-0,70	-0,70	-2,50
A	Modregning af sygedagpenge fra forsikringsselskaber - regres		-1,00	-1,50	-1,50	-2,00	-6,00

Ad Udvidelse af tværfagligt samarbejde på sundheds- og beskæftigelsesområdet

Det tværfaglige samarbejde på sundheds- og beskæftigelsesområdet for ledighedsydelsesmodtagere udvides til også at omfatte kontanthjælpsmodtagere, sygedagpengemodtagere og a-dagpengemodtagere. Det tværfaglige samarbejde betyder, at besparelsen på 0,5 mio. kr. skal fordeles med en investering på 0,4 mio. kr. på sundhedsområdet og en besparelse på beskæftigelsesområdet på 0,9 mio. kr. Der vil blive nedsat en styregruppe, som vil drøfte, hvordan tiltaget skal implementeres. Der forelægges en strategi for Økonomiudvalget i februar 2013.

Ad Større individualisering af forløbene hos andre leverandører

Center for Arbejdsmarked vil kontakte relevante leverandører med henblik på at stille krav om individuelt tilpassede forløb, samt for evt. at indgå nye kontrakter. Endvidere vil der blive stillet større krav i Center for Arbejdsmarked om i højere grad at foretage individuelle vurderinger og sammensætte mere skræddersyede forløb frem for at henvise til lovpligtige standardiserede tilbud. Tiltaget vil blive fulgt op administrativt.

Ad Reducering af længden på sygedagpengeforløb gennem indhentning af elektroniske lægeerklæringer

Processen omkring indhentning af lægeerklæringer effektiviseres ved at investere i it-systemet NetForvaltning Sundhed, som håndterer sociallægelige anmodningsblanketter, attester og fremmødebreve til borgere.

Forvaltningen tager kontakt til leverandøren af it-systemet med henblik på at indgå kontrakt og modtage oplæring. Tiltaget vil blive implementeret administrativt.

Ad Forlængelse af "AC i job" til 31.12.2014

"AC i job" forlænges i 2 år, da erfaringen viser, at det forkorter akademikerne ledighedsperiode, og at det medfører sparede udgifter til anden aktør. Projektet har desuden vist, at indsatsen for ledige akademikere ofte trækker andre målgrupper af ledige med, samt generelt er medvirkende til at åbne dørene for et positivt samspil med lokale virksomheder.

Strategien for "AC i job" er godkendt på Økonomiudvalgsmødet i august 2011 med en efterfølgende status på Økonomiudvalgsmødet i januar 2012. Udviklingen i antallet af ledige akademikere er foreslået som mål i beskæftigelsesplanen for 2013, og status vil derfor blive fremlagt for Økonomiudvalget kvartalsvist.

Ad Fortsat nedbringelse af sygedagpengeforløb

Siden marts 2011 er antallet af sygedagpengeforløb over 52 uger blevet nedbragt. Center for Arbejdsmarked vil fortsat arbejde med at forbedre resultatet. Dette sker blandt andet ved at gøre den styrkede virksomhedsrettede indsats på området permanent.

Tiltaget vil blive fulgt op i forbindelse med status på beskæftigelsesplan 2013, hvor der er fastlagt et mål omkring andelen af sygedagpengeforløb over 52 uger. Tiltaget vil blive implementeret administrativt, da det er en videreførelse af en allerede igangværende indsats.

Ad Modregning af sygedagpenge fra forsikringsselskaber - regres

I budgetprocessen er det besluttet, at Center for Arbejdsmarked skal øge regresindtægterne. Center for Arbejdsmarked vil tage kontakt til andre kommuner, som har gode resultater på området med henblik på at justere arbejdsgangene, der hvor det viser sig relevant. Tiltaget vil blive implementeret administrativt.

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Lyngby-Taarbæk Kommunes deltagelse i et Ph.d. forskningsprojekt
vedrørende Urban Facilities Management "The sharing city"

Sag nr. *b* :

Bilag 1: Oplæg til Ph.d. – projekt om "FM på byniveau", dateret 8. oktober 2012

22 NOV. 2012

25 OKT. 2012

Sag: 6 Bilag: 1

Sag: _____ Bilag: _____ 8. oktober 2012

Oplæg til Ph.D. – projekt om "FM på byniveau"**Forord**

Dokumentet her er en projektbeskrivelse til diskussion og videreudvikling i bl.a. Lyngby Vidensbynetværk.

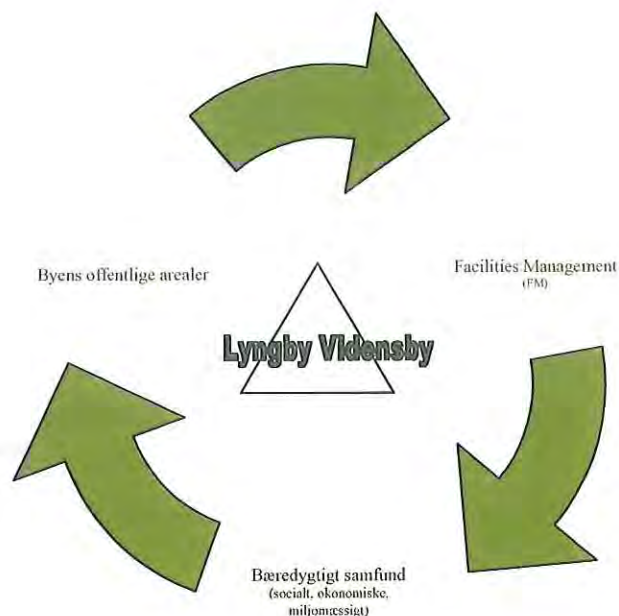
Facilities Management (FM) er den integrerede planlægning, implementering og ledelse af bygninger og ejendomme med service og hjælpemidler, der bidrager til et effektivt resultat for virksomhederne eller organisationens kernevirkosomhed. Et effektivt resultat er i denne sammenhæng en effektiv vidensby.

"FM på byniveau" lægger op til et fællesskab om offentlige og private faciliteter til gavn for

- en vidensbys aktivitetsniveau og aktivitetsmuligheder,
- en effektivisering af bygningsudnyttelsen,
- professionaliseret og bæredygtig ejendomsdrift

Ph.d. projektet er et 3-årigt projekt som forventes finansieret af DTU og Lyngby-Taarbæk Kommune i fællesskab med Vidensby partnere (f.eks. Cowi, ...). Der er kontakt til en kompetent kandidat til ph.d.-projektet, og der ønskes en hurtig start dvs. december 2012.

Kontaktperson på DTU: Lektor Susanne Balslev Nielsen (sbni@man.dtu.dk) eller 40213025



Vidensby 2020 Lyngby-Taarbæk Kommune

”City of Knowledge & Urban Creativity”

Baggrund

”Vidensby 2020” er en ambitiøs plan for at tiltrække og fastholde vidensvirksomheder og udvikle byen til en grøn og bæredygtig universitetsby.

Borgmester Søren P. Rasmussen og Torben B. Swabe, formand for Lyngby -Taarbæk Erhvervsråd skriver i indledningen til strategien Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020, *”City of Knowledge & Urban Creativity 2020 is an invitation to all, who wish to take part in realizing this vision. We encourage anyone to participate in the activities of the networks, and to inform themselves about the progress of this strategic teamwork and to decide how you and your organisation can contribute to a succesful realization of that strategy”*.

Ph.D. projektet har til formål at bidrage til de konkrete modeller for deling af faciliteter samtidig med at der genereres viden og teori om drift og udvikling af et fællesskab omkring byens faciliteter (offentlige og private). Dette vil være et unikt bidrag til international FM forskning.

Vidensby og rammer for urban kreativitet

I strategioplægget beskrives Lyngby- Taarbæk kommunes (LTK) stærke brand. LTK er kendt for sine grønne områder, og at ambitionen rækker videre mod en rekreativ identitet. Ambitionen er at være en vidensby inden 2020, være et bæredygtigt område med udviklingsprojekter og massiv viden, der kan akkumulere og tiltrække flere ressourcer og velfærd, og yde det optimale blandt andet i form af kvalitet, bedre velfærd og kreativitet. En udfordring som kommunens forvaltning allerede arbejder med, men med begrænset kendskab til Facilities management. Tilsvarende forventes der at være udfordringer mht. integration af viden om drift og vedligehold af arealerne, da det er en kendt problemstilling i danske kommuner.

Samfundsudvikling i retning af internationalisering, øget mobilitet, nye kulturformer og livsstile der betyder, at byens borgere bevæger sig over større geografiske områder både i forbindelse med job, forlystelser og fritidsaktiviteter. Opdeling i områder, der klart definerer en social og kulturel geografi i byen, er under forandring. Kulturudviklingen betyder samtidig, at en del af byens rum i stigende grad bliver rammen om 'workspace' 'shopping – leisure' og stribevis af diverse kulturelle events, der skaber nye sociale møder og integration. Byen som iscenesat 'fun – landscape' synes at være på dagsordenen.

LTK har en række iøjefaldende forcer, herunder DTU, videnstunge virksomheder, kreative virksomheder og erhvervsskoler. En del af opgaven er derfor at anvende en metode der understøtter udviklingen af visionen og samarbejde over tid, styrker sammenhængskraften, har fokus med det formål at tiltrække yderligere ressourcer til kommunens borgere, erhvervsliv, services mv. og kan bidrage videnskabsmæssigt, kommercielt og oplevelsesmæssigt.

Forankring i Vidensby Netværket: Klima og Grøn Teknologi

Ideen om et Ph.D.-projekt om FM på byniveau er undfanget i Vidensby Netværket: Klima og Grøn teknologi i 2011, med et ønske om at fremme en bæredygtig vidensby gennem en effektiv udnyttelse af byens faciliteter med fokus på tværsektorielle og bæredygtige muligheder for bedre udnyttelse af de faciliteter og services, der allerede er etableret i kommunen.

Med udgangspunkt i en vision om ”den delende by” har netværksgruppen formuleret konkrete ideer som:

- At der skal laves konkrete og ambitiøse mål for: alle kommunale institutioner, boligselskaber, virksomheder, forretninger, mv, og for den private boligmasse.
- Skabes mangfoldige former for møder mellem forskere, frivillige, virksomheder m.fl. for at skabe nye muligheder for vidensbyen og det danske samfund.
- Den bærende ide er at dele; viden, midler, ideer, indsats og fantasi, samt at indrette byen til udviklende sociale møder mellem mennesker.
- Endelig nævnes oprettelse af videnscenter for miljø og energi og udvikling af koncepter for deling af arealer og lokaler, samt pendlerplaner på virksomhedsniveau.
- Klimatilpasning og ”vand i byen”, er en vision for ”Loop City” en afprøvning af innovative og bæredygtige klimatilpasningsløsninger, håndtering af nedbør m.m. formålet er at øge viden for borgerne og andre, og udvikle eksportpotentiale, samt gavne klimahandlingsplanen, spildevandsplanen og vandforsyningsplanen i kommunen.
- Grøn mobilitet indeholder visioner og ideer til et bysamfund designet til, at mennesker i højere grad kan færdes på de bløde trafikanters præmisser, CO2 venlige transportmidler, øget fremkommelighed og offentlig transport, fælles trafikale løsninger til gavn for borgerne, kommunen, virksomhederne og uddannelsesinstitutionerne. Der er forslag om et sti-net, samkørselskultur, elbiler, intelligente parkeringsløsninger og et samarbejdsforum for projektudvikling.

Netværksgruppens ideer strækker længere end rammerne for et Ph.D.-projekt, men det er givet at den ph.d.-studerendes projekt er det konkrete bevis på det forpligtende vidensbysamarbejde, samt at projektet kan koordineres med andre vidensbyaktiviteter.

Ph.D.-projektet: FM på byniveau

Facility Management; “Facilities Management is the integration of processes in an organization to maintain and develop the agreed services, which support and improve the effectiveness of the primary processes”. The US definition tends to show a more holistic focus with the aim to ensure functionality and thereby effectiveness of the core business: Facility Management is a profession that encompasses multiple disciplines to ensure functionality of the built environment by integrating people, place, process and technology” (Jensen 2008).

Forskningsprojektet har som overordnet mål, at bidrage til en bredere og mere effektiv FM drift af bygninger og ejendomme for både ejere og brugere. Hvor traditionel FM fokuseres primært på bygninger og services, skiller dette projekt sig ud ved at se på offentlige og private faciliteter i en sammenhængene helhed. Dette skal bidrage til en større værdiforøgelse for borgerne og for Vidensbyens interesser både i den private og offentlige sektor. Det at skabe godt fysisk (arbejds)miljø og god trivsel for brugerne i og af bygningerne og de offentlige arealer er også centralt.

Lige som der i disse år indrettes kontorer på nye måder, så de bedre understøtter vidensarbejde er der brug for at gentænke byen faciliteter, hvor nogle er ejet af det offentlige, mens andre er privatejede (eller andre ejerformer). Hvilke faciliteter findes i Lyngby? Og hvordan kan der udvikles et fællesskab omkring brug og drift af disse bygninger/faciliteter, så de i højere grad understøtter Vidensby visionen? Der kan arbejdes med både effektivisering af eksisterende processer (inkrementel innovation) og med etablering af helt nye processer og tankegange (radikal innovation).

Tankegangen i projektet er inspireret af Facilities Management, en profession som er under udvikling og som er startet inden for ejendomsdrift og -udvikling. Facilities Management er et relativt nyt vidensområde og dette projekt er det første danske projekt om Nordic FM på byniveau. Firmaer som f.eks. Google er allerede opmærksom på, at med videnarbejde skifter betydningen af arbejdspladser og medarbejdere vælger i højere

grad at bruge byens faciliteter. Hvad betyder det for Kgs. Lyngby? Og er der potentialer for forbedringer? Tilsvarende er firmaer som f.eks. Starbucks ved at deres produkt er mere end en kop kaffe, de arbejder med hele processen frem imod købet af en kop kaffe, oplevelsen på salgsstedet, og kundens oplevelse af at forlade Starbucks cafeen igen. På samme måde vil vi undersøge vidensbyens beboere, pendlere og studerendes oplevelser af Kgs. Lyngby, for at generere ideer til forbedringer af oplevelsen af Vidensbyen.

Projektet tager et menneske og procesorienteret udgangspunkt til Vidensbyens faciliteter. Hvilke faciliteter og identificeringen af forskellige delingskoncepter vil afhænge af projektets finansiering og samarbejdspartnere.

De overordnede forskningsspørgsmål som søges besvaret er:

1. Hvordan udfordrer Vidensbystrategien nuværende praksis for drift og udvikling af byens faciliteter? Mht. funktioner, services, bæredygtighed, brugere, udnyttelsesgrad, administration...
2. Hvilken metode kan bruges til at analysere og evaluere kvalitet, serviceniveau og delingsmodeller i relation til byens faciliteter?
3. Kan der udvikles en ny form for FM på byniveau som bedre understøtter Vidensbyvisionen, og hvordan?

Det endelige forskningsdesign vil afhænge af den ph.d.-studerendes kompetencer, projektets partnere og muligheder for dialog med Vidensbyens partnere. Der lægges op til praksisnær forskning og en forskningsproces, som er inspireret af aktionsforskning (se f.eks. Ph.d. projekt af Kirsten Ramskov Galamba, 2012).

Arbejdsplan

En skitse til arbejdsplan:

Første del består i afdækning og analyse af grundlaget og rammebetingelserne for opgaven. Der arbejdes med en helhedsorienteret tilgang til FM: politiske, økonomiske og fysiske interesser, bæredygtighed og præmisser for den delende by/den levende by/netværksbyen/vidensbyen/den kreative by. Tanker herom og fagpersoner/specialisters tanker herom.

Der arbejdes med definition og fortolkning af begreber som fællesskab og deling, udnyttelse og effektivitet, det almene, det individuelle, tilgængelighed, og bæredygtighed i relation til faciliteter og FM. Hvordan understøtter man sammenhængskraften i Vidensbyen eller får den til at opstå?

Det byen har: Med udgangspunkt i Lyngby som vidensby foretages analyser af byens faciliteter, typer af faciliteter samt brugs- og ejerskab. Udformning og betydning adresseres, belyses og perspektiveres i relation til vidensby visionen. Nøgletal for byens faciliteter, udnyttelsesgrad og kvalitet søges etableret.

Visionen: Anden del består i at afdække hvordan aspekter af ”vidensbyen, den kreative by/urban kreativitet/netværksbyen” og bæredygtighed gør sig gældende. Hvordan afspejler det sig i visioner for forskellige funktioner, interesser og fællesskaber? 1-3 visioner for et fællesskab omkring offentligt og privatejede faciliteter opstilles.

Koncepter for deling og fællesskab:

Tredje del tager afsæt i udvalgte teoretiske og praktiske principper for FM på byniveau. Hvert princip udvikles til en model/delingskoncept. Koncepterne formidles til inspiration og videreudvikling af interessenterne i forskningsprojektet.

1. halvår (december 2012 - maj 2013)

Hvordan udfordrer Vidensbystrategien nuværende praksis for drift og udvikling af byens faciliteter? Mht. funktioner, services, bæredygtighed, brugere, udnyttelsesgrad, administration... i teori og praksis.

Research, indsamling og læsning af relevant litteratur. Afsøgning af forskernetværk med samme interesse nationalt og internationalt.

Opstart af dialog med Lyngby Tårnbæk Kommune (LTK) og Videnby netværket. Identifikation af stakeholders. Start på tekst til introduktion og centrale arbejds spørgsmål.

Deltagelse i relevante Phd kurser.

2. halvår (juni 2013-november 2013)

Hvilken metode kan bruges til at analysere og evaluere kvalitet, serviceniveau og delingsmodeller i relation til byens faciliteter?

Afklaring af projektets metode (ontologi og epistemologi), samt start på analyser af pilot caseområder.

Udvikling af en typologi for byens offentlige arealer

Nøgletal for byens faciliteter og nuværende brug.

Ph.d.-kurser

3. halvår (december 2013-maj 2014)

Kan der udvikles en ny form for FM på byniveau som bedre understøtter Vidensbyvisionen, og hvordan?

Empirisk arbejde og Ph.D.-kurser

4. halvår (juni 2014-november 2014)

Kan der udvikles en ny form for FM på byniveau som bedre understøtter Vidensbyvisionen, og hvordan?

Empirisk og teoretisk arbejde

Undervisning

5. halvår (december 2014-maj 2015)

Koncepter for FM på byniveau som bedre understøtter Vidensbyvisionen, og hvordan?

Empirisk og teoretisk arbejde

Undervisning

6. halvår (juni 2015-november 2015)

Afsluttende skrivning og artikeludarbejdelser.

I perioden forventes deltagelse i 1-3 relevante konferencer, og samarbejde med bl.a. Norges teknisk-naturvidenskabelige universitet (NTNU), Chalmers og University of Greenwich, samt det hollandske Centre for People and Processes.

Forventede resultater:

- Forskningsprocessen vil bidrage positivt til udvikling af Vidensbyen og grundlaget for deling af offentlige og private faciliteter.
- Bidrage til professionalisering af bæredygtig FM med udvikling af ny teori og begreber til offentlig og privat partnerskab omkring ejerskab, drift og brug af faciliteter.
- In.dlede en dialog med offentlige og private aktører om videreudvikling af delingskoncepter og evt. kommercialisering
-

Vejledere:

Hovedvejleder: Lektor og vicecenterleder: Susanne Balslev Nielsen
Medvejleder: Juriaan Van Meel, Center for Facilities Management, DTU
Udviklingsdirektør Ole Stilling, COWI

Projektgruppe:

De partnere som bidrager til projektets finansiering inviteres til et løbende samarbejde om projektet vedr. projektbeskrivelse, ansættelsesproces, statusmøder, kommunikation og afslutning.

Desuden vil work in progress blive fremlagt og diskuteret med bl.a.:

- Lyngby Vidensbynetværk: temagrupper: klima og grøn teknologi.
- Lyngby - Taarbæk Kommunes ejendomscenter
- Center for Facilities Managements forskerforum

Budget

DTU medfinansiering: max 1/3 og start senest december 2012

Et Ph.d.-projekt koster 600.000 - 700.000 kr pr år i 3 år afhængig af kandidatens kompetence/løn niveau dvs. ca 2.000.000 kr totalt

DTU Management Engineering vil gerne betale 1/3 dvs. 670.000 totalt over 3 år

Hvis Lyngby Taarbæk kommune vil betale tilsvarende 670.000 kr (230.000 kr/år) og øvrige Vidensby sponsorer bidrager med et tilsvarende beløb, så er vi i hus med projektet. Andre fordelinger er også muligt. Kunne Cowi eller andre være hovedsponsorer, mens andre igen kunne bidrage med mindre beløb.

Der er også sendt en forespørgsel til Freja (ejendomsudvikling mhp salg af statens ejendomme)

Ansættelsesprocedure:

- Jobannonce, oktober 2012
- Ansættelsessamtaler november 2012
- Jobstart, december 2012

Litteratur/reference

FM litteratur

- Jensen og Nielsen (eds): Facilities Management Research in the Nordic Countries. Past Present and Future.
- Jensen, Voordt og Coenen: The Added Value of Facilities Management Concepts Findings and Perspectives.
- Galamba: Facilities Management and Action Research for Sustainability PhD thesis.
- Jensen: Håndbog I Facilities Management. 3 udgave.
- Alexander: Community based FM. Facilities

Bæredygtigheds litteratur

- Rasmusen, Møller og Lauritsen: God klimaledelse: lederens guide til styring af klimainsatser. Gyldendal Business
- Baxter, Boisvert, Lindberg and Mackrael: The Natural Step
- Senge et al: Den nødvendige revolution

Byplanlitteratur

- Forskernetværket "Netværksbyens" Urbane Landskaber"
- Gehl: Det nye byliv
- Carlberg, Hausenberg og Asaa, Grontmij|Carlbro (tidligere Force4): Netværksboligen.

Kandidat til Ph.D.-projektet er: Silje Aniella Auresø

Silje er byplanlægger fra Arkitektskolen og har erfaring fra flere kommuner og som arbejder som konsulent for private og offentlige organisationer: "Jeg vil gerne bidrage med at realisere visionen "Vidensby 2020" for Lyngby -Taarbæk Kommune gennem anvendelsen af FM i relation til bæredygtighed og byudvikling, specifikt i relation til Lyngby -Taarbæk Kommunes byudvikling som vidensby. Vidensbyen er også en universitetsby og en kreativ by, koblet i netværk med øvrige byer på lokal-, regional- og international plan. Projektets mål er at skabe sammenhængskraft mellem borgere, beslutningstagere, bydele og samarbejdspartnere nationalt som internationalt. Med det formål at generere fokus på realiserbare mål og øgede ressourcer til det der måtte ønskes gennemført. Jeg vil tage udgangspunkt i den åbne positive invitation, i indledningen til dokumentet "Vidensby 2020", og som sådan tænke holistisk, bæredygtigt og inkluderende.

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Udmøntning af aftale om akutjob

Sag nr. 7:

Bilag 1: Skrivelse fra KL. Aftale om akutjob til ledige, som risikerer at opbruge deres ret til dagpenge, dateret 26.10.2012

Bilag 2: Aftale om akutjob, dateret 24.10. 2012

22 NOV. 2012

Sag: 7 Bilag: 1



Borgmesteren

Aftale om akutjob til ledige, som risikerer at opbruge deres ret til dagpenge

I forlængelse af akutpakken indgik KL i onsdags en aftale med regeringen, de private og øvrige offentlige arbejdsgivere om at tilbyde 12.500 akutjob til de ledige, der har mindre end tre måneder tilbage af deres dagpengeperiode.

KL har indgået aftalen, fordi alle parter i den nuværende situation bør bidrage til at løse udfordringerne med, at en række mennesker risikerer at falde ud af dagpengesystemet. KL er grundlæggende ikke fortaler for ordninger, der kan spænde ben for at ansætte den bedst kvalificerede arbejdskraft. Men der er tale om en helt særlig situation omkring årsskiftet 2012/13, hvor overgangen til den 2-årige dagpengeperiode samt de svage konjunkturer betyder, at der er risiko for et relativt højt antal ledige vil opbruge deres dagpengeret.

Det har været afgørende for KL, at de private arbejdsgivere er med i aftalen, og at der er tale om en helt ekstraordinær og midlertidig indsats frem til 1. juli 2013.

Med aftalen forpligter kommunerne sig til sammen med staten og regionerne at arbejde for at tilvejebringe 5.000 akutjob (1.200 i staten, 800 i regionerne og 3.000 i kommunerne) frem til 1. juli 2013 til ledige, der har mindre end tre måneder tilbage af deres dagpengeperiode.

Der er ikke tale om, at der skal oprettes nye job. Det er derimod aftalt at gøre en særlig indsats for at forbedre jobmulighederne for ledige, der har mindre end tre måneder tilbage på dagpenge. Det skal konkret ske ved, at et antal job bliver opslået på jobnet.dk med en særskilt markering og tekst, som retter sig mod målgruppen. Ledige i målgruppen får en fortrinsret til de opslående stillinger.

Som en midlertidig foranstaltning etableres der lovhjemmel frem til 1. juli 2013 til, at de offentlige arbejdsgivere kan give ledige i risikogruppen for-

Den 26. oktober 2012

Jnr 02.00.00 F34
Sagsid 000246420

Ref
kbe@kl.dk
Dir 3370 3287

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/2

trinsadgang til jobbene. Der udbetales en præmie til arbejdsgiverne på op til 25.000 kr. pr. ansættelsesforhold.

Det er aftalt, at staten og regionerne fordeler måltallet efter en nærmere fastsat fordelingsnøgle. For kommunerne er aftalt et samlet måltal, og at KL igangsætter følgende initiativer:

- Drøftelse af aftalen på borgmestermøder, KKR-møder og kommunaldirektørmøder.
- Kickstart-møder med jobcenterchefer og personalechefer i efteråret 2012
- Der nedsættes en task force, der vil følge udviklingen og være i tæt kontakt med kommunerne om indsatsen.
- Løbende kommunikation og udarbejdelse af materiale til kommunerne gennem etablerede kanaler, såsom nyhedsbreve til jobcenterchefer, KL's dialogportal, KL's konferencer og via kl.dk.

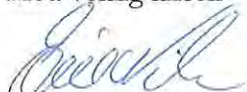
KL vil gerne opfordre kommunerne til at tage godt i mod aftalen og bidrage til at opfylde målet om 3.000 kommunale akutjob.

KL vil snarest komme med nærmere information om opfølgningen på aftalen, så kommunerne i fællesskab kan leve op til aftalen.

./.

Aftaleteksten er vedhæftet til orientering. Spørgsmål til aftalen kan rettes til kontorchef Niels Arendt Nielsen på 3370 3799 eller nan@kl.dk.

Med venlig hilsen



Erik Nielsen



Kristian Wendelboe

22 NOV. 2012

Regeringen
DA
KL
Danske Regioner

Sag: 7 Bilag: 2

Aftale om akutjob

24. oktober 2012

Overgangen til den vedtagne dagpengereform, herunder den 2-årige dagpengeperiode, den midlertidige periodeforlængelse med FL12 samt de svage konjunkturer betyder, at der i 1. halvår 2013 er risiko for et relativt højt udfald af dagpengesystemet.

Det indebærer en særskilt udfordring i forbindelse med implementeringen af dagpengereformen, som regeringen og arbejdsgivere i den private og offentlige sektor træder sammen for at løse. Det skal ses i sammenhæng med en fælles interesse i at opretholde beskæftigelsen og gøre en særlig indsats for at modvirke lediges udfald af dagpengesystemet.

Baggrunden for udfordringen er blandt andet, at den internationale økonomiske krise siden 2008 har medført et betydeligt fald i både den private og offentlige beskæftigelse. Det hænger sammen med, at private virksomheder er under pres i disse år, og at det samtidig er nødvendigt at konsolidere de offentlige finanser.

Det har isoleret set svækket lediges muligheder for at finde ordinær beskæftigelse, men på trods af lavkonjunkturen er der omkring 350.000 jobåbninger halvårligt, som giver muligheder for beskæftigelse – også for ledige, der står til at opbruge dagpenge retten.

Regeringen har med afsæt i regeringsgrundlaget og *Danmark i arbejde – Udfordringer for dansk økonomi mod 2020* taget en række initiativer, som holder hånden under dansk økonomi og beskæftigelsen. Det overordnede hensyn er at føre en sund og holdbar finanspolitik, som i sidste ende også bidrager til lave renter og dermed understøtter aktiviteten i dansk økonomi.

Regeringen har derudover senest med LO, DA, AC, FTF, KL og A-kassernes Samvirke iværksat en akutpakke til i alt ca. 330 mio. kr., som betyder, at jobcentre og a-kasser sætter ind med en ekstraordinær indsats for at hjælpe de forsikrede ledige, der risikerer at opbruge deres samlede dagpenge ret, tilbage i job frem til og med 1. halvår 2013.

Den ekstraordinære indsats har fokus på jobformidling og jobsøgningsstøtte, og ledige i risikogruppen har ret til et intensivt forløb med en personlig jobformidler, som hjælper den enkelte i alle led af jobsøgningen. Samtidig får ledige i risikogruppen med akutpakken blandt andet ret til at få et tilskud med sig til opkvalificering, hvis de bliver ansat i et job uden løntilskud.

Akutjob målrettet ledige sidst i dagpengeperioden

I forlængelse af akutpakken iværksættes en helt ekstraordinær, midlertidig og massiv indsats frem til 1. juli 2013 for at understøtte gode jobmuligheder for de ledige, der er i risiko for at opbruge eller opbruger deres samlede dagpenge ret.

Arbejdsgiverrepræsentanter i den private sektor (DA) og den offentlige sektor (KL, Danske Regioner og Finansministeriet) er enige om at arbejde for at tilvejebringe et antal ledige akutjob frem til 1. juli 2013 målrettet dagpengemodtagere, der er i risiko for at opbruge eller opbruger dagpengereetten. Jobbene er på sædvanlige løn- og arbejdsvilkår og kan være både permanente og midlertidige.

Det understreges, at en række virksomheder og offentlige institutioner aktuelt må nedbringe antallet af ansatte på grund af den økonomiske situation. Disse vil derfor have vanskeligere ved at bidrage til tilvejebringelsen af ledige akutjob.

For at øge arbejdsgivernes tilskyndelse til at finde job til målgruppen (akutjob) indføres der som en midlertidig foranstaltning en præmieringsordning for arbejdsgivere, der ansætter dagpengemodtagere, der står til at opbruge dagpengereetten. Præmien udgør op til 25.000 kr. pr. ansættelsesforhold. For at understøtte tilvejebringelsen af ledige stillinger for målgruppen kan præmien også udløses til virksomheder uden for DA-området.

Det er afgørende, at de ledige i målgruppen fuldt ud står til rådighed for arbejdsmarkedet efter de gældende rådighedsregler. Det indebærer blandt andet, at de ledige skal være tilmeldt som arbejdssøgende hos jobcenteret og have et godkendt CV på jobnet.dk, være aktivt jobsøgende og tage job, som jobcenteret eller a-kassen henviser dem til, samt deltage i aktivering og samtaler mv. i jobcenteret og a-kassen.

Målgruppen for akutjob

Målgruppen for stillingerne omfatter ledige, der i perioden 1. oktober 2012 til 1. april 2013 har 3 måneder eller mindre tilbage af dagpengeperioden, samt personer, der frem til 1. juli 2013 opbruger den samlede dagpengeperiode og fortsat er ledige. Ordningen med akutjob gælder frem til 1. juli 2013.

Det vurderes, at i alt 20.000 ledige i perioden oktober 2012 til april 2013 vil komme ind i denne målgruppe. Hovedparten af målgruppen er i risiko for at opbruge dagpengereetten i begyndelsen af 2013.

En del af de ledige i målgruppen vil erfaringsmæssigt finde job på egen hånd inden for den tilbageværende periode med ret til dagpenge eller umiddelbart herefter. Det indebærer, at det reelle behov for akutjob for ledige i målgruppen vil være mindre end den samlede målgruppe.

Der fastsættes på den baggrund et samlet måltal på i alt 12.500 akutjob i den samlede periode, hvoraf en væsentlig del af jobåbningerne skal findes inden årsskiftet, jf. tabel 1.

Tabel 1
Målgruppen fordelt på akutjob samt anden beskæftigelse mv.

	Andel af samlet måltal, pct.	Stillinger
Private arbejdsgivere, i alt	60	7.500
- heraf på DA-området	40	5.000
- heraf øvrige private arbejdsgivere (skøn)	20	2.500
Offentlige arbejdsgivere, i alt	40	5.000
- heraf statslige arbejdsgivere	10	1.200
- heraf regionale arbejdsgivere	6	800
- heraf kommunale arbejdsgivere	24	3.000
Måltal for akutjob, i alt		12.500
Øvrig afgang til anden beskæftigelse mv.		7.500
Afgang fra målgruppen, i alt		20.000

Den konkrete fordeling af måltallet mellem arbejdsgiverne på DA-området og de offentlige arbejdsgivere tager afsæt i de respektive andele af den samlede beskæftigelse, som aftaleparterne beskæftiger. DA-området dækker omkring en tredjedel af den samlede beskæftigelse. Tilsvarende dækker den offentlige sektor omkring en tredjedel af den samlede beskæftigelse. Det indebærer, at de private og offentlige arbejdsgivere bag aftalen skal tilvejebringe lige mange akutjob. Måltallet for både arbejdsgiverne på DA-området og de offentlige arbejdsgivere fastsættes til 5.000 akutjob. Fordelingen af det samlede måltal for den offentlige sektor på stat, regioner og kommuner afspejler sektorernes respektive beskæftigelsesandele.

Herudover kan private virksomheder uden for DA-området, som dækker omkring den resterende tredjedel af den samlede beskæftigelse, bidrage med akutjob. Bidraget fra disse virksomheder skønnes at udgøre 2.500 job svarende til halvdelen af måltallet for arbejdsgiverne på DA-området. Det skal blandt andet ses i lyset af, at disse virksomheder også er omfattet af præmieringsordningen for arbejdsgiverne, hvilket skaber et ekstra incitament til at ansætte ledige fra målgruppen.

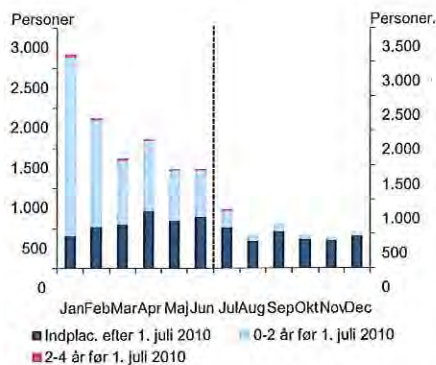
Der tages løbende stilling til, om det samlede måltal afspejler behovet for akutjob for målgruppen, *jf. nedenfor*. Behovet afhænger blandt andet af, hvor mange ledige i målgruppen der på egen hånd finder et andet arbejde end et akutjob, trækker sig tilbage fra arbejdsmarkedet eller overgår til andre ordninger samt antallet af stillinger, private virksomheder uden for DA-området bidrager med.

Boks 2**Skønnet udfald af dagpengesystemet i 2013 og sammensætning af risikogruppen**

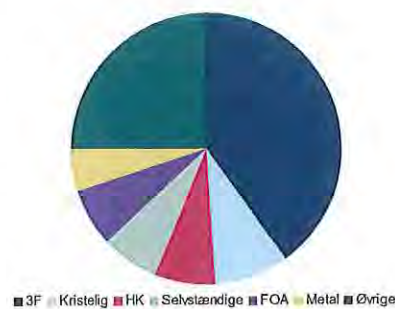
Det skønnes, at 9-16.000 personer vil opbruge dagpengeretten i 2013. Hovedparten forventes at opbruge dagpengeretten i de første 2-3 måneder af året, *jf. figur 1*. Det stiller krav om, at der hurtigt findes stillinger til målgruppen af en vis volumen.

Blandt forsikrede ledige med forhøjet risiko for at opbruge dagpengeretten i 2013 er mænd over 50 år væsentligt overrepræsenteret. På tværs af a-kasser udgør medlemmer af 3F, HK, Kristelig a-kasse, FOA, selvstændige og Metal en relativ stor andel af den forventede målgruppe set i forhold til a-kassernes størrelse, *jf. figur 2*. Endelig forventes målgruppen at være særlig stor i en række kommuner på Københavns vestegn, Fyn og i nogle nordjyske kommuner.

Figur 1
Simuleret udfald i 2013



Figur 2
Sammensætning af målgruppen efter a-kasse



Anm.: Den faktiske udfaldsgruppe i figur 1 simuleres ved fremskrivning af dagpengepopulationen i juni 2012 efter dagpengeanciennitet samt indplaceringsdato med de observerede betingede afgangssandsynligheder (hazardrater) i 2004-2006. Det antages, at en dagpengeperiode på 2 år i nogen grad sammenpresser den afgang, der i dag sker ved en dagpengeperiode på 4 år. Udfaldet udgør 10.000 personer i 1. halvår og 3.000 personer i 2. halvår 2013.

Kilde: DREAM-forløbsdatabasen, DUR og egne beregninger.

De private arbejdsgivere

De private arbejdsgivere (DA) forpligter sig til at arbejde for at tilvejebringe 5.000 ledige akutjob for dagpengemodtagere, der er i risiko for at opbruge eller opbruger dagpengeretten.

Stillingerne kan være både permanente og midlertidige, men er job på sædvanlige løn- og arbejdsvilkår og uden tilskud fra det offentlige. Der fastsættes en minimumsgrænse for den planlagte varighed af de midlertidige job på 3 måneder.

Stillingerne skal opslås og kunne udsøges særskilt i Beskæftigelsesministeriets jobbank, jobnet.dk, *jf. også nedenfor*.

Stillingerne udbydes med henblik på besættelse af ledige, der har mindre end 3 måneder tilbage af dagpengeperioden og med udløb i første halvår 2013, samt personer, der frem til 1. juli 2013 opbruger den samlede dagpengeperiode og fortsat er ledige. Med opslaget tydeliggøres det, at virksomheden opfordrer personer i målgruppen til at ansøge jobbet. Hvis stillingen ikke besættes af en ledig i målgruppen, kan stillingsbesættelsen ikke udløse en præmie til arbejdsgiveren.

Aftalen udmøntes i praksis ved, at DA og medlemsorganisationerne iværksætter en kampagne målrettet deres medlemsvirksomheder. Kampagnen skal sende et tydeligt signal til virksomhederne om, at de bør bidrage til at løse den ekstraordinære udfordring, som det danske arbejdsmarked og samfund står overfor i første halvår 2013.

Konkret vil DA og medlemsorganisationerne formidle aftalen bredt ud i pressen og udsende direkte henvendelser til deres respektive medlemsvirksomheder om at oprette det nødvendige antal akutjob til ledige i målgruppen. Organisationernes ledelser vil endvidere fungere som ambassadører for aftalen. Disse formidler budskabet om vigtigheden af at tilvejebringe jobåbninger.

Fra aftalens indgåelse og frem til og med første halvår 2013 vil medlemsorganisationerne vedvarende arbejde for, at der sikres det nødvendige antal jobåbninger, kommunikere aftalens indhold og holde løbende kontakt til medlemsvirksomhederne. Kampagnen kan fx indeholde:

- Ledelserne i DA's medlemsorganisationer vil tage kontakt til den øverste ledelse i samtlige af deres respektive medlemsvirksomheder med opfordring til at oprette det nødvendige antal jobåbninger til målgruppen.
- Medlemsorganisationerne vil løbende skrive om kampagnen i deres respektive medlemsblade og formidle kampagnen på deres hjemmesider.
- Kampagnen vil blive formidlet direkte til medlemsvirksomhederne. Gennem kampagneperioden vil nødvendigheden af jobåbninger indgå i nyhedsbreve herom til medlemsvirksomhederne.
- Medlemsorganisationer, der har regionale foreninger, kan inddrage disse, og kampagnen kan være et tema for møder i bestyrelser og til regionale arrangementer for medlemsvirksomhederne. De regionale foreninger kan få til opgave at formidle kampagnen til virksomheder i den pågældende region bl.a. via direkte henvendelse.
- Der udarbejdes pjecer, der udsendes til virksomhederne, og som yderligere vil blive uddelt til arrangementer i medlemsforeningerne i kampagneperioden. Pjecerne vil endvidere kunne blive brugt af jobcentrene i deres dialog med virksomhederne.

De offentlige arbejdsgivere

De offentlige arbejdsgivere (KL, Danske Regioner og Finansministeriet) forpligter sig til at arbejde for at tilvejebringe 5.000 midlertidige eller permanente ledige akutjob i den offentlige sektor for ledige i målgruppen. Jobbene er på ordinære løn- og arbejdsvilkår. Det kan fx være barsels- eller sygdomsvikariater. Der fastsættes en minimumsgrænse for varigheden af de midlertidige job på 3 måneder.

Stillingerne skal opslås i Beskæftigelsesministeriets jobbank, jobnet.dk, så de kan udsøges særskilt og kan besættes med ledige, der har mindre end 3 måneder tilbage af dagpengeperioden og med udløb i første halvår 2013 samt personer, der frem til 1. juli 2013 opbruger den samlede dagpengeperiode og fortsat er ledige.

Som en midlertidig foranstaltning etableres der derudover lovhjemmel til, at de offentlige arbejdsgivere som et yderligere element kan give ledige i målgruppen fortrinsadgang til jobbene. Hjemmelsgrundlaget løber frem til medio 2013.

Herudover opfordres offentlige arbejdsgivere til opslag/offentliggørelse af alle jobåbninger på Jobnet.dk. Offentlige arbejdsgivere har i dag kun pligt til at opslå/offentliggøre varige stillinger samt midlertidige stillinger af over 1 års varighed.

Det samlede måltal for den offentlige sektor fordeles ud på stat, regioner og kommuner med afsæt i sektorernes respektive beskæftigelsesandele. KL og Danske Regioner forpligter sig således til at arbejde for, at deres medlemmer bringer henholdsvis 3.000 og 800 akutjob til målgruppen i spil og slår dem op på Jobnet.dk.

Fra KL's side igangsættes følgende initiativer:

- Drøftelser af aftalen på borgmestermøder, KKR-møder og kommunaldirektørmøder.
- Kickstarts-møder med jobcenterchefer og personalechefer i efteråret 2012 med fokus på, hvordan kommunerne konkret griber opgaven an.
- Nedsættelse af en særlig task force, der vil følge udviklingen løbende gennem hele perioden og være i tæt kontakt med kommunerne om indsatsen.
- Løbende kommunikation og udarbejdelse af materiale til kommunerne gennem etablerede kanaler, såsom nyhedsbreve til jobcenterchefer, KL's dialogportal, KL's konferencer og KL's hjemmeside.

Fra Danske Regioners side igangsættes følgende initiativer:

- Udmøntning af måltallet ved fastsættelse af kvoter mellem regionerne for antallet af akutjob (efter en med regionerne nærmere fastsat fordelingsnøgle).
- Krav om en indsats i hver enkelt region for at leve op til måltallet, fx via informationsmøder, nyhedsbreve mv.
- HR-direktørkredsen gøres til ansvarlig for opfølgningen og systematisk viden- deling i forhold til implementeringsinitiativer og -barrierer.
- Fast orienteringspunkt med status på alle møder i Danske Regioners bestyrelse i perioden.
- Løbende kommunikation og udarbejdelse af materiale til regionerne gennem etablerede kanaler, såsom nyhedsbreve, hjemmeside mv.

På statens område vil udmøntningen af måltallet på 1.200 stillingsopslag for akutjob ske ud fra en nærmere fastsat fordelingsnøgle for de enkelte ministerområder.

Jobbank for akutjob

Der etableres en digital løsning, hvor alle job til ledige, der risikerer at opbruge eller opbruger dagpengereetten, kan findes samlet i Jobnet.dk.

Løsningen skal være ubureaukratisk og bygge videre på de kanaler, hvor private og offentlige arbejdsgivere i dag opslår ledige job. Samtidig skal løsningen etableres

uden store omlægninger af it-systemer, så den kan træde i kraft senest d. 15. november 2012.

Målrætningen af job til ledige i risikogruppen etableres ved hjælp af en standardtekst, som arbejdsgivere indskriver i jobopslag for de relevante job, fx: *”Ledige med 3 måneder eller mindre tilbage af dagpengeperioden, samt personer der frem til 1. juli 2013 opbruger den samlede dagpengeperiode og fortsat er ledige, opfordres særligt til at søge stillingen”* Standardteksten skal bruges i jobopslagene, og jobbene slås op på Jobnet.dk.

En fritekstsøgning på Jobnet.dk, hvor den aftalte standardtekst indgår, vil herefter generere en samlet liste over job målrettet til ledige i risikogruppen. Listen kan anvendes af jobcentre og a-kasser samt af ledige i risikogruppen selv.

Udover Jobnet.dk kan akutjob opslås i andre databaser mm.

I forbindelse med etableringen af løsningen informeres arbejdsgivere, ledige, jobcentre og andre aktører om formål og processer for den nye ordning i jobbanken.

Jobpræmie til arbejdsgivere

For at styrke arbejdsgivernes tilskyndelse til at finde job til målgruppen indføres der som en midlertidig foranstaltning en præmieringsordning for arbejdsgivere, der ansætter personer i målgruppen i midlertidige eller i permanente stillinger.

Præmien udgør 12.500 kr., når ansættelsesforholdet har en varighed på minimum 6 måneder, og yderligere 12.500 kr., hvis ansættelsesforholdet opnår en samlet varighed på minimum 12 måneder. Den maksimale jobpræmie udgør således i alt 25.000 kr. for job af en varighed på minimum 12 måneder.

Det er en betingelse for udbetaling af jobpræmien, at den ansatte har en gennemsnitlig arbejdstid på mindst 32 timer ugentligt i løbet af hver 6 måneders ansættelsesperiode. Endvidere skal der være tale om et akutjob, der har været slået op i jobbanken. Jobpræmieordningen er midlertidig og omfatter ansættelsesforhold for målgruppen, der indgås i perioden frem til 1. juli 2013.

Jobpræmieordningen administreres af a-kasserne. Den enkelte arbejdsgiver ansøger a-kassen om udbetaling af jobpræmien og vedlægger dokumentation for, at ansættelsesforholdet opfylder kriterierne for udbetaling af en jobpræmie (varighed, timetal og identifikation af den pågældende medarbejder, jobopslag samt erklæring fra a-kassen om, at medarbejderen indgik i målgruppen på ansættelsestidspunktet). A-kassen behandler ansøgningen. Herefter kan præmien udbetales.

Ledige vil løbende kunne bede deres a-kasse om en bekræftelse på, at de indgår i målgruppen for jobpræmien, så de allerede i forbindelse med en ansøgning eller en ansættelsessamtale vil kunne give denne information til en potentiel kommende arbejdsgiver og dermed potentielt øge chancerne for at få jobbet.

Opfølgning

Der skal løbende følges op på, om de fastsatte måltal for akutjob realiseres, og på resultaterne i form af afgang til job for de ledige i målgruppen.

Der fastsættes 2 politiske opfølgingsmøder mellem aftaleparterne, hvor der gøres status for antallet af akutjob, som er tilvejebragt inden for den private sektor, staten, regionerne og kommunerne, samt om måltallet fortsat er det rigtige set i lyset af udviklingen i målgruppen. Det første politiske møde finder sted i første halvdel af december 2012. Her følges der blandt andet op på behovet for hurtigt at tilvejebringe ledige akutjob for målgruppen, fordi hovedparten af målgruppen står til at opbruge dagpengerecetten i de første 2-3 måneder af 2013. Det andet politiske møde afholdes primo januar 2013.

Herudover vil der ugentligt etableres kontakt mellem Beskæftigelsesministeriet og aftaleparterne, hvor der gøres status for efterlevelsen af de fastsatte måltal. Til brug herfor vil Beskæftigelsesministeriet foretage udtræk fra jobnet.dk og udarbejde statistikker for antallet af akutjob til målgruppen fordelt på sektorer, brancher, geografi mv. Retvisende statistikker herfor vil afhænge af, om jobbene opslås digitalt med den aftalte standardtekst mv.

Hvis det i forbindelse med statusopgørelserne konstateres, at det tilvejebragte antal jobåbninger ikke er tilstrækkeligt i forhold til efterlevelsen af måltallene, vil arbejdsgiverorganisationerne forstærke indsatsen for at bringe yderligere jobåbninger i spil:

- DA og medlemsorganisationerne vil iværksætte direkte kontakt til virksomhederne.
- KL vil tage direkte kontakt til kommunerne og opfordre til yderligere indsatser for at tilvejebringe det målsatte antal stillinger.
- Danske Regioner vil tage kontakt til de enkelte regioner og opfordre til yderligere indsatser, ligesom Danske Regioner løbende vil følge, hvor langt den enkelte region er i forhold til regionens måltal, herunder indsamle oplysninger om, hvilke udfordringer regionerne eventuelt støder på i forhold til at ansætte ledige fra målgruppen.
- Finansministeriet (Moderniseringsstyrelsen) vil tage direkte kontakt til de enkelte ressortministerier med henblik på at indskærpe deres forpligtelse til at realisere deres respektive måltal på det statslige område for at tilvejebringe akutjob for målgruppen.

Beskæftigelsesministeriet vil endvidere løbende følge udviklingen i antal afmeldte til job og uddannelse i målgruppen for akutpakken (6 måneder til potentielt udfald), hvori målgruppen for akutjob (3 måneder til potentielt udfald) indgår. Herefter kan der genereres information om, hvorvidt initiativerne i akutpakken og i aftalen om akutjob og jobpræmie bidrager til, at målgruppen kommer i job.

A-kasserne har ansvaret for løbende at følge antallet af udbetalinger af jobpræmier til arbejdsgivere.

Økonomi

Det skønnes, at indførelsen af en jobpræmie til arbejdsgivere medfører offentlige merudgifter på i alt 115 mio. kr., heraf 90 mio. kr. i 2013 og 25 mio. kr. i 2014, *jf. tabel 3.*

Tabel 3
Direkte merudgifter ved jobpræmie for arbejdsgivere

Mio. kr. (2013-pl)	2013	2014	I alt
Jobpræmie for arbejdsgivere	90	25	115

Finansieringen af merudgifterne tilvejebringes på finansloven for 2013. Finansieringen vil ikke vedrøre økonomisk bebyrdende elementer for arbejdsgiverne.

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

2. status på indsatsen for a-dagpengemodtagere, der risikerer at opbruge deres dagpengeret

Sag nr. 8 :

- Bilag 1: Notat om oversigt for de a-kasser, hvor der er 5 eller flere medlemmer, der er i risikogruppen i relation til indsatsen for a-dagpengemodtagere, der risikerer at opbruge deres dagpengeret.
- Bilag 2: Notat om oversigt over aldersfordelingen om kønsfordelingen i relation til indsatsen for a-dagpengemodtagere, der risikerer at opbruge deres dagpengeret..

22 NOV. 2012

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE
Økonomisk Forvaltning
Borgmestersekretariatet
Sekretariat

Sag: 8 Bilag: 1

Journalnr. : 20121010168

Dato : 13.11.2012

Skrevet af : bkh /3153

NOTAT

om

Oversigt for de a-kasser, hvor der er 5 eller flere medlemmer, der er i risikogruppen i relation til indsatsen for a-dagpengemodtagere, der risikerer at opbruge deres dagpenget

A-kasser

A-kasse	Antal pr. 6. november i risikogruppen
Faglig Fælles A-kasse (3F)	29
Ingeniørernes A-kasse	17
HK	16
Kristelig A-kasse	16
Akademikernes A-kasse	11
Magistrenes A-kasse	11
A-kassen for Selvstændigt Erhvervsdrivende	10
Ledernes A-kasse	8
Det Faglige Hus	7
Journalistik, Kommunikation & Sprog	7
Funktionærer og Tjenestemændenes A-kasse	7
DANA	7
Civiløkonomernes A-kasse	6
Frie Funktionærers A-kasse	5

22 NOV. 2012

Journalnr. : 20121010168

Dato : 13.11.2012

Skrevet af : bkh /3153

Sag: 8 Bilag: 2

NOTAT

om

oversigt over aldersfordelingen og kønsfordelingen i relation til indsatsen for
a-dagpengemodtagere, der risikerer at opbruge deres dagpengernet

Aldersfordeling

Alder	Antal pr. 6. november i risikogruppen
Under 30 år	9
30-39 år	38
40-49 år	49
50-59 år	70
Over 60 år	17

Kønsfordeling

Køn	Antal pr. 6. november i risikogruppen
Kvinder	85
Mænd	98

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Status Beskæftigelsesplan 2012, 3. kvartal

Sag nr. 9 :

Bilag 1: Notat om Status på Beskæftigelsesplan 2012, 3. kvartal

Bilag 2: Talbilag

22 NOV. 2012

Sagsnr. : 20121010171

Dato : 6-11-2012

Skrivet af : KIEJ

Sag: 9 Bilag: 1

NOTAT

Om

Status på Beskæftigelsesplan 2012 3. kvartal

Dette notat giver en foreløbig status for Beskæftigelsesplan 2011, 3. kvartal, idet resultaterne for størstedelen af målene først kan endeligt opgøres sidst på året.

Områderne med en positiv udvikling er i tråd med det fælles forvaltningsmæssige og politiske fokus, der har været på at nedbringe andelen af sygedagpengeforløb over 52 uger, nedbringe tilgangen til permanente forsørgelsesordninger, nedbringe antallet af ledige akademikere og styrkelsen af den virksomhedsrettede indsats.

- Tilgangen til permanente forsørgelsesordninger: Der har fra dec-10 til sep-12 været et fald på 44 pct. (54 personer) i tilgangen til permanente forsørgelsesordninger (førtidspension, fleksjob og ledighedsydelse). Målet er et fald på 5 pct. klyngen har i samme periode haft et fald på 10 pct., Østdanmark 6 pct. og hele landet 22 pct. Målet forventes at blive opfyldt.
- Antallet af unge ydelsesmodtagere: Målet for antallet af unge ydelsesmodtagere er et fald på 1 pct. Fra dec-10 til sep-12 har der været et fald på 0,4 pct., svarende til et fald på 2 fuldtidspersoner. Faldet skyldes primært at fald i antallet af unge sygedagpengemodtagere, hvilket skal ses i sammenhæng med det generelle fald i antallet af sygedagpengeforløb. Antallet af kontanthjælpsmodtager er steget med 15 fuldtidspersoner. Antallet af a-dagpengemodtagere er steget med 18 fuldtidspersoner. Det primært medlemmer af Civiløkonomernes A-kasse, Akademikernes A-kasse og Det Faglige Hus der har haft stigningen.
- Langtidsledighed: Antallet af langtidsledige er steget med 3 pct. fra dec-10 til aug-12 – målet er en maksimal stigning på 5 pct. Stigningen dækker over et fald i antallet af langtidsledige a-dagpengemodtagere og en stigning i antallet af langtidsledige kontanthjælpsmodtagere.
- Sygedagpengeindsatsen: Andelen af sygedagpengeforløb over 52 uger er år til dato september 2012 på 12,2 pct. – målet er en maksimal andel på 14 pct. Målet forventes at blive opfyldt – antallet af forlængelsessager ligger på et historisk lavt niveau.
- Den virksomhedsrettede indsats: Lyngby-Taarbæk ligger højere end klyngen på målene for den virksomhedsrettede indsats. I august var der 61,8 pct. af de aktiverede i et virksomhedsrettet tilbud – målet er 50 pct. Andelen af arbejdssteder med personer i tilbud var i august 27 pct. – målet er en andel på 25 pct. Andelen af fuldtidsaktiverede i virksomhedsrettede tilbud med mere end 1 års ledighed var i 3. kvartal 2011- 2. kvartal 2012 59,1 pct., målet er en andel på 50 pct. Målene for den virksomhedsrettede indsats forventes således at blive opfyldt.

Der udfordringer på følgende områder:

- Antallet af ikke-vestlige indvandrere på offentlig forsørgelse
- Antallet af langtidsledige kontanthjælpsmodtagere
- Antallet af ledige akademikere

Antallet af ikke-vestlige indvandrere på offentlig forsørgelse

Antallet af ikke-vestlige indvandrere på offentlig forsørgelse er steget med 6,1 pct. – målet er et uændret antal. I samme periode har klyngen haft en stigning på 12 pct. I Østdanmark er antallet uændret og i hele landet har der været en stigning på 2 pct.

Stigningstakten har været aftagende siden juni 2012. Antallet er steget med 31 fuldtidspersoner fra december 2010 til september 2012. Det er især en stigning i antallet af kontanthjælpsmodtagere og førtidspensionister, der bidrager til stigningen. Antallet af kontanthjælpsmodtagere er steget med 11,5 pct. (17 fuldtidspersoner) og antallet af førtidspensionister er steget med 12,2 pct. (22 fuldtidspersoner).

Som skrevet ved tidligere status arbejder jobcentret med en indsats, hvor der visiteres borgere til et tværkommunalt projekt, der skal bringe nydanskere i job gennem uddannelse og opkvalificering. Endvidere samarbejder jobcentret med virksomheder om at bringe borgere med helbredsmæssige-, sociale- og sproglige udfordringer tilbage til arbejdsmarkedet.

Langtidsledige kontanthjælpsmodtagere

Antallet af langtidsledige arbejdsmarkedsparete kontanthjælpsmodtagere er steget med 6,4 pct., hvilket er lavere end klyngen, Østdanmark og hele landet. For de ikke-arbejdsmarkedsparete er stigningen på 7,7 pct. – dette er også lavere end både klyngen Østdanmark og hele landet.

Lyngby-Taarbæk klarer sig derfor rigtig godt på udviklingen i antallet af langtidsledige kontanthjælpsmodtagere især i lyset af at Lyngby-Taarbæk på kontanthjælpsområdet har dårligere rammevilkår end klyngen af sammenlignelige kommuner. Jobcentret vurderer selv, at matchstrategien er medvirkende til at fastholde en aktiv linie, som bremser tilgangen af langvarigt ledige.

Stigningen skal desuden ses i lyset af et antallet aflange sygedagpegeforløb og tilgangen til permanente forsørgelsesordninger er blevet nedbragt – en del af disse vil i stedet modtage kontanthjælp.

Jobcentrets indsats på området er strategien for kontanthjælpsområdet, som er godkendt på Økonomiudvalget.

Antallet af ledige akademikere

Antallet af ledige akademikere er steget med 1,2 pct. fra dec-10 til sep-12. Målet er et fald på 5 pct. Udviklingen i akademikerledigheden har været noget svingende i de første tre kvartaler af 2012 fra et fald på 6,6 pct. (16 fuldtidspersoner) og en stigning på 3,7 pct. (9 fuldtidspersoner). Stigningen i september vurderes at skulle ses i lyset af den generelle konjunktursituation, hvor der har været en stigning i ledigheden både i Lyngby-Taarbæk og på landsplan. Det er især de yngre som har haft stigninger i ledigheden, det vurderes derfor at en del af forklaringen er en sæsonpræget stigning i antallet af ledige dimittender.

22 NOV. 2012

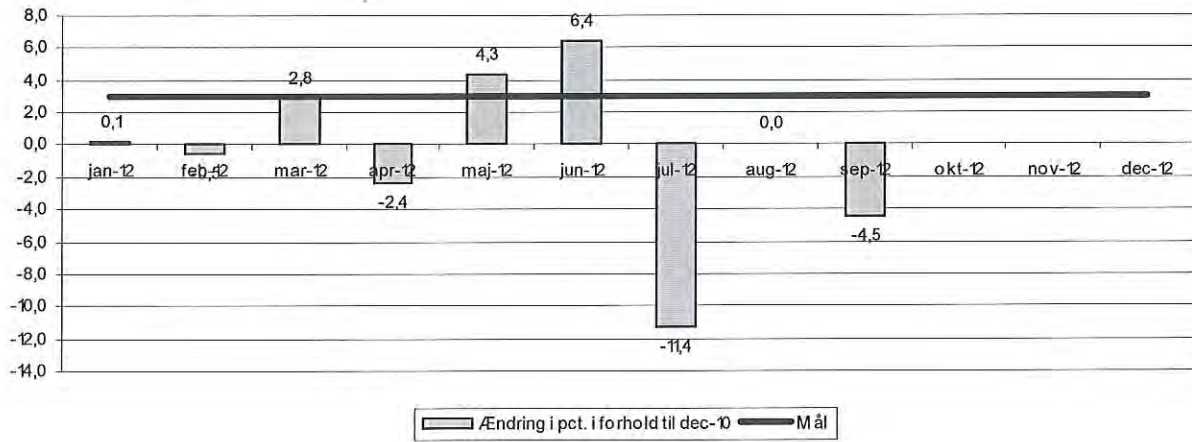
Status for mål i Beskæftigelsesplan 2012

9 Bilag: 2

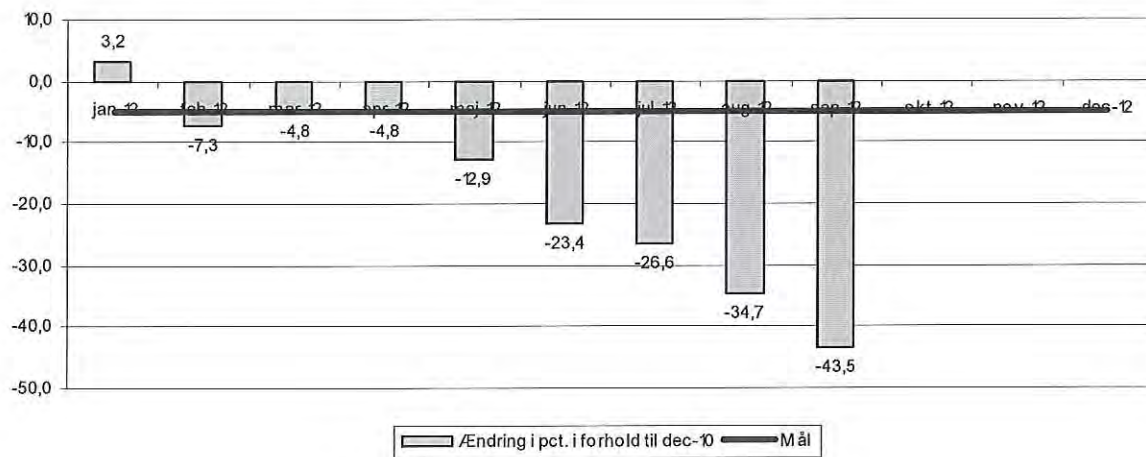
	Mål	Status	Klyngen	Øst-danmark	Hele landet
Ministerens mål					
<u>Arbejdskraftreserven - dec-10 til sep-12</u>					
Kontanthjælpsmodtagere		sep-12 -6,4%	4,8%	-1,0%	-0,6%
Dagpengemodtagere		sep-12 -3,8%	-4,7%	-7,2%	-11,7%
I alt	3,0%	sep-12 -4,5%	-3,0%	-5,5%	-9,4%
<u>Tilgangen til permanente forsørgelsesordninger - dec-10 til sep-12</u>					
Fleksjob og ledighedsydelse		sep-12 -44,7%	-20,3%	-16,9%	-27,3%
Førtidspension		sep-12 -42,9%	-3,7%	-19,2%	-19,5%
I alt	-5%	sep-12 -43,5%	-10,4%	-5,8%	-22,2%
<u>Begrænsning af unge under 30 år på offentlig forsørgelse - dec-10 til sep-12</u>					
I alt	-1%	sep-12 -0,4%	1,0%	-1,5%	-1,5%
<u>Ikke-vestlige indvandrere og efterkommere på offentlig forsørgelse dec-10 til sep-12</u>					
I alt	0,0%	sep-12 6,1%	11,9%	2,8%	4,7%
Lokale mål					
<u>Langtidsledighed - borgere med mere end 1 års ledighed</u>					
Dagpengemodtagere		aug-12 -12,3%	10,2%	3,0%	-2,2%
Arbejdsmarkedsparete kontanthjælpsmodtagere		aug-12 6,4%	24,5%	-10,5%	-3,6%
Ikke-arbejdsmarkedsparete kontanthjælpsmodtagere		aug-12 7,7%	38,0%	12,6%	15,7%
I alt	5%	aug-12 3,3%	27,5%	7,7%	9,8%
Antal ledige akademikere	-5%	sep-12 1,2%	2,6%	13,9%	14,1%
<u>Sygedagpenge</u>					
Andel forløb over 52 uger år til dato	14%	aug-12 12,2%			
<u>Den virksomhedsrettede indsats</u>					
Andel i virksomhedsrettede tilbud	50%	aug-12 61,8%	55,4%	51,4%	52,2%
Andel arbejdssteder med personer i tilbud	25%	3kv11-2kv12 27,0%	26,6%	39,5%	41,4%
Tillæg til Beskæftigelsesplan 2012					
Andel fuldtidsaktiverede med mere end 12 mdr. ledighed virksomhedsrettede tilbud - år til dato	50%	3kv11-2kv12	59,1%	54,8%	52,7%
					53,5%

Ikke alle opgørelser over Lyngby-Taarbæk er sammenlignelige med klyngen, Østdanmark og Hele landet, da der er tale om interne målinger

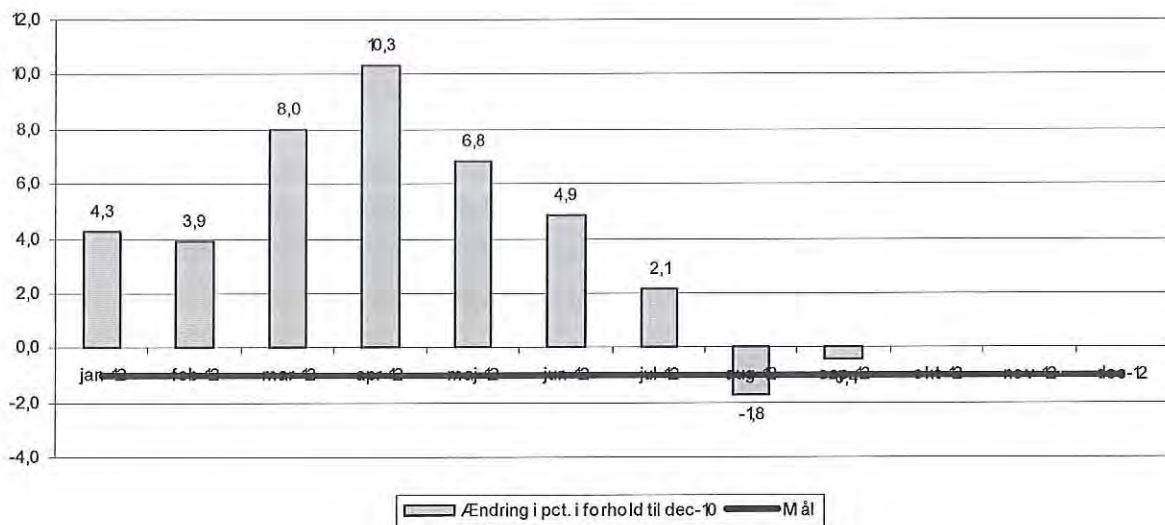
Figur 1: Udviklingen i arbejdskraftreserven



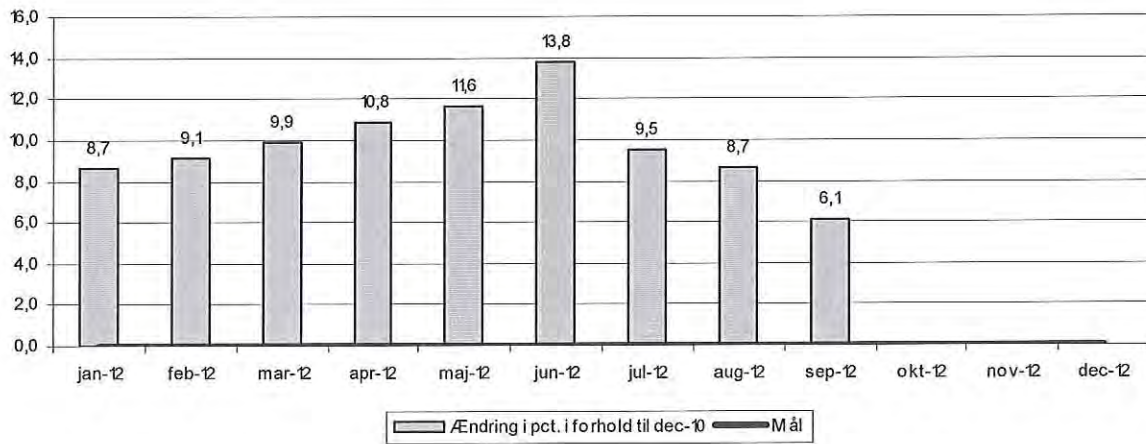
Figur 2: Udviklingen i tilgangen til permanente forsørgelsesordninger



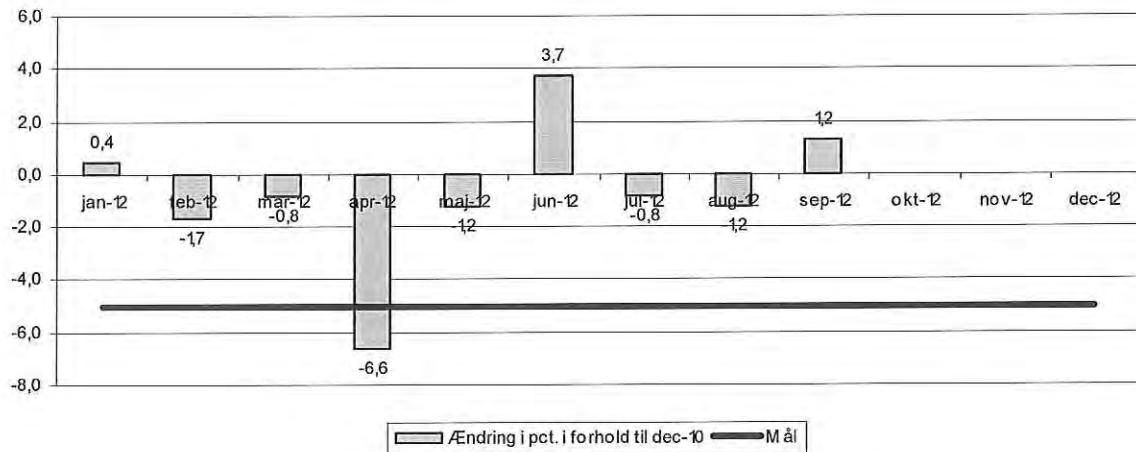
Figur 3: Udviklingen i antallet af unge på offentlig forsørgelse



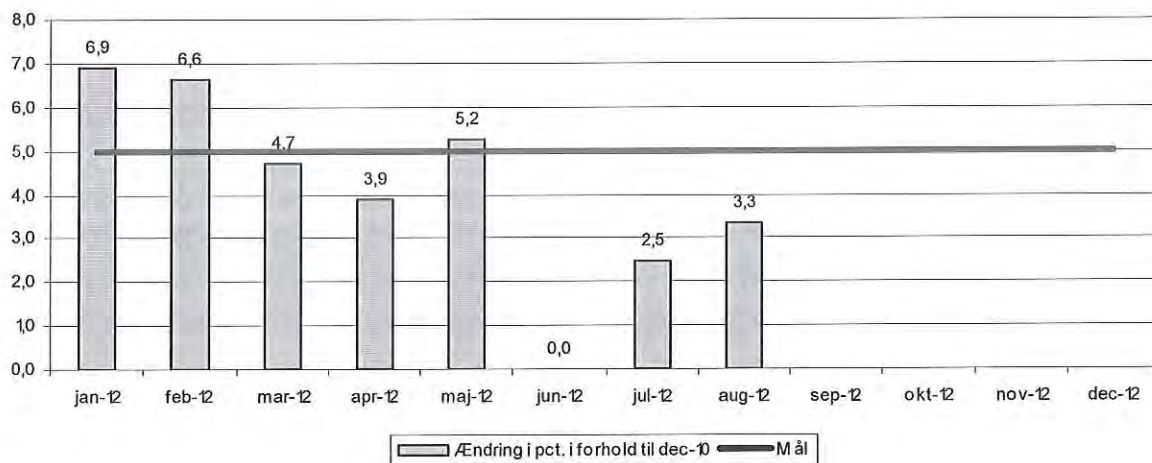
Figur 4: Udviklingen i antallet af ikke-vestlige indvandrere på offentlig forsørgelse



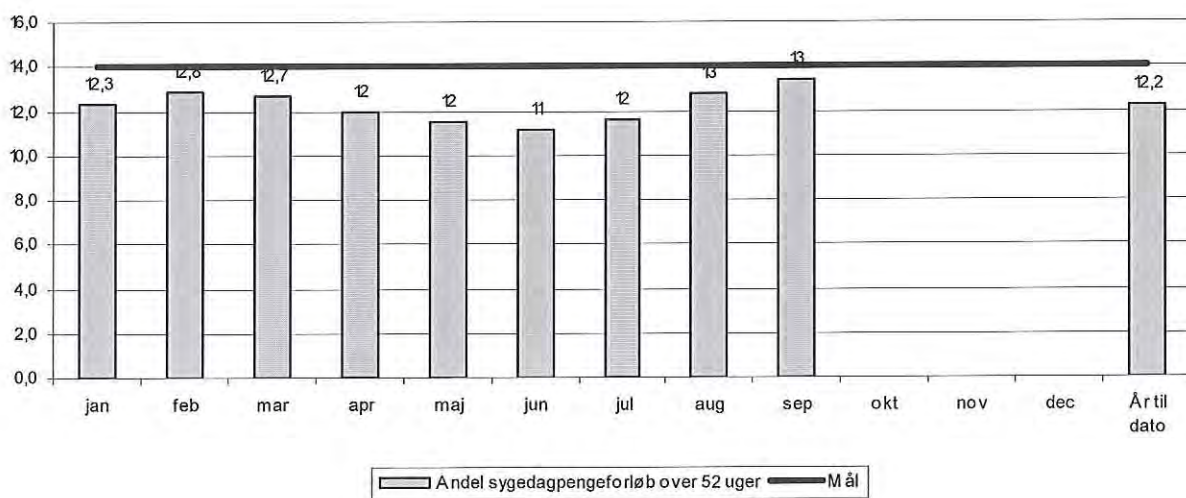
Figur 6: Udviklingen i antallet af ledige akademikere



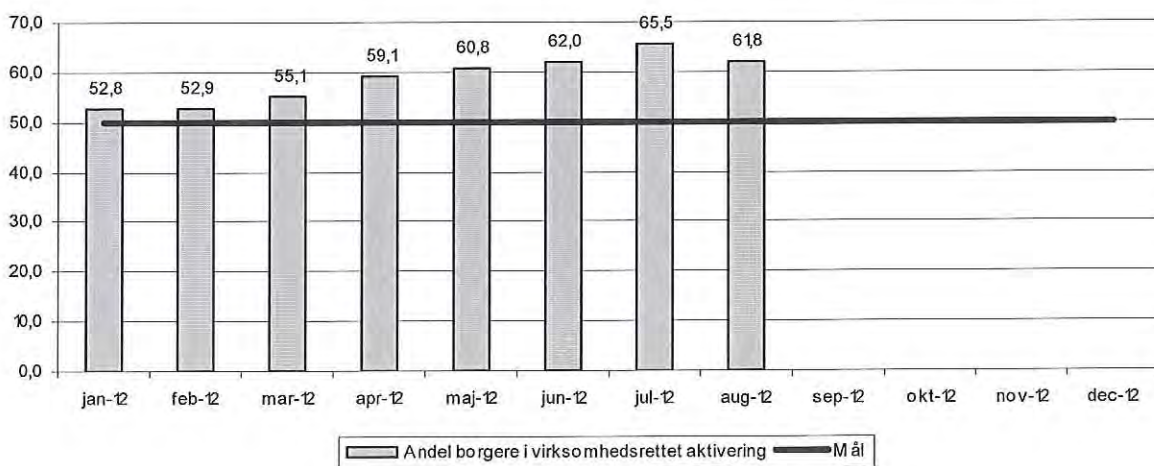
Figur 5: Udviklingen i antallet af ledige med mere end 1 års ledighed



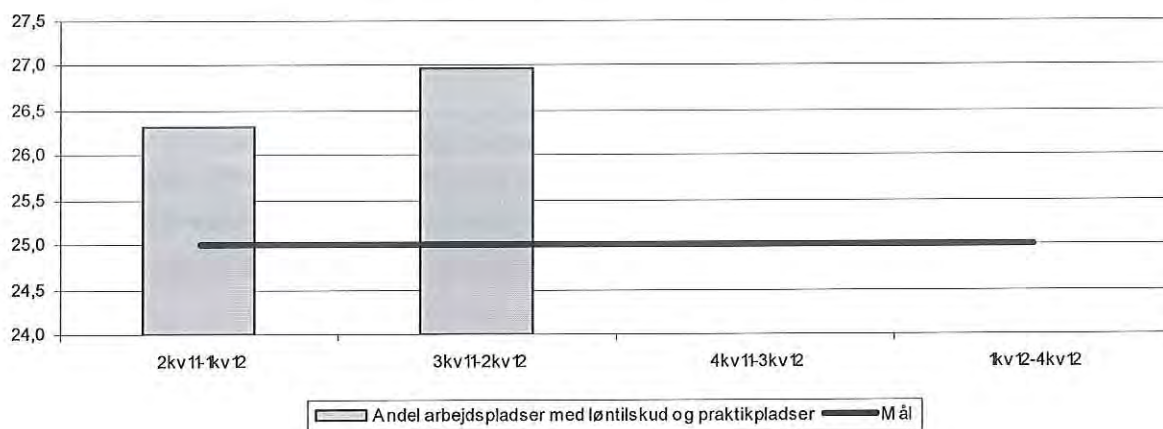
Figur 7: Udviklingen i andelen af sygedagpengeforløb over 52 uger



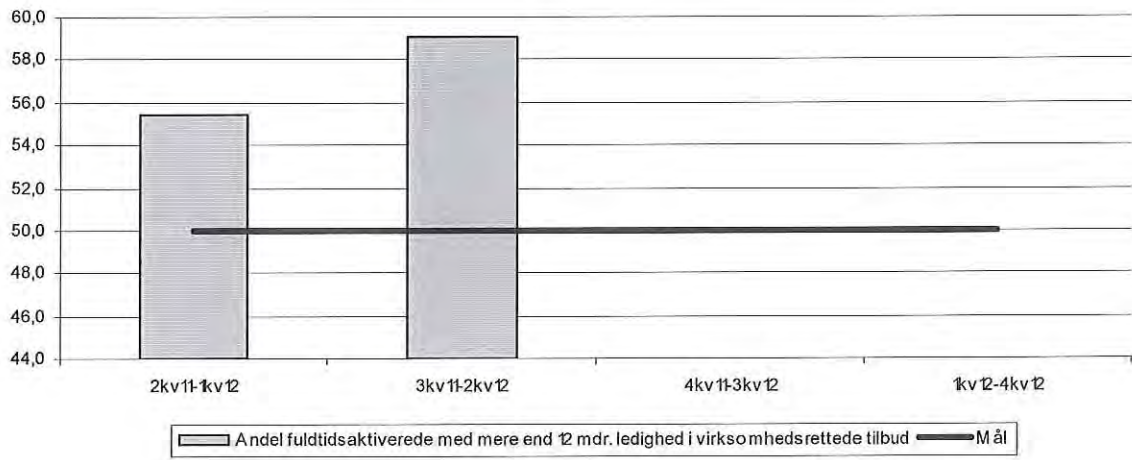
Figur 8: Udviklingen i andelen af borgere i virksomhedsrettet aktivering ud af det samlede antal ledige i aktivering



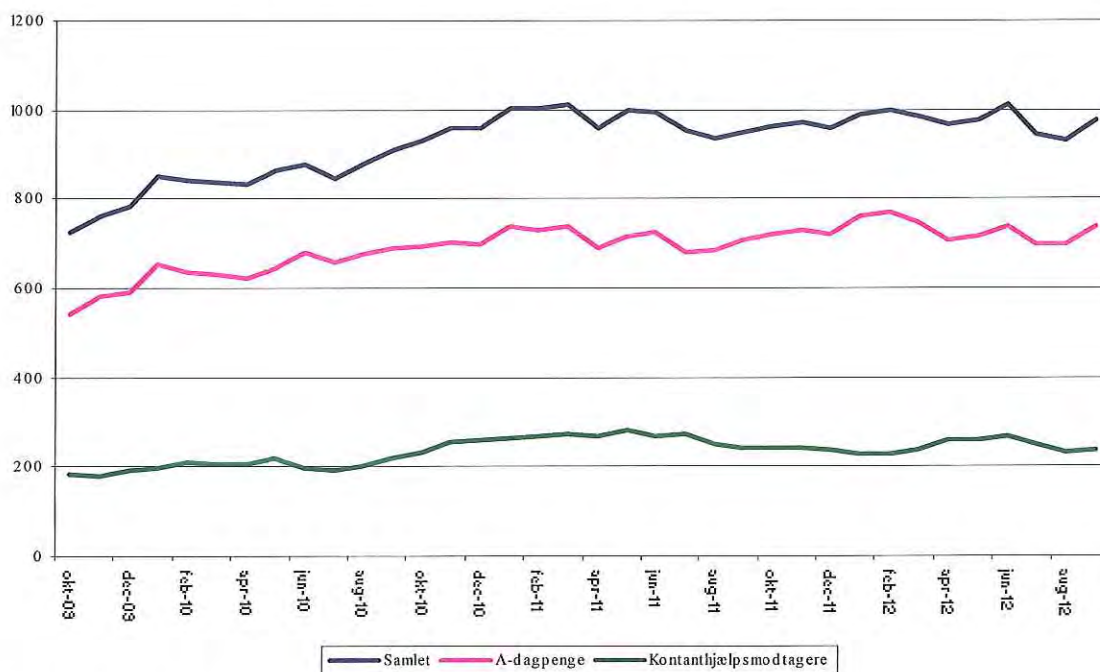
Figur 9: Udviklingen i andelen af arbejdspladser der har løntilskuds- og praktikpladser



Figur 10: Udviklingen i andelen af fuldtidsaktiverede med mere end 12 mdr. ledighed i virksomhedsrettede tilbud

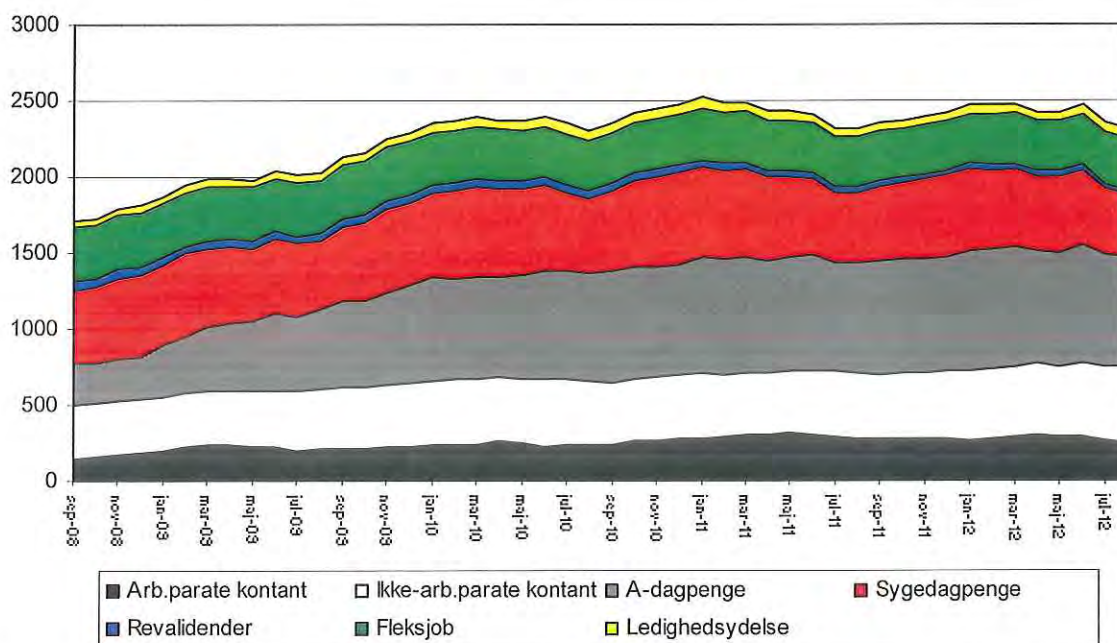


Udviklingen i antallet registrerede bruttoledige (fuldtid)



Kilde: Danmarks Statistik

Udviklingen i antallet af fuldtidspersoner fordelt på målgrupper



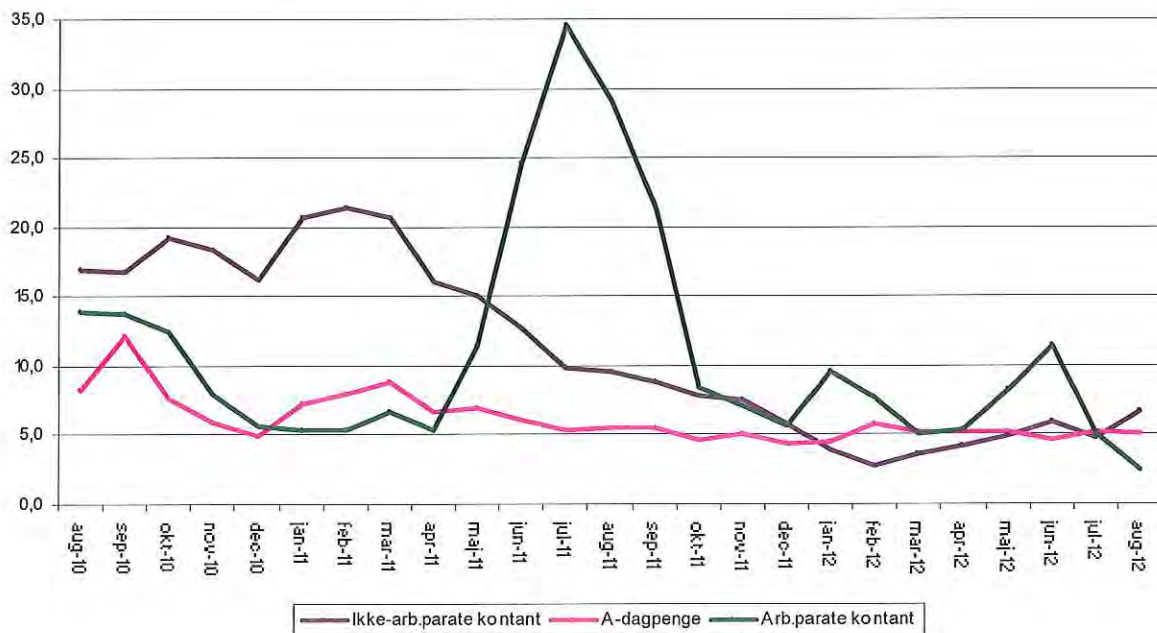
Kilde: Jobindsats.dk

Antal fuldtidspersoner indenfor den enkelte målgruppe august 2012

	Seneste måned	Samme måned året før	Ændring i pct.
Arb.parate kontant	249	280	-11,1
Ikke-arb.parate kontant	496	430	15,3
A-dagpenge	734	727	1,0
Sygedagpenge	403	464	-13,1
Revalidender	28	35	-20,0
Fleksjob	340	330	3,0
Ledighedsydelse	61	50	22,0

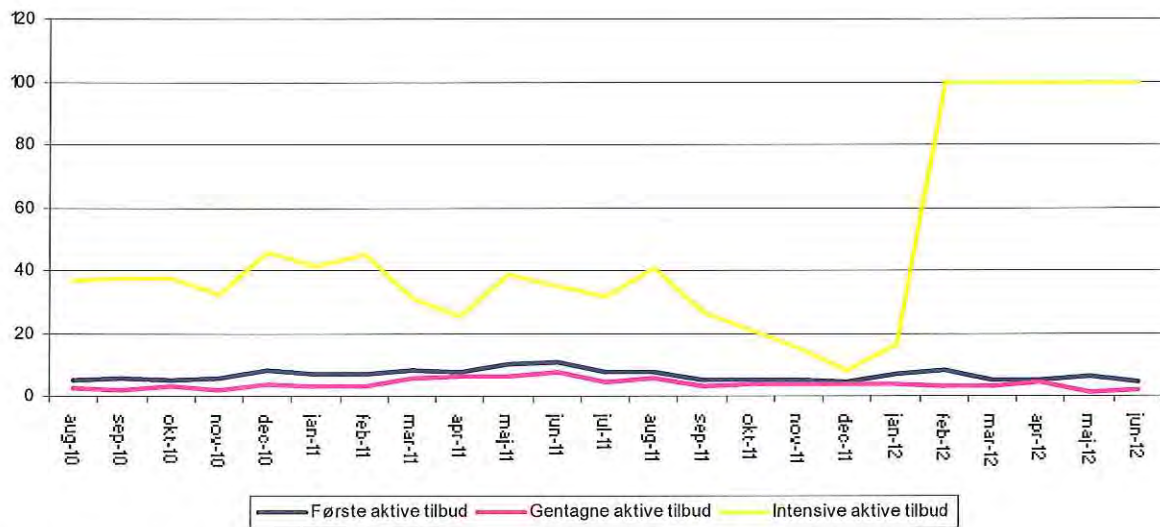
Kilde: Jobindsats.dk

Udviklingen i andelen af ledige, der ikke har haft en rettidig jobsamtale



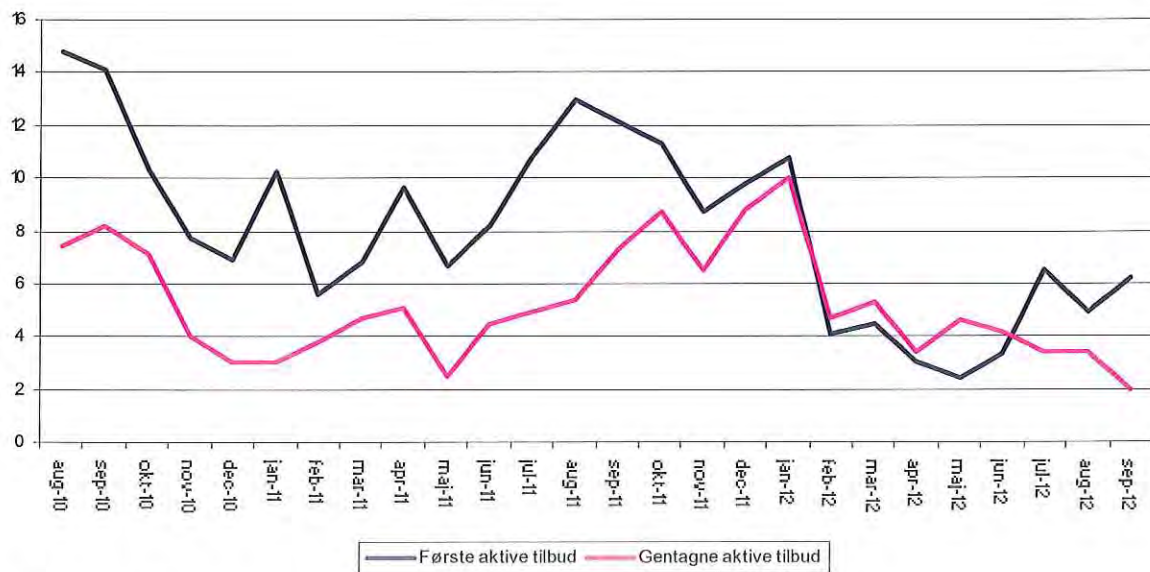
Kilde: Jobindsats.dk

Udviklingen i andelen af a-dagpengemodtagere, som mangler et aktivt tilbud



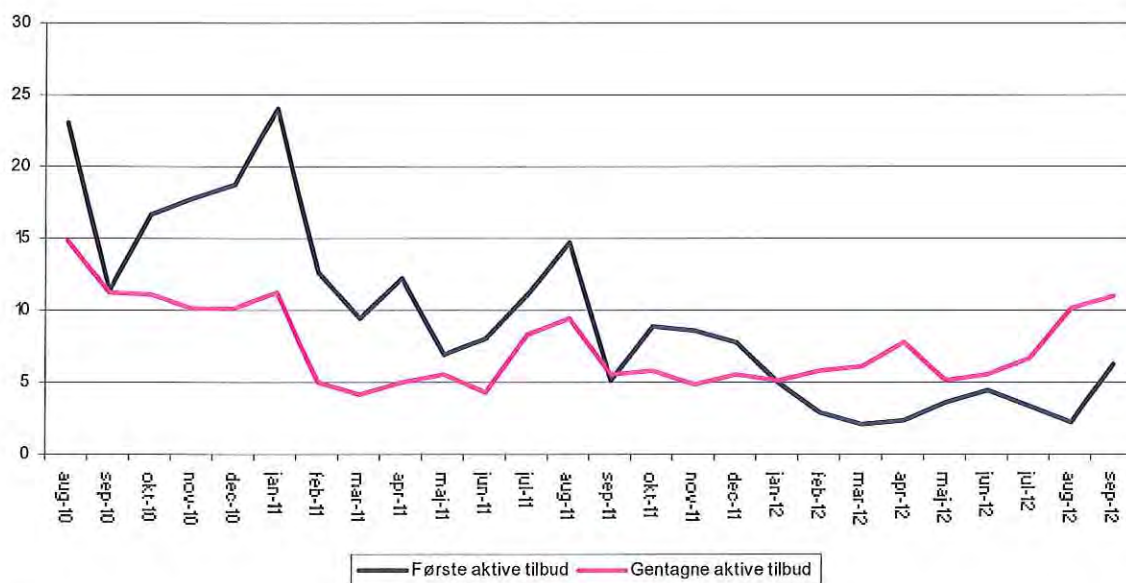
Kilde: Jobindsats.dk

Udviklingen i andelen af arbejdsmarkedsparete kontanthjælpsmodtagere, som mangler et aktivt tilbud



Kilde: Jobindsats.dk

Udviklingen i andelen af ikke-arbejdsmarkedsparate kontanthjælpsmodtagere der mangler et aktivt tilbud



Kilde: Jobindsats.dk

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

DAB – Sorgenfrivang II – køkken- og badeværelsesmoderniseringer samt finansiering af helhedsplan

Sag nr. 11 :

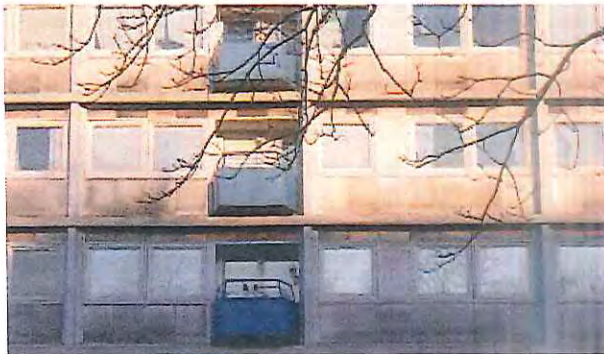
- Bilag 1: Temaavis Bæredygtig helhedsplan Sorgenfrivang II, oktober 2012
- Bilag 2: Fra LAB. Ansøgning om godkendelse af forbedrings- og moderniseringsarbejder for køkken samt badeværelser, dateret 17.10.2012
- Bilag 3: Fra LAB. Budgetansøgning om finansiering i henhold til § 91, stk. 2-5 i medfør af Lov om almene boliger mv., mrk. LB.nr. 3289, dateret 17.10.2012
- Bilag 4: Side 15 fra Temaavis, driftstøttelån
- Bilag 5: Tekst til indstillingsskrivelse for Sorgenfrivang II, mail fra Torben Andersen, dateret 23.10.2012

TEMAAVIS BÆREDYGTIG HELHEDSPLAN SORGENFRIVANG II

22 NOV. 2012

Sag: 11 Bilag: _____

Temaavisen beskriver det foreslåede renoveringsprojekt, som vil tilføre bebyggelsen en lang række forbedringer og helt nye kvaliteter



KÆRE BEBOERE

På trods af, at højhusene efterhånden er over 50 år gamle, fremstår bebyggelsen stadig pæn og attraktiv.

I perioden på de godt 50 år har mange tusinde mennesker haft deres daglige gang i bebyggelsen og det har sat sine spor. Ikke mindst de tekniske installationer som el-, varme-, vand- og kloaksystemet er blevet slidt. Derudover er isoleringen i facader, gavle og taget i meget ringe stand og lever langt fra op til nutidens krav. Vi fyrer meget for fuglene.

Bebyggelsen er løbende blevet vedligeholdt, men ligesom med en bil, opstår der et tidspunkt, hvor det ikke længere kan betale sig at reparere, men man bliver nødt til at udskifte større dele. Dette tidspunkt er nu kommet for bebyggelsen.

Derfor har afdelingsbestyrelsen, i samarbejde med beboere på flere workshops og møder sammen med Lyngby almennyttig Boligselskab, kommunen og DAB, fået udarbejdet en Helhedsplan for en større renovering og samtidig et kvalitetsløft af bebyggelsen.

Hvis Helhedsplanen bliver gennemført, vil det betyde et gevaldigt løft for bebyggelsen med bl.a. tidssvarende isolering, varmegenvinding, større altaner, nye tekniske installationer, nye køkkener og badeværelser og meget mere.

Afdelingsbestyrelsen er helt klar over, at Helhedsplanen vil medføre en betragtelig husleje-forhøjelse. Dette er der jo ikke nogen, der synes er spændende, men hvis vi ikke gennemfører Helhedsplanen, vil vi alligevel få en betragtelig huslejestigning, idet der er en del bygningsdele, der kræver en renovering her og nu:

- Udskiftning af nedslidte installationer for vand, varme, afløb og el.
- Udskiftning af elevatorer i alle opgange
- Udskiftning af vinduer i glasgange
- Maling og vedligeholdelse af alt udvendigt træværk
- Udskiftning af vinduer og hoveddøre i lejligheder

Disse arbejder beløber sig til ca. 250 mio. kr.

Fra myndighedernes side vil der i forbindelse med en renovering blive stillet krav til energireducerende tiltag i form af nye facader, gavle og altaner. Disse arbejder vil beløbe sig til yderligere ca. 200 mio. kr.

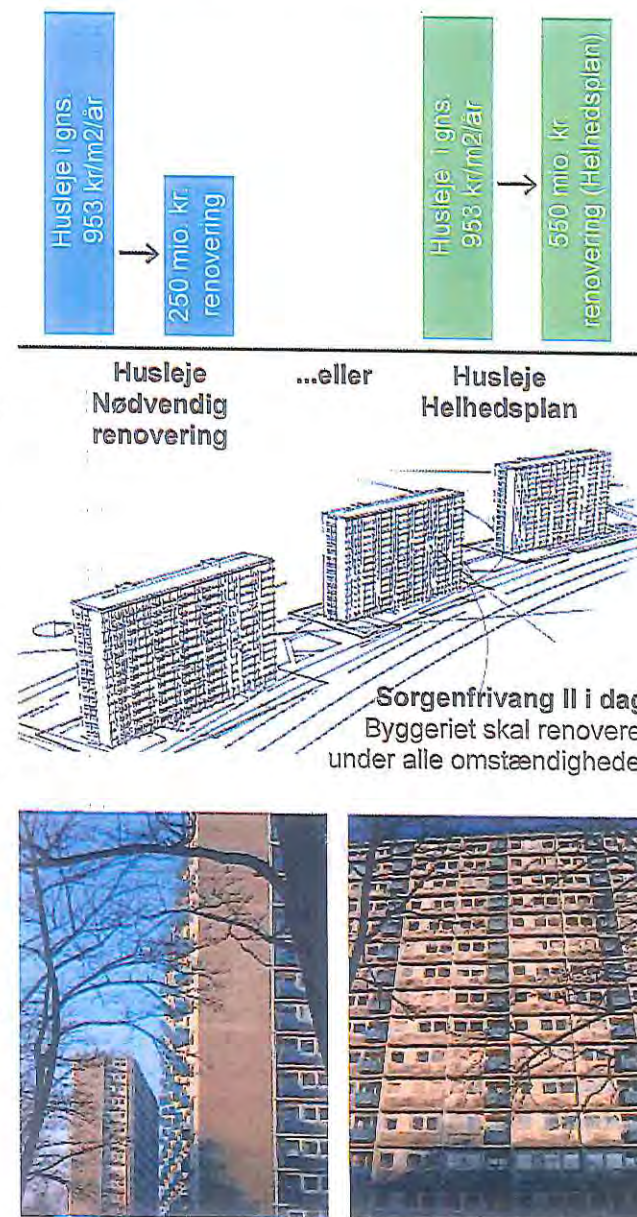
Hvis vi gennemfører Helhedsplanen vil vi få en stor økonomisk hjælp fra Landsbyggefonden og LAB, som gør, at vi trods en væsentlig husleje-forhøjelse ikke kommer højere op en mange andre afdelinger i LAB som ikke har gennemgået en så gennemgribende renovering som vi.

Eller med andre ord: hvis vi ikke gennemfører Helhedsplanen, får vi den samme huslejestigning, men vi får kun udført det halve af de ting Helhedsplanen indeholder.

Hvis vi siger nej til helhedsplanen siger vi derfor også nej til en økonomisk støtte på ca. kr. 300 mio.

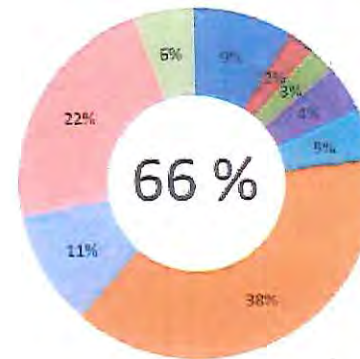
At sige nej til en støtte på ca. kr. 300 mio. er efter afdelingsbestyrelsens opfattelse ikke klogt, og afdelingsbestyrelsen vil derfor indtrængende opfordre alle beboere til at godkende Helhedsplanen og dens økonomi.

AFDELINGSBESTYRELSEN



HELHEDSPLANEN I KORTE TRÆK

- Store energibesparelser på op til 66 %
- Lavere energiregninger, på f.eks. varmen
- Et byggeri med grøn identitet, bl.a. CO2-neutralt vaskeri og solceller
- Ny og større altan med god plads til bord og stole
- Helt nye højisolerede og moderne facader og vinduer
- Glasinddækket trapperum uden regn, blæst og isglatte flader
- Nye hoveddøre og indgangspartier til lejlighederne
- Hurtigere og større elevatorer
- Ny tagdækning og tagkanter
- Udskiftning og renovering af rør og faldstammer
- Forbrugsmåling af brugsvand
- Nyt 2-strengs varmesystem, med nye radiatorer og termostatventiler - giver en mere effektiv opvarmning
- Nyt ventilationssystem med varmegenvinding
- Nye elinstallationer i hele huset
- Renovering af selskabslokaler og glasgange
- Nyt funktionelt og moderne køkken
- Nyt badeværelse med ny sanitet og skjulte rør



VISION

Visionen for renovering af Sorgenfrivang II tager udgangspunkt i en bæredygtig strategi. Ud fra denne strategi er der skabt balance mellem de tre hovedaspekter af bæredygtigheden: Økonomisk, social og miljømæssig bæredygtighed. Se trekantsmodellen til højre. Endvidere er det målet, at lave et samlet helhedsgreb og ikke en pletvis renovering, som på sigt bliver dyrere. Med helhedsplanen sikres, at der ikke kun udbedres byggeskader og udskiftes defekte bygningsdele, men at der samtidig tilføjes en række helt nye kvaliteter.

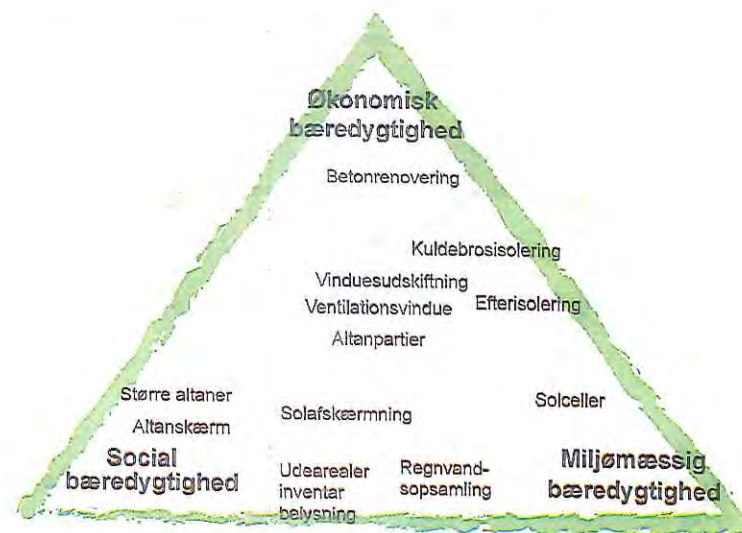
I korte træk betyder det at renoveringen indeholder løsninger som:

- tager udgangspunkt i de eksisterende sociale og arkitektoniske kvaliteter og udbygger og forbedrer disse
- reducerer det høje energiforbrug i huset
- udbedrer de nuværende byggeskader og forebygger fremtidige
- giver lyse og venlige boliger med et godt indeklima
- er økonomisk forsvarlige og velovervejede
- har høj teknisk og æstetisk kvalitet og lavt vedligehold
- er funktionelle og øger brugsværdien
- er "grønne" og anvender vedvarende energi
- respekterer byggeriets bevaringsværdighed gennem nytolkning og genskabelse
- giver huset en ny identitet gennem arkitektoniske og bæredygtige tiltag

Alt i alt kan ovenstående mål omsættes i en vision for Sorgenfrivang II:

"Sorgenfrivang II kan blive et nutidigt bæredygtigt byggeri, hvor beboerne opfylder en fælles drøm om mindre energiforbrug og mere kvalitet i hverdagen."

Bebyggelsen har i dag et meget højt energiforbrug, som vi med energibesparende tiltag kan reducere kraftigt. Målet er at skære 66 % af energiforbruget væk og dermed spare tilsvarende på energiregningen. Sådan vil vi sikre bebyggelsen billig energi mange år frem i tiden. Se mere om energibesparelser på side 10 i temaavisen.

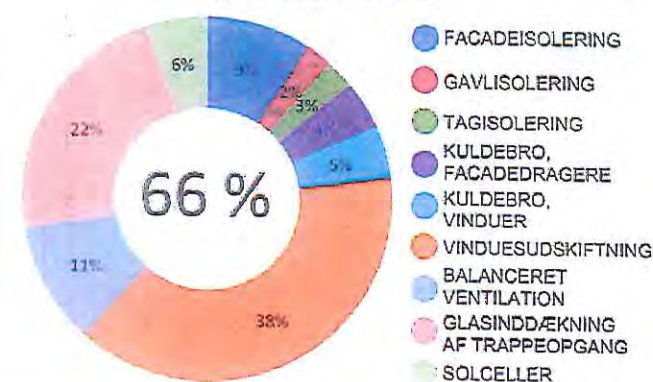


Bæredygtigheden illustreret som trekantsmodel

"Sorgenfrivang II kan blive et nutidigt bæredygtigt byggeri, hvor beboerne opfylder en fælles drøm om mindre energiforbrug og mere kvalitet i hverdagen."



UDSPECIFICERING AF TEORETISK ENERGIBESPARELSE VED TOTALRENOVERING



FACADER OG ALTANER

En væsentlig del af renoveringen er udskiftning og omdannelse af de eksisterende facader. Facadernes isoleringsevne er utidssvarende og den direkte årsag til det store varmetab i byggeriet. Altanerne er i dag meget små og det er svært at få plads til bord og stole. Endvidere er selve altanpladen støbt sammen med husets betonkonstruktion hvilket udgør en kraftig kuldebro og dermed er anledning til et stort varmetab. Det samme gælder for facadens rammer af betonsøjler og -bjælker.

Både altaner og rammer er hovedelementer i facadens stringente, men harmoniske arkitektur. Derfor foreslås løsninger som respekterer og nyfortolker det eksisterende facademotiv og samtidig fjerner byggeskader og giver boligerne helt nye, funktionelle altaner og en facade med mere udsigt og lys, der trænger længere ind i boligen.

Den nye altan er 50% større end den eksisterende og giver, som tegningerne viser, god plads til at sidde omkring et bord. Samtidig er den godt beskyttet for vind og vejr. Vinduer omkring altanen føres helt ned til gulvniveau, så udsigten inde fra boligen bliver endnu bedre. Den nye altandør bliver en skydedør, der ikke rammer ind i borde og stole og på den måde gør det lettere at komme ind og ud - også selvom der sidder folk på altanen.

Den nye facade kommer udover altanen til at bestå af tre elementer: vinduer, rammer (betonsøjler og -bjælker) og lette facadepartier (den lukkede del af facaden). De nye lette facadepartier får ca. 3 gange så meget isolering (+ 200 mm) som de eksisterende. De nye vinduer er højisolerende vinduer med høj tæthed. De nye rammer består af tynde fiberbetonskaller, som genskaber det oprindelige arkitektoniske motiv, men fuldstændig fjerner den byggeteknisk dårlige løsning, hvor varmen trækkes ud af boligerne.

Fremtidig vestfacade med nye altaner

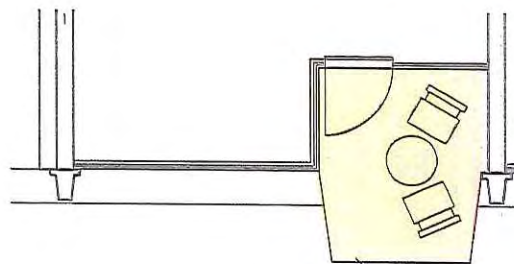


Eksisterende vestfacade

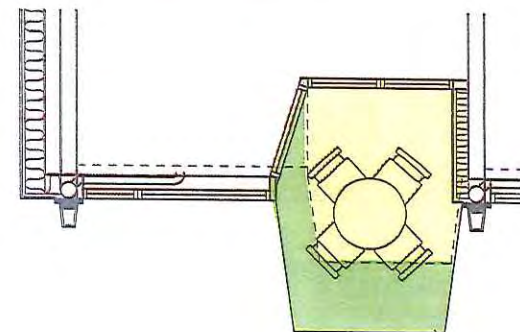
Fremtidig stue med større altan og bedre udsigt mod vest



Eksisterende stue mod vest



Eksisterende altan



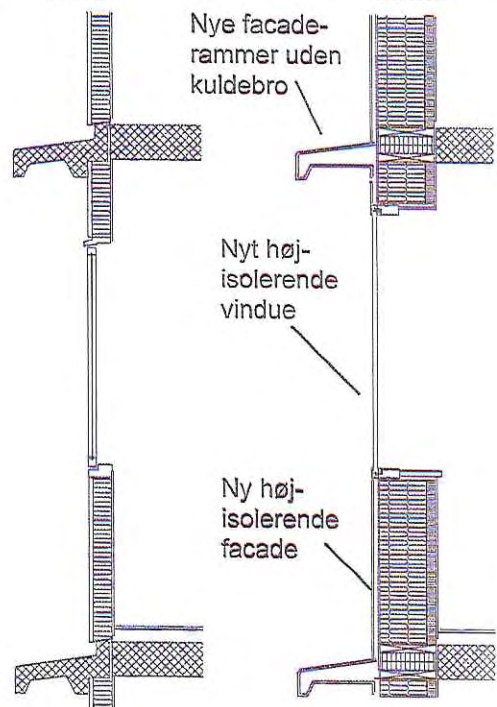
Fremtidig altan
50% større

Eksisterende facade

Fremtidig facade

God plads til bord og stole på den nye altan

Forslag til ny facade og nye altaner

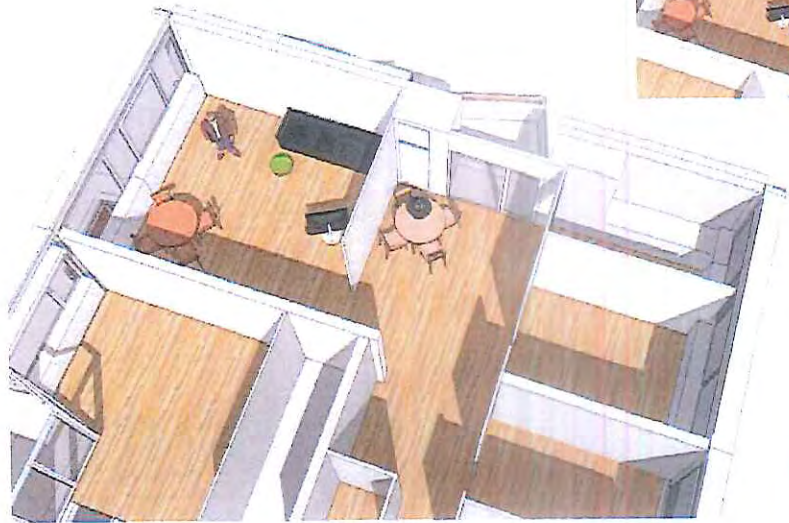


Eksisterende facade og altaner





Altan i nordgavl, eksisterende forhold



Altan i nordgavl, fremtidige forhold

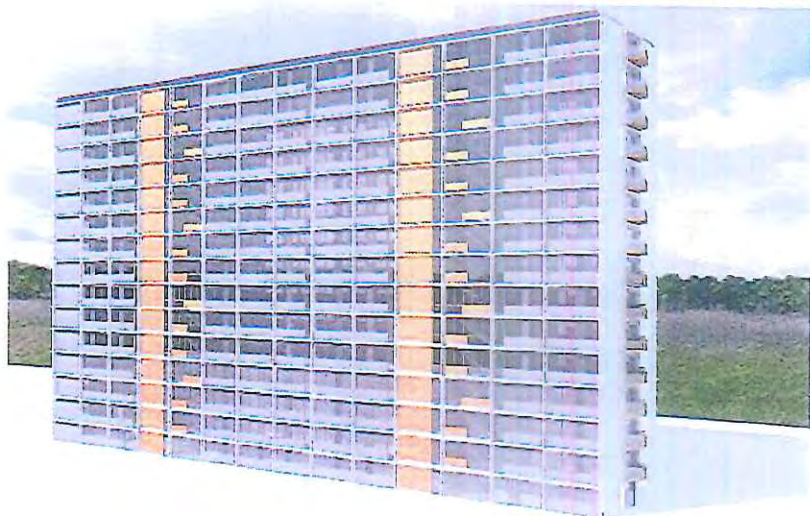
Altan i nordgavl, eksisterende forhold



Altan i nordgavl, fremtidige forhold



Eksisterende østfacade



Fremtidig østfacade



Eksisterende værelse



Værelse med ny fransk altan

OPGANGE OG ELEVATORER

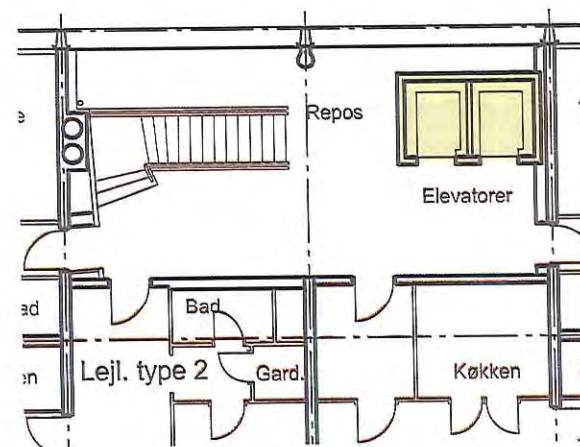
Som en del af en moderne, attraktiv og velfungerende bebyggelse, foreslås et markant løft af adgangsforholdene, der er disponeret som 2 opgange pr. blok.

De nuværende to små elevatorer, der betjener hver anden etage, erstattes af to større elevatorer, der betjener alle etager, er væsentligt hurtigere og muliggør transport af møbler og bårer.

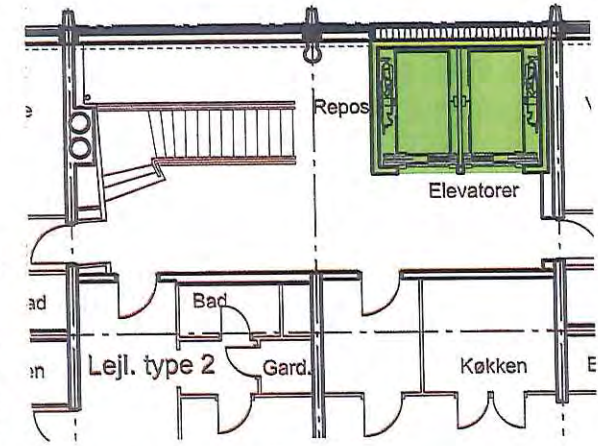
De eksisterende åbne opgange med slagregn, fygesne og isglatte trapper erstattes af et lukket og opvarmet trapperum, hvor det er behageligt at færdes og mødes.

Etagedæk og elevatorskakt, der i dag udgør væsentlige kuldebroer til gene for beboerne, placeres indenfor den nye klimaskærm – og kolde og utætte ydervægge bliver således til indervægge.

Brand- og redningsforhold i opgangene bliver opgraderet til nutidig standard.



Eksisterende trapperum med små elevatorer



Nyt trapperum med store, nye elevatorer



Eksisterende østfacade

Det nye trapperum med oplukkelige glasinddækning



KØKKEN OG BAD

Her på siden vises to *eksempler* på udskiftning af køkkenet og totalrenovering af badeværelse. Eksemplerne tager udgangspunkt i de mest almindelige bad- og køkkentyper. Der findes i byggeriet adskillige andre typer, som vil blive renoveret/udskiftet efter samme overordnede princip, men naturligvis så de fungerer bedst muligt på det pågældende sted.

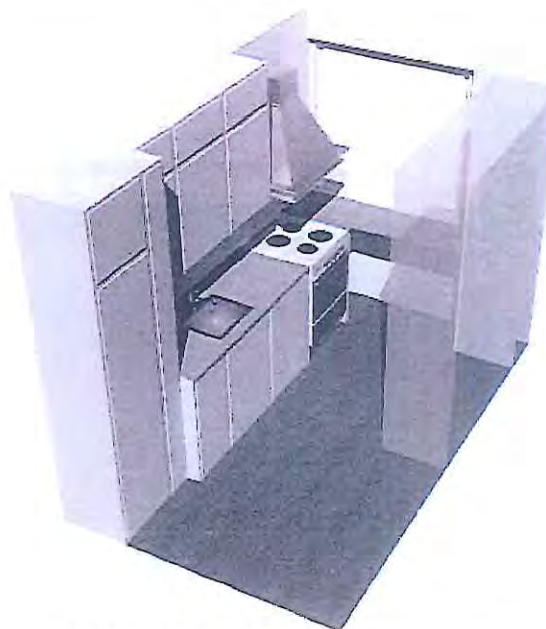
Øverst til venstre ses et typisk eksisterende køkken med vindue mod øst. Vasken er placeret ved langsiden og ved siden af til højre står komfuret eventuelt med emhætte over. På modstående langside står en række indbyggede skabe og/eller køleskab (på illustrationen markeret som gennemsigtig).

Placering af køleskab giver et meget smalt køkken, hvor det er svært at arbejde. Det er endvidere svært at få plads til opvaskemaskine. Den eventuelle emhætte er uhensigtsmæssigt placeret foran vinduet.

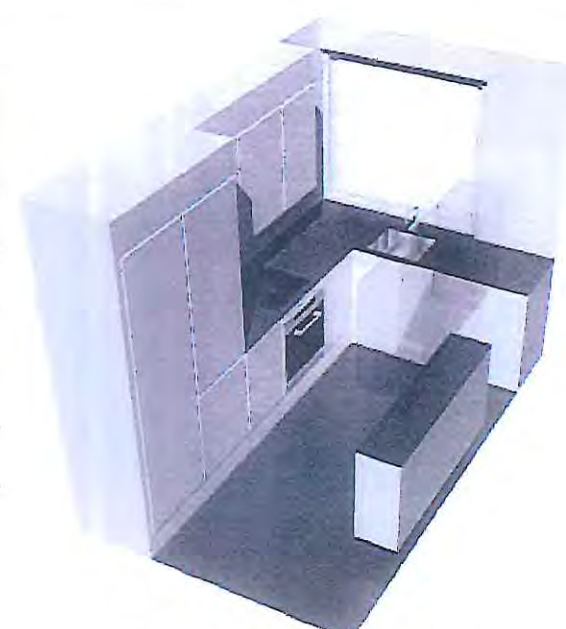
Derfor foreslås en ny køkkenindretning (illustration øverst til højre) med højskab og køl- og fryseskab nærmest døren. Ved siden af integreret komfur og kogeplade samt integreret/skjult emhætte i overskab. Vasken placeres ved vinduet, så den smukke udsigt kan nydes mens man arbejder. Til højre for vasken er der plads til en opvaskemaskine i fuld størrelse. Endvidere 30 cm dybe skabe med bordplade på væggen overfor samt eventuelt overskabe monteret herover (illustreret gennemsigtige)

Nederst til venstre ses et eksisterende badeværelse med blotlagte rør og siddebadekar. Badekarret kan være svært at komme op i, når man skal i bad/brusebad. Rørene langs væggene skaber dårlig hygiejne og mulighed for at fugt trænger ind i væggene. Der er endvidere dårlig plads foran toiletet.

Nederst til højre eksempel på totalrenoveret badeværelse med væghængt toilet med god plads foran, ny forsænket bruseniche med glasvinge, stort indbygget spejl og tre indbyggede skabe.



EKSEMPEL på eksisterende køkken



EKSEMPEL på fremtidigt køkken



EKSEMPEL på eksisterende badeværelse



EKSEMPEL på fremtidigt badeværelse

INSTALLATIONER OG GRØNNE TILTAG

Som beboer er det vigtigt, at man har det komfortabelt i sin lejlighed. Tekniske installationer såsom radiatorer, brugsvand, afløb, ventilation og el, er med til at give komfort for den enkelte beboer. Men det nytter ikke noget, at ønsket om komfort spilder en masse energi, kræver en masse vedligeholdelse, og dermed belaster miljøet og ens penge-pung. Sorgenfrivangs tekniske installationer er efterhånden udtjente og ineffektive. Med helhedsplanens grønne tiltag optimeres der på de tekniske installationers energieffektivitet, samtidig med at komfortniveauet øges. Helhedsplanen lægger op til en række grønne tiltag, som er fornuftige at udføre nu hvor ejendommen trænger til renovering.

Herunder følger en beskrivelse af de tiltag som er med til at sørge for et optimalt komfortniveau, et godt indeklima og ikke mindst en grøn og energieffektiv måde at drive de tekniske installationer på:

Ventilationsanlæg med varmegenvinding:

Ventilationen i lejlighederne bliver på nuværende tidspunkt tilvejebragt af et udsugningsanlæg, som suger luft ud af lejlighederne. Den varme luft bliver ikke genvundet, og ryger direkte ud til det fri. Med det nye ventilationsanlæg bliver den udsugede varme luft, brugt til at varme indblæsningsluften. Uden at blande frisk og udsuget luft. På den måde går den varme luft ikke til spilde. Samtidig får man som beboer en kontrolleret, forvarmet frisklufttilførsel til gavn for indeklimaet.

Varme, radiatorer:

Nuværende radiatorer er ikke effektive når det kommer til at udnytte varmetilførslen optimalt. Desuden er de i dårlig tilstand. Dette skyldes at anlægget er et forældet 1-strengs-anlæg uden termostatstyring. Med et nyt moderne 2-strengs-anlæg nedsættes ejendommens varmebehov, og den enkelte beboer vil få en automatisk styring af varmen fra nye radiatortermostater, som selv kan skrue ned for varmen når fx solen skinner igennem vinduerne og varmer boligen op.

Individuelle vand- og varmemålere:

Vandforbruget (koldt og varmt) bliver i dag opgjort efter lejlighedsstørrelsen ("andele af haler"). Varmen til rumopvarmningen, bliver fordelt til hver enkelt lejlighed vha. fordampningsmålere på radiatorerne. Med et nyt radiatorsystem, vil målingen foregå med elektroniske målere med fjernaflæsning, der sikrer en langt mere præcis opgørelse af forbruget. Et nyt brugsvandssystem vil blive målt med kubikmetermålere som måler den forbrugte vandmængde for hver enkelt lejlighed. Vandmålere kan ligeledes fjernaflæses.

Solceller på taget:

Efterspørgslen og den teknologiske udvikling på solcellemarkedet, har efterhånden gjort solceller til et yderst rentabelt grønt tiltag. Med renoveringen af taget giver det mening at sætte solceller på taget. På den måde er ejendommen med til at producere strøm til f.eks. ventilationsanlægget og vaskeriet og dermed sænke udgifterne til elektricitet.

CO₂-neutralt vaskeri:

Det nuværende fællesvaskeri bruger en masse strøm og vand, hvilket udleder CO₂ til naturen. Med solceller og regnvandsopsamling bruges naturens egne vedvarende ressourcer til at dække vaskeriets behov for strøm og vand.

Intelligente lysstyringer i stueetagerne:

Lyset i gange og foyerer i stueetagerne lyser i dag konstant, hvilket også bidrager til et unødigt højt energiforbrug på trods af den åbenlyse præventive effekt. Det anbefales derfor, at installationen også her ændres til en intelligent lysstyring, der sikrer, at der kun er lys, når der er behov for det; altså når personer færdes i gangene, eller når en elevator kører til foyeren.

El-installationer i lejlighederne

Væk med de gamle udtjente stoffedninger. Med øget risiko for at gnister kan opstå, og en brand kan starte, anbefales det at udskifte el-installationerne i boligerne til nye moderne komponenter. Det giver tryghed.



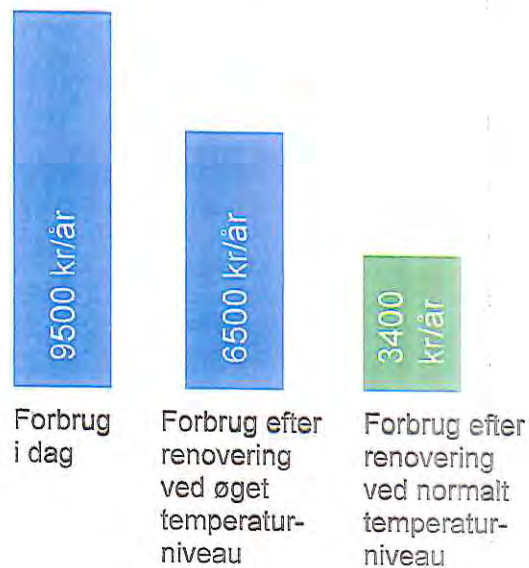
Det CO₂-neutralt vaskeri

ENERGIBESPARELSER

Sorgenfrivang II har i årene 2008, 2009 og 2010 haft varmeudgifter i gennemsnit på 3,3 mio. kr. pr. år inkl. moms. Teoretiske beregninger viser at ved gennemførelse af helhedsplanens løsninger, vil afdelingen kunne spare op til 66 %. De 66 % skal renses for el-besparelse, hvilket medfører varmebesparelser på op til 60 %.

En beboer der bor på 129 m² (lejlighedstype 4) betalte typisk i år 2010 i alt ca. 9500 kr. i varmeudgift. Ved gennemførelse af helhedsplanens løsninger, vil beboeren forvente at skulle betale ca. 3400 kr/år. Altså en besparelse på 6100 kr/år.

Omtrentlig varmeudgift for lejlighedstype 4

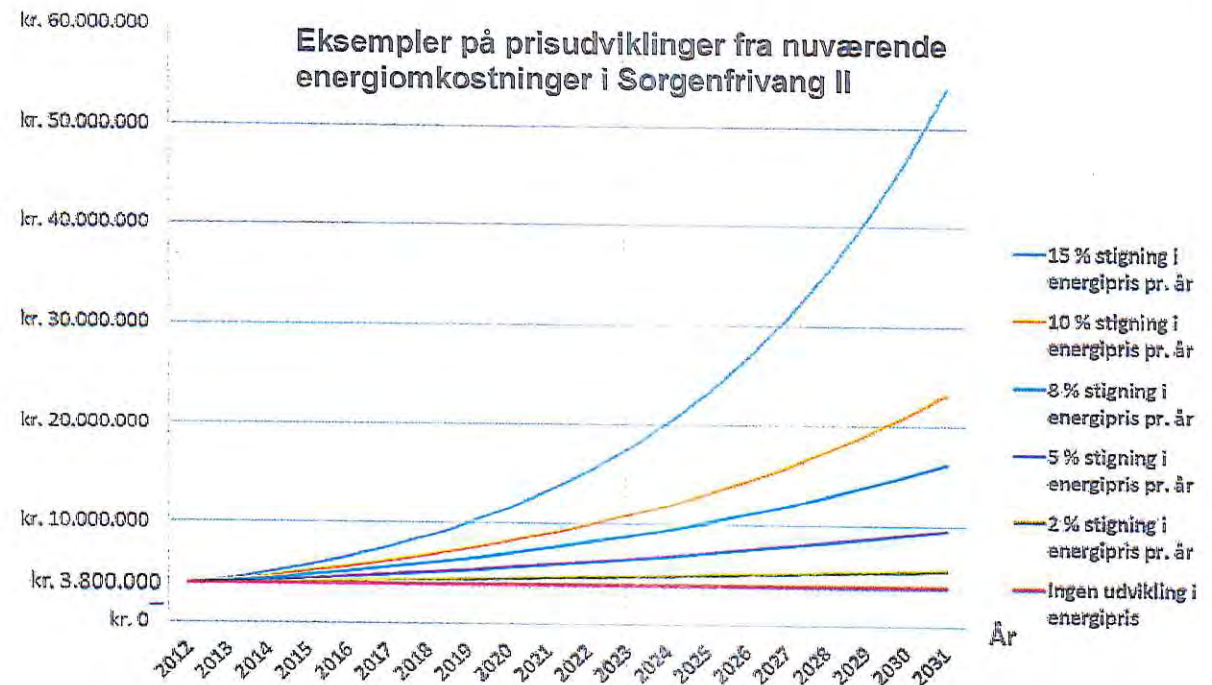


Dette forudsætter at beboerne ikke skruer op for komfort-niveauet, men holder det på 20-21°C, og at varmeprisen er den samme som i år 2010 (ca. 0,7 kr/kWh). Hvis komfortniveauet forhøjes med bare et par grader, dvs. 22-23°C, vil varmebesparelsen halveres, dvs. ikke 60%, men kun 30% reduktion. Derfor opfordres alle beboere til at være bevidste om indetemperaturen og prøve at holde den på 20-21°C, hvis altså man vil mærke den angivne forskel på ens årlige varmeudgifter. En termostat indenfor er en god indikator for hvor ens indetemperatur ligger.

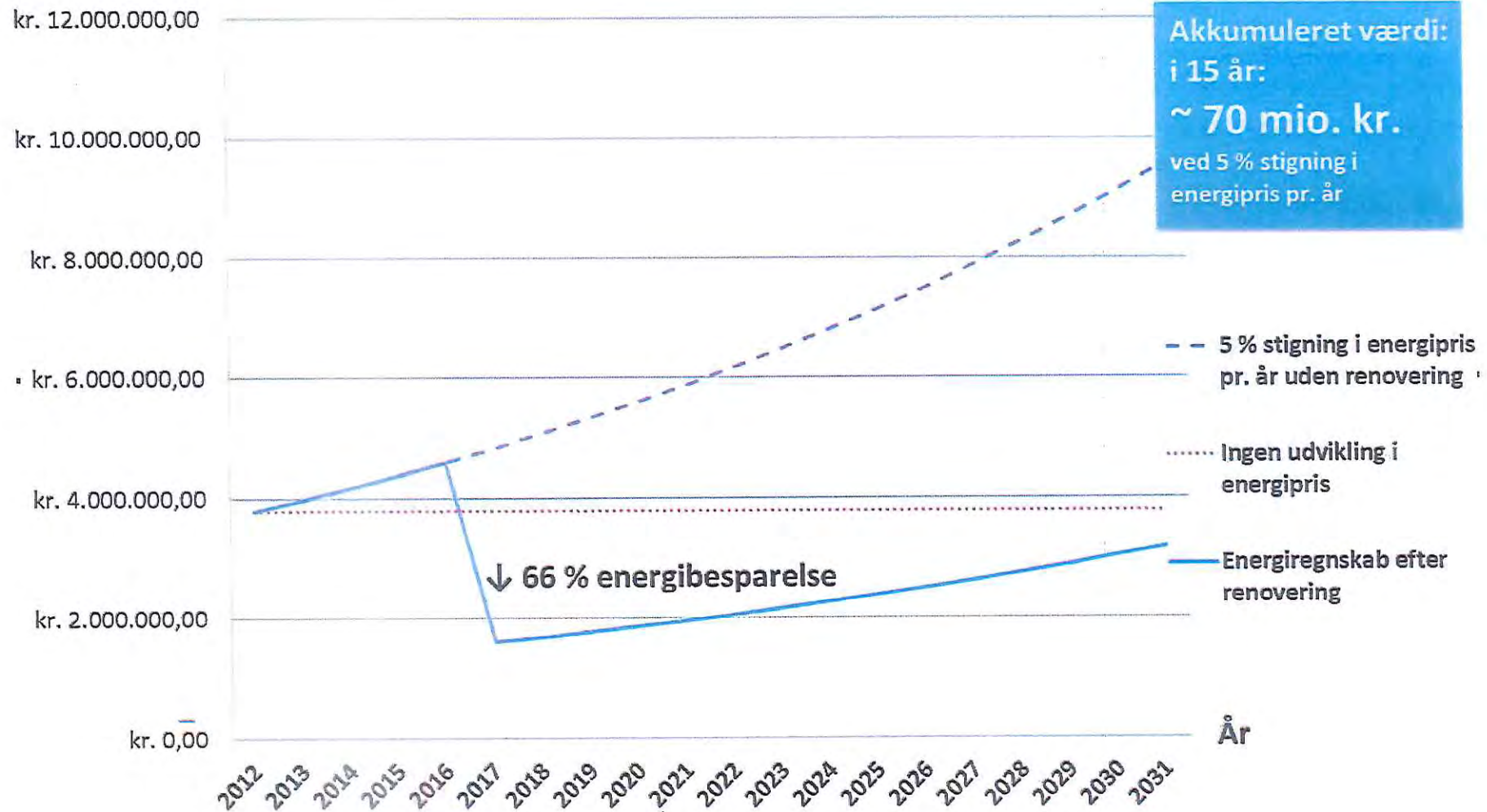
Mht. el-forbruget vil et balanceret mekanisk ventilationssystem, dvs. et anlæg med både udsugning og indblæsning, som helhedsplanen lægger

op til, medføre et øget el-forbrug på ca. 24 %. Til gengæld vil solceller og nyt belysningsanlæg, som helhedsplanen også lægger op til, medføre en besparelse på udgiften til el. Udgangspunktet er en årlig el-udgift, hentet fra DAB-regnskaber for årene 2008, 2009 og 2010, et gennemsnit på 480.000 kr/år inkl. moms. For at beregne el-udgiften til drift ved gennemførelse af helhedsplanens tiltag, lægges 24 % til, og solcelle gevinsten og besparelsen fra det nye belysningsanlæg trækkes fra. Dette medfører at afdelingen vil opnå op til 45 % reduktion i udgifter til fælles el-behov.

Nedenstående 2 grafer viser afdelingens nuværende energiudgifter og fremtidige energiudgifter de næste 20 år.



Energiregnskab for 20 årig periode ved 5% stigning i energipris, illustreret med og uden renovering



ØKONOMI

Som det kan ses af modstående side med den økonomiske opstilling over renoveringen/ finansieringsomkostninger kommer Helhedsplanen i sin fulde udførelse til at koste ca. kr. 550 mio.

En forudsætning for, at Landsbyggefonden har villet gå ind i sagen er, at projektet som det foreligger nu udgør et samlet hele, hvilket vil sige, at man ikke efterfølgende kan plukke enkelte elementer ud af projektet og derved fortsat regne med Landsbyggefondens støtte.

Afdelingen vil efter endt renovering komme til at fremstå fuldt moderniseret og vil ikke i rigtig mange år ud i fremtiden blive mødt med store ubehagelige overraskelser, der har økonomisk indvirkning på huslejen.

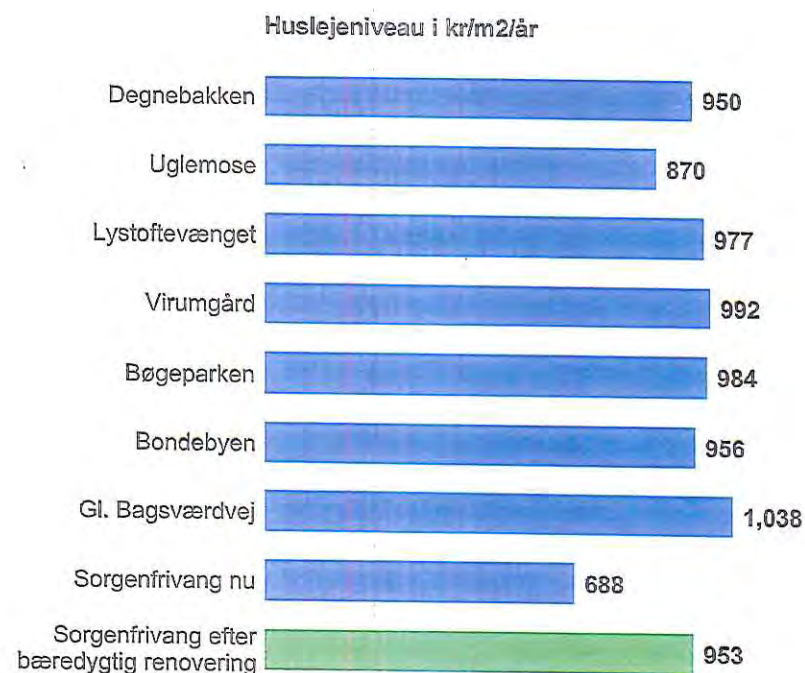
Konsekvensen af renoveringen af Sorgenfrivang II vil ud-mønte sig i en husleje der i gennemsnit vil andrage kr. 953 pr. m² pr år svarende til en huslejeforøgelse 38,5 %.

De resterende støttede arbejder som udgør ca. kr. 300 mio. er finansieret med Landsbyggefonds midler og skal efterfølgende afvikles derudover.

Kreditforeningslånene der giver en årlig omkostning på kr. 356 pr. m² afvikles med 2/3 af prisindekset (ca. 2 %) svarende til ca. kr. 7 pr. m² pr. år. Denne stigning træder i kraft, når lånene hjemtages successivt for hver bloks færdiggørelse.

Driftsstøtten afvikles med kr. 9 pr. m² pr. år, og træder i kraft 4 år efter tilsagnet på skema A-ansøgningen, som forventes december 2012. Dette er lovbestemt, men en nærmere drøftelse med Landsbyggefonden om den lange renoveringstid, kan muligvis ændre på dette forholds ikrafttræden.

Sammenlagt giver dette en årlig huslestigning på kr. 16 pr. m² pr. år eller ca. kr. 133 pr. måned for en lejlighed på 100 m².



HUSLEJEKONSEKVENNS VED BÆREDYGTIG RENOVERING

ANTAL RUM	1	3	4	5	6
ANTAL M2	38-42	72-80	102-108	104-130	130
LEJE FØR PR. MÅNED (VED GENNEMSITLIG LEJE/M2/ÅR PÅ 688 KR.)	2465-2999 kr.	3807-4849 kr.	4655-6522 kr.	5547-7894 kr.	7004-7885 kr.
LEJE EFTER PR. MÅNED (VED GENNEMSITLIG LEJE/M2/ÅR PÅ 953 KR.)	3414-4153	5272-6716	6447-9032	7683-10933	9701-10921

Vedr.	Miljø	Opretning	Fordelte arbejder	"Støttet Byggesag"	I alt	Pr. m ²	Modernisering	Køkken / Bad
Ydelsesprocent	2,0%	3,6%	6,0%	7,5%	4,78%		7,00%	7,00%
Byggeomkostninger	17.491.401	131.055.104	104.957.239	50.000.000	303.503.744	8.059	199.912.850	48.394.068
	0		0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0
Byggeomkostninger i alt	17.491.401	131.055.104	104.957.239	50.000.000	303.503.744	8.059	199.912.850	48.394.068
Finansiering :								
Henlæggelser				3.000.000	3.000.000	80	32.000.000	
Kapitaltilførsel				1.000.000	1.000.000	27		
Tilskud fællesfonden				8.560.000	8.560.000	227		
Egen trækingsret				10.000.000	10.000.000	266	10.000.000	
Andet tilskud					0	0	0	0
I alt til finansiering	17.491.401	131.055.104	104.957.239	27.440.000	280.943.744	7.460	157.912.850	48.394.068
Årlige omkostninger	350.000	4.718.000	6.297.000	2.058.000	13.423.000	356	11.054.000	3.388.000
Dækkes således :								
Besparelser i driftbudget							5.000.000	
Henlæggelser, mindre vand forbrug og lidt andet								
Driftsstøttelån					11.700.000	311		
Manglende lejetillæg fra nuværende køkkenrenovering						0		-300.000
Anden besparelse					1.500.000	40		
Nedsættelse af AG indskud, Frtiagelse udamort. lån hvis kapitaltilførsel								
Årlige omkostninger til varsling					223.000	6	6.054.000	3.688.000
			Ny leje i alt	Nuværende	Stigning			
Stigning i %					0,9%		23,4%	14,2%
Gennemsnitlig leje pr. bolig pr. måned			6.987	6.943	43		1.179	718
Gennemsnitlig leje pr. m ² pr. år			953	947	6		161	98

EKSTRAORDINÆRT AFDELINGSMØDE

I anledning af afstemning om Helhedsplanen for Sorgenfrivang II, inviterer vi dig hermed til:

Ekstraordinært afdelingsmøde i selskabslokalerne
Tirsdag den 2. oktober 2012 kl. 19.00

Beboere i nr. 247, 249 og 253 har indgang gennem lokale C
Beboere i nr. 255, 259 og 261 har indgang gennem lokale A

1. Velkomst ved afdelingsbestyrelsesformand Preben Mac
2. Valg af dirigent, referent og stemmeudvalg
3. Fremlæggelse og gennemgang af Helhedsplan for Sorgenfrivang II ved DAB og Arkitektfirmaet Domus A/S.
Der henvises til Temaavis af september 2012, husstandsomdelt den 12. september 2012 indeholdende projekt for Helhedsplan og den hertil hørende økonomi
4. Besvarelse af spørgsmål til projektet og dets økonomi
5. Pause
6. Afstemning om:
 - a) Køkken/bad renovering (delkrav fra Landsbyggefonden i forbindelse med tilsagn om støtte til Helhedsplanen)
 - b) Øvrige arbejder i helhedsplanen
7. Eventuelt

Med venlig hilsen

AFDELINGSBESTYRELSEN

TIDSPLAN

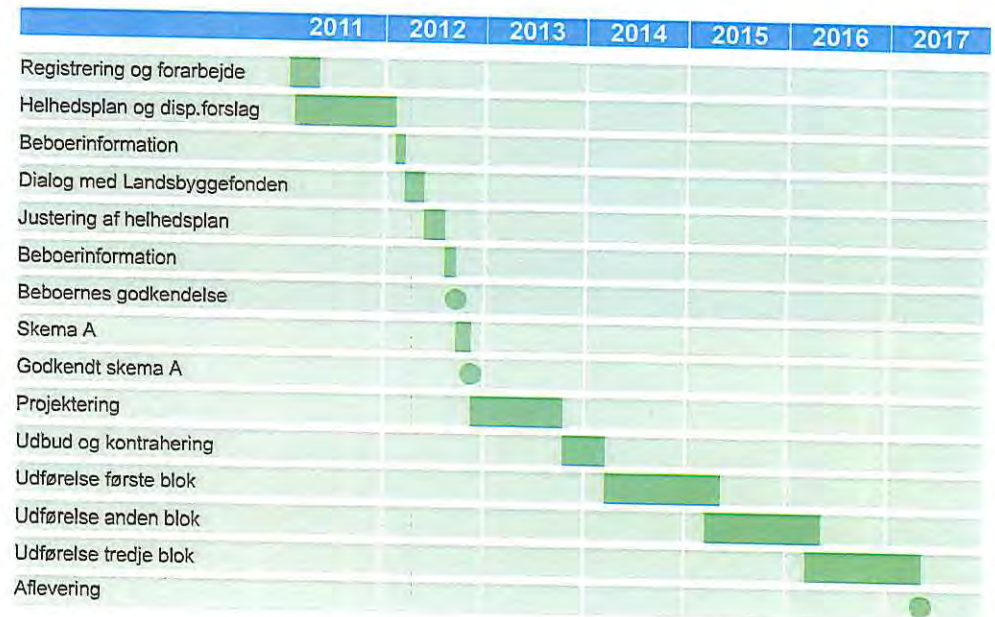
Det forventede fremtidige forløb af renoveringen er illustreret på nedenstående tidsplan.

Lyngby-Taarbæk Kommune har tilkendegivet at forhåndsgodkendelse af sagen (skema A) kan ske på kommunalbestyrelsesmødet i slutningen af november.

Derefter kan projekteringen gå i gang, og i slutningen af 2013 bliver projektet sendt i udbud.

Licitationsresultatet skal igennem endnu en godkendelse i kommunen (skema B), hvorefter der kan skrives kontrakt med den vindende entreprenør.

Forventet byggestart for den første blok ligger i foråret 2014. Det tager ca. 14 måneder at renovere én blok. Med en overlapning på 2 måneder vil byggestart for den næste blok ligge i foråret 2015 og den sidste i foråret 2016. I sommeren 2017 forventes den sidste blok færdig.



Lyngby almennyttige Boligselskab Sorgenfrivang II

Økonomiudvalget

22 NOV. 2012

Lyngby-Taarbæk Kommune
Rådhuset, Lyngby Torv
2800 Lyngby
Att.: Jacob Lundgaard

DAB mrk. 1706-19-61

Sagsnr. 11 Tan/gre 2
Direkte tlf. 77 32 04 34

Dato 17. oktober 2012

Jour. nr.

03.11.08K08

Sagsident:

2012101010

Ansøgning om godkendelse af forbedrings- og moderniseringsarbejder for køkken samt badeværelser

Vedlagt fremsendes på vegne af Lyngby almennyttige Boligselskab, afdeling Sorgenfrivang II budgetansøgning på moderniseringsarbejder samt køkken/badrenovering i forbindelse med en gennemgribende renovering af afdelingen.

På et ekstraordinært beboermøde tirsdag den 2. oktober 2012 besluttede et overvældende flertal af de fremmødte beboere, at stemme for såvel køkken/bad renoveringen og moderniseringsarbejder som for selve Helhedsplanen af juni 2012 og Temaavis af september 2012.

På det ekstraordinære beboermøde stemte beboerne først for de økonomiske konsekvenser af køkken/bad renoveringen samt forbedringsarbejder, hvilket gav en huslejstigning på henholdsvis kr. 98,00 for køkken/bad renoveringen og kr. 161,00 for de øvrige forbedringsarbejder.

Referat af mødet vedlægges nærværende budgetansøgning sammen med Helhedsplan samt Temaavis.

Økonomi: Moderniseringsarbejder samt køkken/badrenovering

Omfang	Anskaffelses- sum	Huslejekonse- kvens pr.m ² /år.	Før- husleje	Gns. husleje efter renove- ring
Køkken & badrenovering	Kr. 45.394.068	Kr. 98,00	Kr. 688,00	Kr. 786,00
Øvrige moderniseringsarbejder	Kr. 199.912.850	Kr. 161,00	Kr. 786,00	Kr. 947,00
Samlede arbejder	Kr. 248.603.918	Kr. 259,00	Kr. 786,00	Kr. 947,00

248 306.918



Administration: DAB
Toltebakvej 21, st. 9
2800 Kgs. Lyngby
Telefon 45872760

Telefax: 45873062
Postgiro: 2062240
SE Nr: 55775214

Telefonkspedition:
mandag 10-15
tirsdag - onsdag 10-14
torsdag 13-18

Kontoretåbningstid:
mandag - onsdag 10-15
torsdag 10-18
Internet: www.dab bolig.dk
e-mail: dab@dab bolig.dk

Finansiering

	Modernisering	Køkken & Bad renovering
Byggeomkostning	Kr. 199.912.850	Kr. 48.394.068
Henlæggelser	Kr. 32.000.000	
Egen trækningsret	Kr. 10.000.000	
I alt til finansiering	Kr. 157.912.850	Kr. 48.394.068
Årlig omkostning	Kr. 11.054.000	Kr. 3.388.000
Besparelser i drift	Kr. 5.000.000	
Manglende lejetillæg fra nuværende køkkenrenovering		kr. -300.000
Årlige omkostninger på lån	Kr. 6.054.000	Kr. 3.688.000
Stigning i %	23,4 %	14,2 %
Gennemsnitlig stigning m ² /år	Kr. 161,00	Kr. 98,00

Da den huslejemæssige konsekvens af ovenstående arbejder er lige over 5 % skal vi venligst anmode Lyngby-Taarbæk Kommune om godkendelse af den lejestigning.

Efterfølgende stemte de fremmødte beboere så for **Helhedsplanens** øvrige arbejder. Også her var der en overovervejende del af beboerne som stemte for **Helhedsplanen** gennemførelse.

Til sagens samlede vurdering, er nedenstående en oplistning over de arbejder som involverer såvel Landsbyggefonden som Lyngby-Taarbæk Kommune.

Økonomi: Landsbyggefonds arbejder

Omfang	Anskaffelses-sum	Huslejekonsekvens pr.m ² /år.	Før-husleje pr. m ² /år	Gen. Husleje efter renovering pr.m ² /år
Miljø	Kr. 17.491.401			
Opretnings- og fordelte arbejder	Kr. 236.012.343			
Ustøttede forbedringsarbejder	Kr. 50.000.000			
Samlet arbejder	Kr. 303.503.744	Kr. 6,00	Kr. 947,00	Kr. 953,00

Helhedsplanens samlede økonomi

Alle udgifter er inkl. moms og omkostninger

Køkken & Bad samt øvrige moderniseringsarbejder	kr. 248.306.619,-
Landsbyggefonds arbejder	kr. 303.504.043,-
I alt	Kr. 551.810.662,-

- Skema A-ansøgningen behandles i Landsbyggefonden med forventet godkendelse ultimo december 2012
- Projektering og udbud januar 2013 - januar 2014
- Byggeface marts 2014 - juni 2017

Til orientering kan det oplyses, at enslydende materiale d.d. er tilsendt Boligselskabernes Landsbyggefond til orientering, samt indberettet i Boss-ins.

Vi håber, at nærværende skema A-ansøgning sammen med det bilagte materiale er fyldestgørende for Lyngby-Taarbæk kommunes behandling af sagen.

Såfremt der i det fremsendte materiale måtte være forhold, som Lyngby-Taarbæk Kommune måtte ønske at få uddybet yderligere, står vi naturligvis til rådighed for supplerende uddybning og informationer.

Med venlig hilsen

DAB
Anlægsgruppen



Steen Ejsing
Byggechef



Torben Andersen
arkitekt m.a.a

Bilag:

Skema A af 17. oktober 2012

Helhedsplan juni 2011

Temaavis september 2012

Referat fra Beboermøde den 2. oktober 2012 (Eftersendes)

Kopi: Selskabsbestyrelsesformand Steen Johansen, Styregruppen, afdelingsbestyrelsen for Sorgenfrivang II.

DAB

<http://gobolig/cases/PRJ/PRJ-2011-00058/Dokumenter/helhedsplan/61-mynd/Skema A/Skema A Byggeskadefinansiering.docx>

2

Lyngby-Taarbæk Kommune
Rådhuset, Lyngby Torv
2800 Lyngby
Att.: Jacob Lundgaard

22 NOV. 2012
Sag: ¹¹ DAB m³rk. 1706-19-61
Tan/Gni
Direkte tlf. 77 32 04 34
Dato 17. oktober 2012

Jour. nr. 03.11.08K08
Sagsident: 202101070

Budgetansøgning om finansiering i henhold til § 91 stk. 2-5 i medfør af lov om almene boliger m.v. § 95. mrk. Lb.nr. 3289

Vedlagt fremsendes på vegne af Lyngby almennyttige Boligselskab, afdeling Sorgenfrivang II budgetansøgning på støtte til realisering af **Helhedsplan** dateret 27. juni 2011 samt Temaavis dateret september 2012.

På et ekstraordinært beboermøde tirsdag den 2. oktober 2012 besluttede et overvældende flertal af de fremmødte beboere, at stemme for køkken/bad renoveringen samt supplerende moderniseringsarbejder med følgende konsekvens.

På det ekstraordinære beboermøde stemte beboerne først for de økonomiske konsekvenser af køkken/bad renoveringen samt forbedringsarbejder hvilket gav en huslejestigning på henholdsvis kr. 98,00 for køkken /bad renoveringen og kr. 161,00 for de øvrige forbedringsarbejder.

Referat af mødet vedlægges nærværende budgetansøgning sammen med Helhedsplan samt Temaavis.

Økonomi: moderniseringsarbejder samt køkken/badrenovering

Omfang	Anskaffelsessum	Huslejekonsekvens pr.m ² pr. år.	Før-husleje	Gen. Husleje efter renoveringen
Køkken & badrenovering	Kr. 48.394.068	Kr. 98,00	Kr. 688,00	Kr. 786,00
Øvrige moderniseringsarbejder	Kr. 199.912.850	Kr. 161,00	Kr. 786,00	Kr. 947,00
Samlede arbejder	Kr. 248.603.918	Kr. 259,00	Kr. 786,00	Kr. 947,00



Administration: DAB
Toftebæksvej 21. st. 9
2800 Kgs. Lyngby
Telefon: 45 87 27 60

Telefax: 45 87 30 62
Postgino: 2 06 22 40
SE. Nr: 55775214

Telefon ekspedition:
mandag 10 - 15
tirsdag - onsdag 10 - 14
torsdag 13 - 18

Kontorets åbningstid:
mandag - onsdag 10 - 15
torsdag 10 - 18
Internet: www.dabbolig.dk
e-mail: dab@dabbolig.dk

Finansiering

	Modernisering	Køkken & Badrenovering
Byggeomkostning	Kr. 199.912.850	Kr. 48.394.068
Henlæggelser	Kr. 32.000.000	
Egen trækningsret	Kr. 10.000.000	
I alt til finansiering	Kr. 157.912.850	Kr. 48.394.068
Årlig omkostning	Kr. 11.054.000	Kr. 3.388.000
Besparelser i drift	Kr. 5.000.000	
Manglende lejetillæg fra nuværende køkkenrenovering		kr. -300.000
Årlige omkostninger på lån	Kr. 6.054.000	Kr. 3.688.000
Stigning i %	23,4%	14,2%
Gennemsnitlig stigning pr. m ² pr. år	Kr. 161,00	Kr. 98,00

Da den huslejemæssige konsekvens af ovenstående arbejder ligger over 5 % søges Lyngby-Taarbæk Kommune om godkendelse af den lejestigning.

Helhedsplan

Efterfølgende stemte de fremmødte beboere så for **Helhedsplanens** øvrige arbejder. Også her var der en overvejende del af beboerne som stemte for **Helhedsplanens** gennemførelse.

Til sagens samlede vurdering, er nedenstående en opstilling over de arbejder som involverer såvel Landsbyggerfonden som Lyngby-Taarbæk Kommune i forbindelse med **Helhedsplanen**.

Økonomi: Landsbyggerfonds arbejder

Omfang	Anskaffelsessum	Huslejekonsekvens pr.m ² pr. år.	Før-husleje pr. m ² pr. år	Gen. Husleje efter renovering pr.m ² pr. år
Miljø	Kr. 17.491.401			
Opretnings- og fordelte arbejder	Kr. 236.012.343			
U-støttede forbedringsarbejder	Kr. 50.000.000			
Samlet arbejder	Kr. 303.503.744	Kr. 6,00	Kr. 947,00	Kr. 953,00

Renoveringsprojektets samlede økonomi

Alle udgifter er inkl. moms og omkostninger

Køkken & Bad samt øvrige moderniseringsarbejder	kr.	248.306.619
Landsbyggerfonds arbejder Helhedsplan	kr.	303.504.043
I alt	Kr.	551.810.662

Finansiering af Landsbygefonds relaterede arbejder

	Miljøarbejder	Opretning	Fordelte arbejder	Ustøttede forbedringsarbejder	I alt
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Byggeomkostning	17.491.401	131.055.104	104.957.239	50.000.000	303.503.744
Finansiering					
Henlæggelser				3.000.000	3.000.000
Egen trækningsret				10.000.000	10.000.000
Kapitaltilførsel				1.000.000	1.000.000
Tilskud fællesfond				8.560.000	8.560.000
Egen trækningsret				10.000.000	10.000.000
I alt til finansiering	17.491.401	131.055.104	104.957.239	27.440.000	280.943.744
Årlig omkostning	350.000	4.718.000	6.297.000	2.058.000	13.423.000
Dækkes således					
Driftsstøtte				11.700.000	
Nedsættelse af AG indskud, fritagelse af uamort. lån				1.500.000	
Årlige omkostninger på lån		3.688.000			223.000
Stigning i %					0,9 %
Gennemsnitlig stigning pr. m ² pr. år					6,00

Som det fremgår af ovennævnte forudsættes det, at der i sagens samlede økonomi foretages en kapitaltilførsel på i alt kr. 1 mio.

Dette forudsætter, at Lyngby-Taarbæk Kommune bidrager med kr. 200.000.

Huslejekonsekvens

Omfang	Anskaffelsessum	Huslejekonsekvens pr.m ² pr. år.	Før-husleje pr. m ² pr. år	Gen. Husleje efter renovering pr.m ² pr. år
Samlet arbejder	Kr. 303.503.744	Kr. 6,00	Kr. 947,00	Kr. 953,00

Tidsplan

Der er i den vedlagte Temaavis fra september 2012 anført nogle betragtninger over sagens tidsmæssige forløb.

- Skema A-ansøgningen fremsendes i 17. oktober 2012
- Skema A-ansøgning behandles i Teknik og miljøudvalget den 20. november 2012
- Skema A-ansøgningen behandles på kommunalbestyrelsesmøde den 26. november 2012

- Skema A-ansøgningen behandles i Landsbygefonden med forventet godkendelse ultimo december 2012
- Projektering og udbud januar 2013 - januar 2014
- Byggefase marts 2014 - juni 2017

Til orientering kan det oplyses, at enslydende materiale d.d. er tilsendt Boligselskabernes Landsbygefond til orientering.

Vi håber, at nærværende skema A-ansøgning sammen med det bilagte materiale er fyldestgørende for Lyngby-Taarbæk kommunes behandling af sagen.

Såfremt der i det fremsendte materiale måtte være forhold, som Lyngby-Taarbæk Kommune måtte ønske at få uddybet yderligere, står vi naturligvis til rådighed for supplerende uddybning og informationer.

Med venlig hilsen

DAB
Anlægsgruppen



Steen Ejsing
Byggechef



Torben Andersen
arkitekt m.a.a

Bilag:

Skema A af 17. oktober 2012

Helhedsplan juni 2011

Temaavis september 2012

Referat fra Beboermøde den 2. oktober 2012 (Eftersendes)

Kopi: Selskabsbestyrelsesformand Steen Johansen, Styregruppen, afdelingsbestyrelsen for Sorgenfrivang II.

DAB

Økonomiudvalget

22 NOV. 2012

Sag: 11 Bilag: 4

Vedr.	Miljø	Opretning	Fordelte arbejder	"Støttet Byggesag"	I alt	Pr. m²	Modernisering	Køkken / Bad
Ydelsesprocent	2,0%	3,6%	6,0%	7,5%	4,78%		7,00%	7,00%
Bygeomkostninger	17.491.401	131.055.104	104.957.239	50.000.000	303.503.744	8.059	199.912.850	48.394.068
	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0
Bygeomkostninger i alt	17.491.401	131.055.104	104.957.239	50.000.000	303.503.744	8.059	199.912.850	48.394.068
Finansiering :								
Henlæggelser				3.000.000	3.000.000	80	32.000.000	
Kapitaltilførsel				1.000.000	1.000.000	27		
Tilskud fællesfonden				8.560.000	8.560.000	227		
Egen trækingsret				10.000.000	10.000.000	266	10.000.000	
Andet tilskud					0	0	0	0
I alt til finansiering	17.491.401	131.055.104	104.957.239	27.440.000	280.943.744	7.460	157.912.850	48.394.068
Årlige omkostninger	350.000	4.718.000	6.297.000	2.058.000	13.423.000	356	11.054.000	3.388.000
Dækkes således :								
Besparelser i driftbudget	Henlæggelser, mindre vand forbrug og lidt andet						5.000.000	
Driftsstøttelån				driftstøttelån	11.700.000	311		
Manglende lejetillæg fra nuværende køkkenrenovering						0		-300.000
Anden besparelse	Nedsættelse af AG indskud, Frtiagelse udamort. lån hvis kapitaltilførsel				1.500.000	40		
Årlige omkostninger til varslng					223.000	6	6.054.000	3.688.000
Stigning i %			Ny leje i alt	Nuværende	Stigning			
Gennemsnitlig leje pr. bolig pr. måned			6.987	6.943	0,9%		23,4%	14,2%
Gennemsnitlig leje pr. m² pr. år			953	947	43		1.179	718
					6		161	98

S 1 kv.

22 NOV, 2012



Tekst til indstillingsskrivelse for Sorgenfrivang II

Torben Andersen til: jac@ltk.dk

Sag: Bilag: 23-10-2012 11:20

Ud over Køkken Bad renovering er der tale om blandt andet efterisolering af tage samt ny tagdækning på de 3 højhuse, samtlige lette facader og dør og vinduer samt franske altaner på alle 4 facader, højvandslukke på kloakledninger, udskiftning af stigstreng samt faldstammer og nye el-elinstallationer i samtlige boliger.

Med venlig hilsen

Torben Andersen
Arkitekt m.a.a Byggeøkonom

DAB

Anlægsgruppen

Finsensvej 33

2000 Frederiksberg

Telefon: 77 32 04 34

Mail: TAN@dabbolig.dk

DAB's CVR nr. : 55775214

Tænk på miljøet før du printer

Denne mail samt eventuelle filer er fortrolige og rettet til en specifik modtager. Skulle e-mailen indeholde beskeder eller data, som er fejllleveret, bedes dette meddelt DAB@dabbolig.dk.
Mailen er beskyttet ved lov og kopiering er strengt forbudt.

ØKONOMI

Som det kan ses af modstående side med den økonomiske opstilling over renoveringen/ finansieringsomkostninger kommer Helhedsplanen i sin fulde udførelse til at koste ca. kr. 550 mio.

En forudsætning for, at Landsbyggefonden har villet gå ind i sagen er, at projektet som det foreligger nu udgør et samlet hele, hvilket vil sige, at man ikke efterfølgende kan plukke enkelte elementer ud af projektet og derved fortsat regne med Landsbyggefondens støtte.

Afdelingen vil efter endt renovering kommen til at fremstå fuldt moderniseret og vil ikke i rigtig mange år ud i fremtiden blive mødt med store ubehagelige overraskelser, der har økonomisk indvirkning på huslejen.

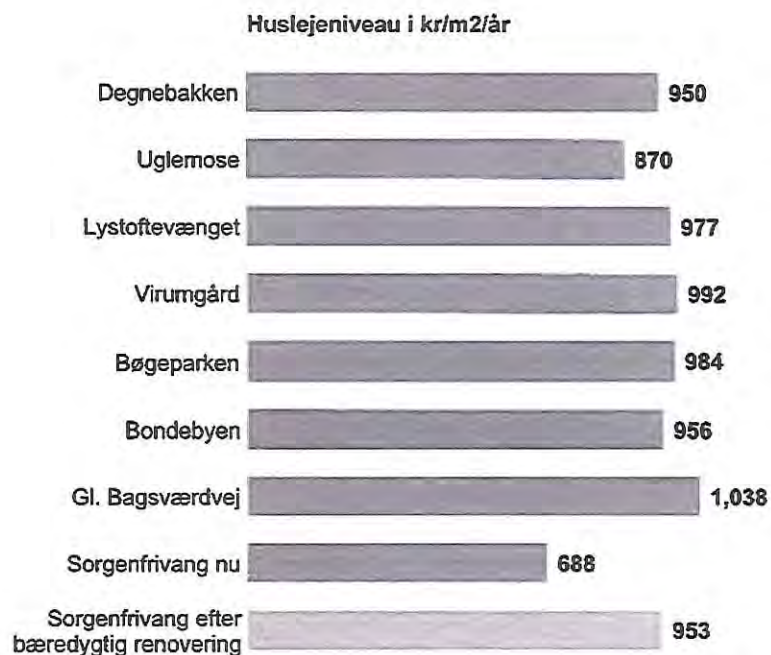
Konsekvensen af renoveringen af Sorgenfrivang II vil ud-mønte sig i en husleje der i gennemsnit vil andrage kr. 953 pr. m² pr år svarende til en huslejeforøgelse 38,5 %.

De resterende støttede arbejder som udgør ca. kr. 300 mio. er finansieret med Landsbyggefonds midler og skal efterføl-gende afvikles derudover.

Kreditforeningslånene der giver en årlig omkostning på kr. 356 pr. m² afvikles med 2/3 af prisindekset (ca. 2 %) svarende til ca. kr. 7 pr. m² pr. år. Denne stigning træder i kraft, når lånene hjemtages successivt for hver bloks færdiggørelse.

Driftsstøtten afvikles med kr. 9 pr. m² pr. år, og træder i kraft 4 år efter tilsagnet på skema A-ansøgningen, som forventes december 2012. Dette er lovbestemt, men en nærmere drøftelse med Landsbyggefonden om den lange renoveringstid, kan muligvis ændre på dette forholds ikrafttræden.

Sammenlagt giver dette en årlig huslejestigning på kr. 16 pr. m² pr. år eller ca. kr. 133 pr. måned for en lejlighed på 100 m².



HUSLEJEKONSEKVENNS VED BÆREDYGTIG RENOVERING

ANTAL RUM	1	3	4	5	6
ANTAL M ²	38-42	72-80	102-108	104-130	130
LEJE FØR PR. MÅNED (VED GENNEMSNITLIG LEJE/M ² /ÅR PÅ 688 KR.)	2465-2999 kr.	3807-4849 kr.	4655-6522 kr.	5547-7894 kr.	7004-7885 kr.
LEJE EFTER PR. MÅNED (VED GENNEMSNITLIG LEJE/M ² /ÅR PÅ 953 KR.)	3414-4153	5272-6716	6447-9032	7683-10933	9701-10921

Referat fra bestyrelsesmødet i Lyngby almennyttige Boligselskab

Onsdag den 12. september 2012 kl. 17.00

afholdt

i

Virumgårds selskabslokaler
Solsikkemarken 43
2830 Virum

Deltagere:

Steen Johansen
Janni Rosendahl
Rasmus Nimgaard
Ib Larsen
Leif Hansen
Claus Breuning

Afbud fra Preben Mac, Jørgen H. Jensen, Simon Pihl Sørensen

Ikke til stede uden afbud: Anne Körner, Gurli Nielsen

Fra DAB:

Hans Henrik Barfoed
Lene Suntum

DAB

Bestyrelsesmødet
den 12. september 2012
Udsendt den 3. oktober 2012
Side 7 af 23

Ad 7.

Hans Henrik Barfoed orienterede om status på Netværks- og samarbejdsinternatet fra 11. januar til 12. januar 2013 for LAB's bestyrelse samt formænd og næstformænd i LAB's boligafdelinger. Hans Henrik Barfoed gennemgik et tilbud fra Kollekolle på afholdelsen af ovennævnte, og bestyrelsen godkendte, at internatet skal afholdes på Kollekolle. Der blev efterfølgende talt om, hvilke dagsordenspunkter, der skal være på dette internat. Det blev foreslået, at inden middagen fredag aften, at invitere henholdsvis Jesper Ring fra Dominia og Jesper Ingemann Mogensen Domus arkitekterne og bede dem holde et foredrag om Helhedsplanen i Sorgenfrivang II. Efter middagen er planen, at afdelingerne indbyrdes netværker med hinanden. Lørdag formiddag kunne emnerne være tilstandsrapporter, energioptimering samt den fremtidige rekruttering til henholdsvis selskabsbestyrelsen og afdelingsbestyrelserne. Et andet emne kunne være en gennemgang af de fleksible udlejningsregler med hensyn til beboersammensætningen, således at afdelingerne kan forstå bevægegrundene for valget af de fleksible udlejningsregler i Sorgenfrivang II, Virumgård og Bøgeparken. Udkastet af dagsordenen godkendes endeligt af formandskabet i LAB.

3) Personaleforhold

a) Sorgenfrivang I

Hjalte Colding Jørgensen er midlertidig ansat som afløser for en medarbejder, der er sygemeldt.

Det indstilles til bestyrelsen at tage orienteringen til efterretning.

Bestyrelsen tog orienteringen til efterretning.

b) Sorgenfrivang II

Camilla Karlsen er pr. 20. juni 2012 ansat som servicemedarbejder i en tidsbegrænset ansættelse, der ophører den 30. juni 2015, og Stefanie Karlsen er pr. 26. juni 2012 ansat som servicemedarbejder i en tidsbegrænset ansættelse, der ophører den 24. februar 2016.

Pr. 1. august 2012 er Katja Leonhardt Nielsen ansat i fleksjob i receptionen.

Det indstilles til bestyrelsen at tage orienteringen til efterretning.

Bestyrelsen tog orienteringen til efterretning.

Bestyrelsesmødet
den 12. september 2012
Udsendt den 3. oktober 2012
Side 10 af 23

7) Orientering om alle gældende opnoterings- og kvalifikationskriterier i LAB's boligafdelinger

En oversigt over de gældende opnoterings- og kvalifikationskriterier i LAB fremlægges på bestyrelsesmødet.

Det indstilles i den forbindelse til, at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning samt drøfter, om det er nødvendigt at foretage visse ændringer til de gældende opnoterings- og kvalifikationskriterier, således at uregelmæssigheder og misbrug af regler og kriterier begrænses mest muligt.

Hans Henrik Barfoed uddelte en oversigt over LAB's boligafdelingers gældende opnoterings- og kvalifikationskriterier. Hans Henrik Barfoed bemærkede, at de fleksible udlejningsregler var tidsbegrænset til 2015.

Der har været indsigelser mod de valgte fleksible kriterier, bl.a. har beboere i Sorgenfrivang II, Virumgård og Bøgeparken, som står på den interne opskrivningsliste, været frustreret over, at de nu er rykket om bag de ansøgere, som står på den fleksible opskrivningsliste. Der har også været en del tvivlsspørgsmål med hensyn til, hvilken dokumentation lokalkontoret i Lyngby skal bede om, før de kan tilbyde en ansøger en lejlighed efter de fleksible kriterier. Hans Henrik Barfoed opfordrede bestyrelsen til at nedsætte et udvalg bestående af nogle af bestyrelsens medlemmer, Hans Henrik selv samt medarbejderne i boligbutikken på Toftebæksvej.

Steen Johansen var enig i, at reglerne skal revideres samt nytænkes. Janni Rosendahl kunne i den forbindelse godt tænke sig, om en model, hvor de 75% af de ledige boliger, som i dag går til den fleksible liste, når det drejer sig om Sorgenfrivang II, Virumgård og Bøgeparken, fik en fordeling, evt. således at 50% af de 75% af de ledige boliger vil blive tilbudt internt opskrevne ansøgere, og de resterende 50% tilbydes til ansøgere på den fleksible liste.

Janni Rosendahl, Ib Larsen og Rasmus Nimgaard tilbød at deltage i dette udvalg, og et oplæg til ændring af de nuværende fleksible udlejningsregler skal forelægges til næste bestyrelsesmøde i november. Man bør i den forbindelse skrive til de personer, som har klaget over de nuværende fleksible udlejningsregler, at der er nedsat et udvalg, som vil gennemgå reglerne, og se på, om der evt. kan ske nogle ændringer til disse.

Bestyrelse tog orienteringen til efterretning.

Bestyrelsesmødet
den 12. september 2012
Udsendt den 3. oktober 2012
Side 13 af 23

med tilhørende tilberedelseskøkken samt administrationslokaler. I den forbindelse er der blevet konstateret massiv forekomst af såvel skimmelsvamp, som blyholdige malinger. Omfanget er voldsomt, og de deraf afledte konsekvenser for såvel økonomi, som for tilsplan er store.

Lyngby-Taarbæk Kommune er blevet holdt løbende orienteret og sagen er blevet håndteret godt og professionelt fra den kommunale repræsentant arkitekt Jørn Ibsen. Forsinkelsen medfører, at den planlagte indvielse af servicecenteret er flyttet til den 22. oktober 2013.

I forbindelse med udgravning til de 24 almene ældreboliger er der beklageligvis konstateret blød bund under den 3. blok, hvor der lå en tidligere del af det nu nedrevne plejehjem. Dette er årsagen til, at der ikke har kunnet foretages forudgående geotekniske forundersøgelser netop her.

Derudover er der konstateret forekomst af en nedgravet olietank mere end forudsat, hvilket også har givet anledning til berettiget krav om dækning af medgået tid og økonomi fra entreprenørens side.

Ifølge skødets bestemmelser er det grundsælger (Lyngby-Taarbæk Kommune), der hæfter for såvel blød bund, som for forurening, således at selskabets byggeøkonomi ikke berøres heraf.

Indflytningen af 24 plejeboliger er som følge af de nævnte forhold berørt tidsmæssigt heraf, og forventes at ske juni/juli 2013.

Da tidspunktet for aflevering kunne ligge i sommerferien, hvilket er ganske upraktisk, prøver man af al magt at forcere fremdriften således, at afleveringen kan ske senest medio juni 2013.

Økonomisk er sagen godt kørende, og der imødeses ikke store uventede meromkostninger på den almennyttige del.

Det indstilles, at bestyrelsen noterer sig redegørelsen over byggeriernes stade.

Bestyrelsen noterede sig redegørelsen over byggeriernes stade.

c) Sorgenfrivang II – helhedsplan

Den 24. maj 2012 var DAB inviteret i Landsbyggefonden for at afklare de økonomiske forhold om det store renoveringsprojekt. Forinden havde man i Styregruppen drøftet muligheden af at indeholde renovering af køkken og bad i den totale sag, hvilket skulle vise sig at være en rigtig klog beslutning, da det viste sig at være en løftestang i forbindelse med en mulig driftstøttesag.

Bestyrelsesmødet
den 12. september 2012
Udsendt den 3. oktober 2012
Side 14 af 23

Landsbyggefonden kunne på mødet fremlægge følgende forslag:

Fra Landsbyggefonden forudsættes det, at den "private" moderniseringssag med de udstøttede arbejder på tilsammen kr. 145 mio. indeholdende blandt andet køkken/badrenovering godkendes først på et ekstraordinært beboermøde, med den heraf afledte huslejekonsekvens på totalt kr. 948 pr. m² pr. år.

Derefter godkender Landsbyggefonden driftsstøtte, med en anlægsudgift på kr. 284 mio. med udgangspunkt i en husleje på kr. 948 pr. m² pr. år. Der gennemføres kapitaltilførsel alene på denne del af den samlede renoveringssag, suppleret med "tilskud fra dispositionsfonden", driftslån fra Landsbyggefonden samt fritagelse m.v. således, at den samlede leje kan holdes omkring ca. kr. 950 pr. m² pr. år. Den samlede anskaffelsessum beløber sig til kr. 551.810.662. Med denne endda meget fine økonomiske beslutning medfører det, at sagen kan gennemføres i sin samlede helhed.

På et ekstraordinært styregruppemøde den 19. juni 2012 blev følgende tidsplan for renoveringens fremdrift besluttet:

Tirsdag den 28. august 2012:

Der udsendes mødeindkaldelse til informationsmøde den 11. september 2012.

Tirsdag den 11. september 2012 kl. 19.00 i selskabslokalerne Der afholdes informationsmøde om renoveringsprojektet.

Onsdag den 12. september 2012

Der omdeles til hver enkelt lejlighed en Temaavis indeholdende det gennemgåede materiale fra mødet den 11. september 2012 og samtidig ophænges plancher i receptionen, der beskriver omfanget og konsekvensen af renoveringsprojektet.

Tirsdag den 25. september 2012

Der udsendes mødeindkaldelse med dagsorden til ekstraordinært beboermøde tirsdag den 2. oktober 2012.

Tirsdag den 2. oktober 2012 kl. 19.00 i selskabslokalerne

Der afholdes ekstraordinært beboermøde med gennemgang af renoveringsprojektet, svarende til mødet den 11. september 2012, med efterfølgende beboerafstemning.

Der imødeses en stor tilslutning til projektet og dets økonomi med baggrund i den meget fine finansieringsplan, som der er opnået enighed om i Landsbyggefonden.

Til sammenligning kan nævnes, at måtte man tænke sig den situation, at afdelingen ikke ønsker at tage imod tilbuddet fra Landsbyggefonden, og i stedet selv vil stå for den tota-

Bestyrelsesmødet
den 12. september 2012
Udsendt den 3. oktober 2012
Side 15 af 23

le finansiering med udstøttede lån, kan der for en huslejen på en gennemsnitshusleje på ca. kr. 950 pr. m² pr. år maximalt renoveres facader eksklusiv glas i vinduer og døre.

Måtte beboerne stemme for forslaget om at medinddrage Landsbyggefonden, med de deraf følgende økonomiske konsekvenser, kan et skema A-ansøgning allerede indsendes i indeværende år.

Projektering og udbud og kommunale godkendelser vil løbe indtil medio 2014, hvorefter der kan påregnes en byggetid på lidt over 1 år pr. højhus med slutaflevering ultimo 2017.

Det indstilles, at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Steen Johansen orienterede om, at der den 11. september 2012 har været afholdt et afdelingsmøde, hvor Helhedsplanen blev gennemgået. Det var Jesper Ring fra Dominia og Jesper Ingemann Mogensen fra Domus Arkitekterne, som forestod gennemgangen af Helhedsplanen, og det gjorde de rigtig godt.

Der var en god stemning på mødet.

Huslejen vil stige med 38%, når byggeriet står færdigt, og der kan være beboere, som ikke har råd til denne stigning i deres husleje. Huslejen vil efter endt renovering være på niveau med bl.a. Virumgård og Bøgeparken. Ib Larsen forespurgte, om huslejen stiger med 38%, når byggeriet er færdiggjort eller om der vil ske en tilpasning af huslejen over nogle år. Svaret til dette var, at huslejen stiger med 38% for de pågældende beboere i en boligblok, når deres boligblok er færdigrenoveret. Der er til afdelingsmødet den 2. oktober 2012, hvor der skal ske en afstemning om Helhedsplanen, fremsendt omfattende materiale til beboerne med hensyn til Helhedsplanen.

Janni Rosendahl gav udtryk for, at der kunne være beboere, som på det ekstraordinære afdelingsmøde den 2. oktober 2012 inden den endelige afstemning om Helhedsplanen, vælger at komme med et ændringsforslag med hensyn til, at afstemningen vedrørende Helhedsplanen skal ske ved en urafstemning. Hvis et sådan forslag bliver vedtaget på afdelingsmødet, så vil afstemningen om Helhedsplanen på selve mødet helt bortfalde.

Steen Johansen orienterede om, at man på mødet havde talt om, at de beboere, som ikke har råd til at blive boende, kan få en mulighed for at komme på en intern opnoteringsliste, hvor de vil kunne blive tilbudt lejlighed i anden afdeling eller en mindre lejlighed i Sorgenfrivang II. Hans Henrik Barfoed har inden nærværende bestyrelsesmøde talt med Dennis Kristensen, om det var muligt at oprette en sådan opnoteringsliste. Ifølge Dennis Kristensen, så er det ikke lovligt at fordelsbehandle beboerne på en sådan liste, og huslejeniveauet i Sorgenfrivang II vil efter endt renovering være på niveau med andre boligafdelinger i LAB. Man har aldrig i

Bestyrelsesmødet
den 12. september 2012
Udsendt den 3. oktober 2012
Side 16 af 23

DAB's historie set lignende fortilfælde med hensyn til en sådan opnoteringsliste. Steen Johansen foreslog herefter, at man fra lokalkontoret i Lyngby kunne tilbyde at hjælpe beboerne med at bytte internt. Der kunne f.eks. være ældre beboere, som ikke har råd til deres store lejlighed efter endt renovering, og de ville kunne have en interesse i at bytte med familier med børn, som bor i et mindre lejemål.

Janni Rosendahl mente også, at man skulle se på energiforbruget efter endt renovering. Der er en forventning om, at der vil ske en halvering i varmeudgifterne. Her manede Ib Larsen dog til forsigtighed mod at love for meget, når det gjaldt energibesparelse, dette grundet de stigende energipriser.

Til brug for mødet den 2. oktober 2012 forespurgte bestyrelsen, om det var muligt at udskrive en liste over hvilke beboere, som får boligsikring. Dette så man ud fra den beregnede huslejestigning på 38% kunne fortælle beboerne, hvor meget de vil modtage ekstra i boligsikring i forbindelse med huslejeforhøjelsen. Efter nærværende mødes afholdelse, er det blevet undersøgt, om det vil være muligt at udfærdige en sådan liste og på den baggrund lave beregning over, hvor meget beboernes boligsikring vil stige. Umiddelbart vil en sådan liste ikke kunne give alle de oplysninger, som man måtte ønske, dette da det er hver enkelt beboeres individuelle forhold, som er afgørende for, hvilket beløb man er berettiget til at modtage fra kommunen. Derudover kan der være beboere i Sorgenfrivang II, som i dag ikke modtager boligsikring, men som efter endt renovering vil være berettiget dertil. Hans Henrik Barfoed har derfor anmodet Lyngby-Taarbæk Kommune om at stille med en repræsentant fra kommunen på mødet den 2. oktober, så spørgsmål om boligsikring og andre kommunale tilskud kan blive afklaret.

Der er fra bestyrelsen også et ønske om, at når renoveringen er gået i gang, at personale fra lokalkontoret i Lyngby kommer ud til Sorgenfrivang II nogle timer et par gange om ugen, således at beboerne får mulighed for at rette henvendelse til DAB, når der er et behov rådgivning.

Bestyrelse tog orienteringen til efterretning.

d) Bøgeparken

Orientering vil blive tilsendt inden mødets afholdelse.

Det indstilles, at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Steen Johansen informerede om, at der er indkaldt til ekstraordinært afdelingsmøde i Bøgeparken den 13. september 2012. På dagsordenen til godkendelse er ændringer til tidligere vedtagne renoveringsarbejder i forbindelse med den allerede vedtagne tagudskiftning samt nye renoveringsarbejder.

Bestyrelsesmødet
den 12. september 2012
Udsendt den 3. oktober 2012
Side 17 af 23

Steen Johansen informerede om de forskellige ændringer/nye tiltag til det oprindelige vedtagne tagrenoveringsprojekt, hvilke ændringer/nye tiltag omfatter energirenoveringer i form af udskiftning af vinduer, terrassedøre, montering af solfanger, nye stålbalkoner til erstatning af de nuværende træbalkoner, ovenlys i 3-rums boligerne m.m. I den nye renoveringspakke har man fravalgt solcellerne, da man i stedet for vil afvente udspillet fra Lyngby-Taarbæk kommune med hensyn til implementeringen af fjernvarme i kommunen. Principielt vil ændringerne/de nye forbedringsarbejder ikke resultere i en huslejstigning.

Bestyrelsen er blevet bedt om i fremsendte bilag 1 til nærværende dagsordenspunkt, at godkende at projekteringsarbejdet kan igangsættes straks efter beboernes godkendelse på det ekstraordinære afdelingsmøde den 13. september 2012, og inden skema A er formelt godkendt af kommunen.

Bestyrelsen er blevet bedt om i fremsendte bilag 2 til nærværende dagsordenspunkt, at godkende det endelige finansieringsforlag, herunder at den i forvejen bevilligede trækningsret i selskabets dispositionsfond på kr. 1.450.000 til tagrenoveringsprojekt bliver forhøjet, således at trækningsretten bliver på kr. 2.500.000.

Bestyrelsen godkendte den 13. september 2012 via mail (efter afholdelsen af nærværende bestyrelsesmøde), at projekteringsarbejdet kan igangsættes straks efter beboernes godkendelse på det ekstraordinære afdelingsmøde den 13. september 2012, og inden skema A er formelt godkendt af kommunen.

Bestyrelsen godkendte på mødet det endelige finansieringslag, og at den i forvejen bevilligede trækningsret i selskabets dispositionsfond på kr. 1.450.000 til tagrenoveringsprojekt bliver forhøjet, således at trækningsretten i selskabets dispositionsfond bliver på kr. 2.500.000.

10) Forslag om indgåelse af samarbejdsaftale med en byggesagskonsulent

Formandskabet vil på mødet give en orientering med hensyn til forslaget om at indgå en samarbejdsaftale med en byggesagskonsulent. Det er hensigten, at samarbejdsaftalen skal være flerårig, da byggesagskonsulenten vil skulle deltage fra et byggeris start og til byggeriet er færdigt. Byggesagskonsulenten vil primært skulle være rådgiver på renoveringsopgaver, nybyggerier samt ved eventuelle køb og salg af boligafdelinger. Det primære ønske med ansættelsen af en byggesagskonsulent er, at vedkommende – som selskabsbestyrelsens ”øjne og ører” kan medvirke til opdage fejl/mangler m.m. og udbedring af disse i forbindelse med selskabets og boligafdelingernes byggeopgaver. Det årlige honorar til en byggesagskonsulent er estimeret til ca. kr. 200.000 + moms med tillæg af eventuelle omkostninger med at udøve hvervet som byggesagskonsulent. Udgifterne planlægges i første omgang betalt via dispositionsfonden i LAB, men bør indregnes i det endelige byggeregnskab på linje med udgifter til Bygherrerådgivere, byggeadministrator (DAB) m.fl.

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Kommuneplantillæg for Kanalvejsområdet – planlægning for ny bebyggelse og rekreativt område.

Sag nr. 12:

- Bilag 1: Indsigelser og bemærkninger til Kommuneplantillæg 12/2009 for Kanalvej nord og 14/2009 for Kanalvej Syd
- Bilag 2: Kromann Reumert. Indsigelse på vegne af de Samvirkende Købmænd og Coop Danmark, dateret 5.11. 2012
- Bilag 3: AB Toftevang v/formand Peter Sørensen. Indsigelse
- Bilag 4: Protokol. Kommunalbestyrelsens møde 3. september 2012

Indsigelser og bemærkninger til Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvej nord og 14/2009 for Kanalvej syd

Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
AB Toftevang v/Formand Peter Sørensen	Hvilke færdselsmæssige forbedringer er indtænkt i projektet?	Der er ikke tale om et "projekt" men en kommuneplanramme. Hvis denne ramme skal udnyttes skal der udarbejdes lokalplan, hvor forhold omkring adgangsveje vil blive varetaget. Desuden er der i redegørelsen i Kommuneplan 2009 s. 19 oplyst at der for området v. Kanalvej gælder, at "Der er gode trafikale forbindelser fra såvel S-banenettet, lokalbanen til Nærum samt den kommende letbane langs Ring 3."	Indsigelsen giver ikke anledning til ændringer af planforslagene.
AB Toftevang v/Formand Peter Sørensen	Vil det være muligt at indtænke en model, hvor lysreguleringen Toftebæksvej/Kanalvej henholdsvis lysreguleringen ved fodgængerovergangen på Toftebæksvej ca. 100 meter syd for denne lysregulering, indtænkes i til- og frakørselsforholdene til Toftevang? Til- og frakørsel til Toftevang er beliggende midt i mellem disse to lyssignaler.	Aktuelle problemer med trafikafviklingen er en sag for kommunens vejmyndighed. Indsigers bemærkninger ang. de dagsaktuelle forhold vil blive overbragt til vejmyndighedens opmærksomhed. Angående en fremtidig udnyttelse af de to kommuneplanrammer vil trafikale forhold være en del af lokal-planlægningen i forbindelse hermed. Kommunens vejmyndighed vil på samme vis inddrages i de samlede overvejelser ved en konkret udnyttelse af områdets planrammer.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændringer af planforslagene.
De Samvirkende Købmænd og Coop Danmark A/S	Kommunens planlægning på Kanalvej nord overholder ikke kravene til redegørelse jf. planlovens § 11 d, stk. 5	Se nedenstående notat "Svar på indsigelse fra De Samvirkende Købmænd og Coop Danmark A/S"	Indsigelsen giver ikke anledning til ændringer af planforslagene.

Sags: 12
 Bilag: 1
 22. NOV. 2012
 Økonomiudvalget

Svar på indsigelse fra De Samvirkende Købmænd og Coop Danmark A/S

En indsigelse er modtaget ang. forslag til kommuneplantillæg 13/2009 - Kanalvejsområdet nord.

Indsiger mener ikke at kommunens planlægning på Kanalvejsområdet nord lever op til lovens (Planloven) krav om redegørelse til den del af kommuneplanen, der indeholder rammer for etableringen af udvalgsvarerbutikker med et bruttoetageareal på mere end 2.000 m².

Planloven § 11 e Stk. 5:

Redegørelsen for den del af kommuneplanen, der indeholder rammer for etableringen af udvalgsvarerbutikker med et bruttoetageareal på mere end 2.000 m², jf. § 5 q, stk. 2 og 3, skal indeholde

- 1) angivelse af målene for detailhandelsstrukturen i bymidten,
- 2) beskrivelse af, hvordan etableringen af store udvalgsvarerbutikker tilgodeser målene for detailhandelsstrukturen i kommunen, samt af forventede konsekvenser for bymiljøet i bymidten og for bydelscentrene og oplandet og
- 3) angivelse af tilgængeligheden for de forskellige trafikarter til de store butikker og en beskrivelse af, hvordan parkeringsmulighederne kan indpasses i de pågældende områder.

I forslaget til kommuneplantillæg til Kommuneplan 2009, optages der bestemmelser som ikke tidligere har været beskrevet i den eksisterende kommuneplan og -ramme.

Indsigelsen går imidlertid på den del af forslag til kommuneplanramme 1.1.26 som er en gentagelse af den hidtil gældende kommuneplanramme 1.1.20. Den lovpligtige redegørelse til dette forhold vil derfor ikke være at finde i det nye kommuneplantillæg men i det relevante redegørelsesafsnit i den gældende kommuneplan: Kommuneplan 2009.

Det relevante redegørelsesafsnit i Kommuneplan 2009 er afsnittet om detailhandel på s. 16-20.

Der vil her blive gennemgået de punkter i redegørelsen i Kommuneplan 2009 som svarer til lovens krav, beskrevet ved de tre underpunkter i Planloven § 11 e, stk. 5:

ad 1) målet for detailhandelsstrukturen i bymidten er beskrevet flere steder i redegørelsen: Kgs. Lyngby fastholdes som regionalt center samt at:

"Med centrenes placering, status og fysiske omfang i kommunen, vurderes det, at et varieret udbud af butikker i bydelene kan fremmes mest muligt. Der tages samtidigt afsæt i en samfundsmæssig bæredygtig udvikling inden for detailhandlen. En udvikling hvor afstanden til indkøb af dagligvarer nedsættes mest muligt." (s. 16)

"I Kgs. Lyngby får alle butikker mulighed for at udnytte lovens rammer fuldt ud, idet det er et regionalt center med et stort opland." (s. 18)

"Det er intentionen, at en udvalgs varebutik i dette rammeområde skal supplere den eksisterende detailhandel i Kgs. Lyngby med et vareudbud af høj kvalitet. Intentionen støtter op omkring målet for detailhandelsstrukturen i kommunen.

Det er endvidere et mål at forbedre bymiljøet, idet det er intentionen at skabe en sammenhæng til Lyngby Storcenter via et parkområde, der indeholder en del af den fredede Fæstningskanal" (s. 19)

ad 2)

"Målet for detailhandelsstrukturen i Lyngby-Taarbæk er overordnet at fastholde og udvikle Kgs. Lyngbys position som et regionalt center for udvalgsvarer og sikre den lokale handel med dagligvarer i boligområderne." (s. 19)

"Det er intentionen, at en udvalgs varebutik i dette rammeområde skal supplere den eksisterende detailhandel i Kgs. Lyngby med et vareudbud af høj kvalitet. Intentionen støtter op omkring målet for detailhandelsstrukturen i kommunen." (s. 19)

"Det vurderes, at etablering af en udvalgs varebutik på op til 15.000 m² i dette rammeområde ikke vil medføre en voldsom stigning i antallet af handlende i Kgs. Lyngby." (s. 19)

"Det vurderes, at en udvalgs varebutik på op til 15.000 m² på denne placering ikke vil få indflydelse på kommunens bydelscenter ved Lyngbygårdsvej, der primært indeholder dagligvarebutikker eller på kommunens øvrige bymidter (Virum og Sorgenfri) eller lokalcentre. Det vurderes i øvrigt, at det ikke vil få konsekvenser for oplandet i øvrigt." (s. 19)

ad 3)

"Der er gode trafikale forbindelser fra såvel S-banenettet, lokalbanen til Nærum samt den kommende letbane langs Ring 3." (s. 19)

Spørgsmålet om parkering, jf. planlovens krav om redegørelse herom, er behandlet i rammen til forslag til kommuneplantillæg 13/2009 Kanalvej nord, under punktet "Trafik".

Lyngby-Taarbæk Kommune er derfor af den opfattelse, at planlægningen på det aktuelle område, omfattet af kommuneplanramme 1.1.26, opfylder lovens krav til redegørelse jf. Planlovens § 11 e Stk. 5.

22 NOV, 2012

Sag: 17 Bilag: 2

miljoplan@ltk.dk
 Lyngby-Taarbæk Kommune
 Lyngby Rådhus
 Att.: kommunalbestyrelsen
 Lyngby Torv 17
 2800 Kongens Lyngby

ADVOKATFIRMA
 RÅDHUSPLADSEN 3
 DK-8000 AARHUS C
 TEL. +45 70 12 12 11
 FAX. +45 70 12 14 11
 DIR. +45 38 77 43 99
 KT@KROMANNREUMERT.COM

ANSVARLIG PARTNER:
 KIM TRENSKOW

5. november 2012
 J.nr. 1020498 KT/LK
 DOK. NR. 17723528-1

FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG 13/2009 - INDSIGELSE PÅ VEGNE AF DE SAMVIRKENDE KØBMÆND OG COOP DANMARK A/S

Lyngby-Taarbæk Kommune har den 3. september 2012 vedtaget forslag til kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet Nord.

Forslaget til kommuneplantillæg opretter en ny ramme (1.1.26) for den nordlige del af området, der træder i stedet for den ramme (1.1.20), der er fastsat i kommuneplanen for hele Kanalvejsområdet.

I forslaget lægges der bl.a. op til, at der kan etableres en stor udvalgswarebutik på indtil 15.000 m² i området.

På vegne af De Samvirkende Købmænd (DSK) og Coop Danmark A/S skal jeg herved fremkomme med følgende indsigelse mod denne del af forslag til kommuneplantillæg 13/2009:

Det er min opfattelse, at forslaget ikke fuldt ud lever op til planlovens regler om kommuneplanlægning til butiksformål.

Planlovens § 11 e opstiller en række krav til indholdet af kommuneplaners redegørelsesdel i forhold til den planlægning, der angår butiksformål.

Stk. 5 indeholder følgende relevante bestemmelse:

"Redegørelsen for den del af kommuneplanen, der indeholder rammer for etableringen af udvalgsvarebutikker med et bruttoetageareal på mere end 2.000 m², jf. § 5 q, stk. 2 og 3, skal indeholde

- 1) angivelse af målene for detailhandelsstrukturen i bymidten,*
- 2) beskrivelse af, hvordan etableringen af store udvalgsvarebutikker tilgodeser målene for detailhandelsstrukturen i kommunen, samt af forventede konsekvenser for bymiljøet i bymidten og for bydelscentre og oplandet og*
- 3) angivelse af tilgængeligheden for de forskellige trafikarter til de store butikker og en beskrivelse af, hvordan parkeringsmulighederne kan indpasses i de pågældende områder."*

Det fremgår af bestemmelsens forarbejder, at *"redegørelsen skal sikre, at det beslutningsgrundlag, der ligger til grund for etableringen af en stor udvalgsvarebutik, er nøje beskrevet. I forbindelse med udarbejdelsen af kommuneplanforslag for store udvalgsvarebutikker i bymidten og i aflastningsområderne, skal kommunalbestyrelsen fastsætte mål for bymidtens udvikling set i relation til byens rolle i kommunen og regionen samt bymidtens eksisterende struktur og miljø. Kommunalbestyrelsen skal tage stilling til, hvordan man forholder sig til store butikker, hvor i bymidten de evt. kan placeres, og hvor mange der er plads til mv. Disse ønsker skal sammenholdes med målene for bymidten og for detailhandelsstrukturen generelt i kommunen"*.

Kravene gælder også for kommuneplantillæg i det omfang, det er relevant for tillægget i forhold til beskrivelsen i selve kommuneplanen.

Kommuneplantillægget opfylder ikke i sig selv disse krav. Tværtimod indeholder forslaget slet ingen redegørelse, herunder i relation til de i § 11 e, stk. 5 nævnte forhold.

Det forhold, at den eksisterende kommuneplan 2009 (ramme 1.1.20 for Kanalvejsområdet) allerede opererer med muligheden for etablering af en stor udvalgsvarebutik på op til 15.000 m² i området, og i tilknytning hertil indeholder en vis overordnet beskrivelse af de forhold, der er nævnt i planlovens § 11 d, stk. 5, indebærer imidlertid ikke, at bestemmelsens krav kan anses for opfyldt i forhold til forslaget til kommuneplantillæg 13/2009.

Redegørelsen i kommuneplanen er således yderst summarisk, hvortil kommer, at det udtrykkeligt heri er anført, at der i forbindelse med udvikling af et sådant projekt om etablering af en stor udvalgsvarebutik vil blive foretaget de nødvendige trafikmæssige og detailhandelsmæssige analyser. Dette er ikke sket, selvom sådanne analyser typisk vil være nødvendige for dels at et plangrundlag overhovedet på fyldestgørende vis kan leve op til de krav, der fremgår af planlovens § 11 d, stk. 5, dels at den kommunale planlægning kan gennemføres på et fuldt oplyst grundlag.

Offentligheden har på grundlag af den meget overordnede beskrivelse i kommuneplanen og fraværet af nogen form for redegørelse i forslaget til kommuneplantillæg 13/2009 heller ikke nogen reel mulighed for at forholde sig til de meget væsentlige og indgribende konsekvenser for detailhandlen, oplandet, bymiljøet m.v., som en så væsentlig udbygning af detailhandlen i Lyngby erfaringsmæssigt vil have.

Dette vil kun være muligt, såfremt kommunen forud for tilvejebringelse af et eventuelt plangrundlag får gennemført de nødvendige analyser af de trafikale og detailhandelsmæssige forhold og konsekvenser af et sådant projekt.

Lyngby-Taarbæk Kommune besluttede i overensstemmelse hermed da også i februar 2012, at der skulle udarbejdes en selvstændig strategi for udviklingen af den samlede handel, herunder i forhold til nye butikskoncepter og større fødevarerbutikker i kommunen.

Da kommunen således øjensynligt selv har været klar over nødvendigheden af tilvejebringelse af en detailhandelsanalyse til brug for kommunens planlægningsmæssige overvejelser, kan det så meget desto mere undre, at kommunen uden nærmere begrundelse vælger at tilvejebringe et kommuneplantillæg, der indeholder en så væsentlig udbygning af detailhandlen i Lyngby, inden der er udarbejdet den nævnte analyse.

Da det foreliggende forslag til kommuneplantillæg 13/2009 ikke opfylder planlovens krav, skal jeg opfordre Lyngby-Taarbæk kommune til at trække forslaget tilbage med henblik på at få gennemført de nødvendige analyser af de trafikale og detailhandelsmæssige forhold, hvilke så kan danne grundlag for en videre planlægningsmæssig overvejelse.

Med venlig hilsen
Kromann Reumert

Kim Trenskow

Notat

Til Lyngby Taarbæk Kommunes Kommunalbestyrelse
Fra AB Toftevang v/Formand Peter Sørensen
Emne: Høring om offentliggørelse af forslag til kommuneplantillæg
Dato Den 4. november 2012

22 NOV, 2012

Sag: 12 Bilag: 3
13/2009 og 14/2009

Med henvisning til Kommunens høringsbrev af 7. september 2012 har Andelsboligforeningen AB Toftevang følgende kommentarer og spørgsmål:

Det er AB Toftevangs opfattelse, at det relativt omfattende byggeri med op til 40.000 kvadratmeter, som er påtænkt som Centerområde med detailhandel, offentlig service, boliger liberalt erhverv m.m. vil medføre en markant ændring af trafikforholdene i området omkring Toftebæksvej, kanalvej og Klampenborgvej. Det væsentlige større trafikale pres på området vil i endnu højere grad belaste færdselssikkerheden ved til- og frakørsel mellem Toftebæksvej og Toftevang.

Spørgsmål 1.

Hvilke færdselsmæssige forbedringer er indtænkt i projektet?

Kommentar:

Så vidt vi i AB Toftevang er orienteret, var det netop på grund af de færdselsmæssige problemer, at der ikke kunne bygges varehus (Bilka) på hjørnet af Klampenborgvej og Firskovvej?

Spørgsmål 2.

Vil det være muligt at indtænke en model, hvor lysreguleringen Toftebæksvej/kanalvej henholdsvis lysreguleringen ved fodgængerovergangen på Toftebæksvej ca 100 meter syd for denne lysregulering, indtænkes i til- og frakørselsforholdene til Toftevang. Til- og frakørsel til Toftevang er beliggende midt i mellem disse to lyssignaler.

Kommentar:

Specielt udkørsel fra Toftevang er betænkelig og kritisabel. Ved udkørsel har bilister fra Toftevang ingen mulighed for at sikre sig mod at blive ramt af cyklister, som kommer fra nord på cykelstien af Toftebæksvej. Den farlige situation opstår, når bilisten beslutter sig for at køre frem ved fri bane og der bare 1 sekund senere dukker en cyklist frem fra den blinde vinkel. I disse tilfælde er en ulykke uundgåelig. Cyklister kører på netop dette stykke nemt 40-45 kilometer i timen. Den samme situation opstår med bilister, der ofte kommer noget hurtigere end de tilladte 50 km fra nord af Toftebæksvej. Udkørsel i morgentimerne kompliceres yderligere af lastbilers og vogntogs læsning og losning af varer til storcentret.

For så vidt angår omtalte fodgængerovergang over Toftebæksvej ca 100 meter syd for lysreguleringen Toftebæksvej/Kanalvej er det ligeledes betænkeligt og kritisabelt, at fodgængerfeltet ikke dækker hele overgangen. Cykelstien mod vest på Toftebæksvej er ikke omfattet af fodgængerfeltet og lysreguleringen. Denne atypiske forgængerovergang skaber adskillige kritiske situationer med hurtigt kørende cyklister, som kører fra nord mod syd af Toftebæksvej. Specielt ældre mennesker er hæmmet af denne besynderlige form for fodgængerovergang.

Vi ser gerne, at disse trafikale problemstillinger indtænkes i projektet.

Med venlig hilsen

AB Toftevang

Peter Sørensen

22 NOV. 2012

13

Sag: 12 Bilag: 4

Kommuneplantillæg for Kanalvejsområdet samt projektstatus

Sagsfremstilling

Forvaltningen har udarbejdet det sagen vedlagte fortrolige notat om status vedr. et udbud mv. for området. Endvidere er udarbejdet det sagen vedlagte notat om hidtidigt forbrug af midler afsat til plananalyser, helhedsplaner mv., jf. Økonomiudvalgets møde 20. august 2012 pkt. 1.

M.h.t. planlægning for ny bebyggelse og rekreativt område. - Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord og Kommuneplantillæg 14/2009 for Kanalvejsområdet syd - blev beslutningskompetencen i indstillingen d. 18. juni 2012 ved en fejl benævnt som Økonomiudvalget, hvorfor sagen ikke blev overbragt fra Økonomiudvalgets juni-møde til Kommunalbestyrelsens juni-møde. Planloven kræver, at lokalplaner, kommuneplan og kommuneplantillæg - både som forslag og endelige udgaver - besluttet af kommunalbestyrelsen, og at sådan beslutning ikke kan delegeres.

Indstillingen, som blev godkendt af Økonomiudvalget d. 19. juni 2012 er følgende:

Forvaltningen foreslår, at forslagene til Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord og Kommuneplantillæg 14/2009 for Kanalvejsområdet syd udsendes i offentlig høring sammen med miljørapport for Kanalvejsområdet nord, så snart rapporten for Kanalvejsområdet nord foreligger.

I mellemtiden er nævnte miljørapport blevet udarbejdet, og Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord med tilhørende miljørapport samt Kommuneplantillæg 14/2009 for Kanalvejsområdet syd kan således sendes i sædvanlig 8 ugers høring under ét.

Økonomiske konsekvenser

Der er afsat en samlet ramme på 1,5 mio. kr. til plananalyser, helhedsplaner mv. Herudover er der indarbejdet yderligere 0,4 mio. kr. til udbudsstrategiske arbejder i sagen om ½-års regnskabet for 1. halvår 2012

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget for så vidt angår notater om status vedr. udbud og forbrug af midler afsat til plananalyser, helhedsplaner mv.

Kommunalbestyrelsen for så vidt angår Kommuneplantillæg.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. notat om status vedr. udbud tages til efterretning, og forvaltningen bemyndiges til at arbejde videre mod en aftale med Københavns Kommune, der kan forelægges til afgørelse i efteråret 2012,
2. notat om forbrug af midler afsat til plananalyser, helhedsplaner mv. tages til efterretning, og
3. forslagene til Kommuneplantillæg 13/2009 for Kanalvejsområdet nord med tilhørende miljørapport og Kommuneplantillæg 14/2009 for Kanalvejsområdet syd sendes i høring.

Økonomiudvalget den 28. august 2012:

Ad.1) Status taget til efterretning og godkendt at arbejde videre mod en aftale med Københavns Kommune.

Ad.2) Taget til efterretning, idet der herved lægges til grund, at assistance til udbudsprocessen m.v. holdes inden for rammen.

Ad.3) Anbefales.

Kommunalbestyrelsen den 3. september 2012:

Godkendt.

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Parkeringsstrategi, diskussion af evt. ændring af parkeringsnorm i de stationsnære områder

Sag nr. 13 :

Bilag 1: Notat nr. 5 vedr. P-normer, dateret 12.11. 2012

22 NOV. 2012

Sag: 13 Bilag: 1

Lyngby-Taarbæk Kommune – undersøgelse af p-normer

Sags nr. LT 22.0

Den 12.11.2012

Notat nr. 5 vedr. P-normer

Lyngby-Taarbæk Kommune overvejer, om de gældende p-normer for Kgs. Lyngby skal ændres. I den forbindelse har de ønsket et notat, der beskriver:

- den gældende p-norm i kommunen
- p-normer i andre relevante kommuner (f.eks. København, Gentofte, Gladsaxe, Rudersdal og Roskilde)
- lidt om historien i p-normer
- argumenter for f.eks. at nedsætte normerne,
- hvad arbejdes der i øvrigt med som supplement (særlige cykelforanstaltninger, kollektiv trafik eller noget andet) i de kommuner der har nedsat p-normerne
- relevante forskningsresultater/konsulentrapporter om f.eks. p-norm og stationsnærhed eller lign.

Dette notat søger at besvare nogle af de opstillede spørgsmål.

Lidt om historien om p-normer

I Bygningsreglementet frem til 1982 var der angivet, hvilke p-normer kommunerne skulle anvende for forskellige anvendelser. For boliger var normen opdelt på åben-lav, tæt lav og etagebolig, og derudover var der en generel norm for erhverv. Siden 1982 har det været op til kommunerne selv at fastlægge p-normerne i kommune- og lokalplanlægningen.

I BR 2012 fremgår det at: "*Der skal udlægges (reserveres) tilstrækkelige parkeringsarealer til, at bebyggelsens beboere, de beskæftigede i bebyggelsen, besøgende, kunder, leverandører m.v. kan parkere biler, motorcykler, knallerter, cykler, m.v. på ejendommens område*".

Det fremgår endvidere: "*Hvor stor en del af grundens areal, der skal udlægges (reserveres) til parkeringsareal, og hvornår det skal anlægges, fastsættes af kommunalbestyrelsen og det skal fremgå af byggetilladelsen. Ved udformningen af parkeringspladser skal et passende antal parkeringspladser udformes, så de kan anvendes af personer, hvis funktionsevne er nedsat*".

Vejdirektoratet har udgivet forskellige vejregler, vejledninger mv. Dem der omfatter parkering er en rapport fra november 2009, udarbejdet af Rambøll for Vejdirektoratet: "Parkeringsbehov" og Byernes Trafikarealer, Hæfte 9, Anlæg for parkering og standsning i byer" fra december 2009. I rapporten "Parkeringsbehov", der er baseret på undersøgelser af den faktiske anvendelse af p-arealer samt på interviews, er der udarbejdet et skema, der viser det gennemsnitlige parkeringsbehov ved forskellige anvendelser. Anvendelseskategorierne er langt mere omfattende end i BR82.

Af denne undersøgelse fremgår endvidere følgende:

Der er i gennemsnit over dobbelt så mange biler til rådighed for familier bosat i parcelhuse som for familier i etageboliger, mens familier i række- og kædehuse ligger midt i mellem.

Parkeringsbehovet varierer meget mindre mellem byer indbyrdes end mellem boligtyper indbyrdes. Parkeringsbehovet vokser generelt med stigende afstand til centrum. For parcelhuse er parkeringsbehovet således mindst i bykernen og størst i de ydre forstæder. For række- og kædehuse forefindes derimod det største behov i brokvarterer, mens etageboliger her har det mindste behov. Parkeringsbehovet er størst ved ejerboliger og nogenlunde ens ved lejerboliger og andelsboliger.

Og

Der er ikke fundet nogen statistisk signifikant sammenhæng mellem afstand til centrum og parkeringsbehov for butikker og kontorer. Det er således andre forhold end afstanden til den nærmeste station, der har betydning for parkeringsbehovet. Gennemsnitligt er der 2-3 gange så mange parkeringspladser pr. m² ved de hoteller, konferencecentre og restauranter, hvor der svares bekræftende på spørgsmålet, om der er tilstrækkeligt med parkeringspladser, end på lokaliteter, hvor dette ikke er tilfældet. Parkeringsbehovet ligger et sted imellem disse niveauer.

Og

Parkeringsbehovet vil såfremt den hidtidige udvikling fortsætter øges i størrelsesordenen ca. 20 % inden for de kommende 12 år – dog meget afhængig af lokale forhold og parkeringssituationen i udgangspunktet. Såfremt parkeringsbehovet ønskes tilgodeset og forgæves parkeringssøgning begrænses mest muligt, anbefales erfaringsmæssigt anlagt 10 % flere parkeringspladser end behovet viser. Denne procentdel kan evt. reduceres, hvis der anvendes parkeringshenvisning og parkeringsdetektering.

I "Byernes Trafikarealer, Hæfte 9" er disse erfaringstal indarbejdet som normer, og der er derudover fastsat normer for handicappladser og cykelparkeringspladser. Antal handicap p-pladser fastlægges efter størrelsen på p-pladsen. Cykelnormen efter anvendelse.

I det vedheftede skema fremgår normerne i BR82 og de gældende vejregler.

Fingerplanen

Fingerplanen fastlægger de overordnede planlægningsmæssige rammer for kommunernes planlægning. I Fingerplan 2007 er der udarbejdet retningslinjer for kommunernes planlægning, der skal sikre optimal brug af de kollektive trafikformer ved planlægning for intensive byfunktioner i det stationsnære område (ca. 600 - 1200 m fra en station).

Uden for det stationsnære kerneområde (op til 600 m gangafstand fra stationen), anbefaler Fingerplanen, at antallet af bilparkeringspladser minimeres for på den måde at fremtvinge nye trafikvaner, hvor cykel, gang og kollektiv trafik bliver fremherskende.

I Fingerplanen fremgår det endvidere, at der er en nøje sammenhæng mellem arbejdspladslokalisering og bilbenyttelse. I de stationsnære områder anvender kun 40-60% bil, mens den er helt nede på 10-25% i Indre By og oppe på 75-85% for ikke stationsnært beliggende arbejdspladser.

P-normer fordelt på anvendelse

De stationsnære områder indgår i den fysiske planlægning i kommunerne. Her er der særlige muligheder for at lokalisere store og arbejdspladsintensive virksomheder og tæt boligbyggeri og at udlægge områder med en høj B%. Hensigten er at mindske graden af bilafhængighed.

I de undersøgte kommuner (Gentofte, Gladsaxe, Rudersdal, Roskilde, København, Helsingør, Glostrup og Lyngby-Taarbæk) er der stor forskel på, hvordan de anvender p-normerne i deres planlægning og, om de fastsætter særlige normer i de stationsnære områder.

Alle kommunerne har p-normer i deres kommuneplan. I nogle kommuner fremgår p-normerne af de generelle rammer, i andre kommuner er det opdelt på områdetyper eller på bydele. Der er stor forskel på, hvor detaljerede normerne er. Nogle kommuner har alene fastsat normer for bolig, erhverv ol., mens andre har opstillet p-normer for flere anvendelser.

Normer for bolig

I flere kommuner er normer for parkering til boligformål fastsat til 2 for åben-lav og 1,5 for tæt lav og etageboliger, hvilket svarer til BR82-krav. Der er dog også en del kommuner der har fastsat en lavere norm, således har Gentofte en norm på 1,5 i centerområdet og Helsingør og Glostrup har 1 pr. bolig. København har en norm på min. 1 pr. 200 og max. 1 pr. 100 m².

VD anbefaler generelt betydeligt lavere normer 1 pr. 100 m² åben lav, 0,9 pr 100 m² tæt lav og 0,6 pr. 100 m² etagebolig.

Lyngby-Taarbæk er den eneste kommune der har særlige normer for 2-rumsboliger. Nogle af de øvrige kommuner har normer for ungdomsboliger/kollegier og plejehjem/ældreboliger.

VD anbefaler 0,7 pr. 100 m² ungdomsbolig/kollegium, og mellem 1,1 og 1,3 pr. 100 m² for plejehjem/ældrebolig.

Normer for erhverv

Kommunernes fastlæggelse af normer for erhverv har meget forskellig detaljeringsgrad. Gentofte, Gladsaxe, Glostrup og Lyngby-Taarbæk har kun én norm for erhverv/kontor. Flere af de øvrige kommuner har normer, der er specificeret på, om området er stationsnært og derudover på anvendelser som industri, kontor, liberale erhverv, lager, servicestationer, boigraf/teater, hotel/konference, restauranter og forsamlingslokaler.

Normen på 1 pr. 50 m², som Lyngby-Taarbæk, Gentofte, Gladsaxe og Glostrup anvender svarer til den norm, der var i BR82.

For de specificerede erhvervsanvendelser er der stor forskel på de fastsatte normer i de forskellige kommuner. Inden for samme anvendelser svinger normen mellem 1 pr. 50 m² over 1 pr. 100 m² til 1 pr. 150 m².

De kommuner der har fastsat normer for bio/teater, hotel og konference samt restaurant har fastsat stort set de samme normer.

De to kommuner (Rudersdal og Roskilde) der har fastsat skærpede normer for de stationsnære områder har meget forskellig opfattelse af hvad normen skal være. Generelt skal der etableres dobbelt så mange biler i Rudersdal som i Roskilde.

VD har kun vejledende normer på kontor, hotel/konference og restaurant. For kontor er den 1,4 pr. 100 m², svarende til ca. 1 pr. 70 m².

Parkeringsnormer vil normalt være en ramme for, hvor mange p-pladser, der skal udlægges. I en lokalplan kan man efterfølgende fastlægge, hvor stor en del af rammen, der skal anlægges. Det er bl.a. den praksis, som anvendes i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Der kan desuden i den administrative praksis være forskel på hvordan p-normerne administreres. I Københavns Kommune skal normerne samtidig betragtes som max. og min. normer. Der skal således udlægges minimum xx p-pladser og må ikke udlægges mere end samme antal.

Normer for detailhandel

Også indenfor detailhandel er der stor forskel både på p-normerne og på, hvor detaljerede anvendelser der er fastsat normer for i de enkelte kommuner. I 5 af de 8 undersøgte kommuner er der fastsat generelle normer. De svinger mellem 1 pr. 25 m² over 1 pr. 50 m² til 1 pr. 100 m². Skrappest er man i København og Roskilde.

Anvendelserne er opdelt på dagligvare, supermarked, udvalgsvarer, butikcentre og pladskrævende. Nogle kommuner definerer p-normen ud fra salgsarealer i butikkerne, men i de fleste er det ud fra bruttoetagearealet.

Normer for dagligvarer

For dagligvarer svinger normen fra 1 pr. 25 over 1 pr. 35 (LT) til 1 pr. 50 m².

VD anbefaler en norm for dagligvare på 1,7 pr. 100 m² svarende til ca. 1 pr. 60 m².

Normer for supermarkeder

For supermarkeder er der kun to kommuner (Gentofte og Rudersdal) der har fastsat normer og de svinger fra 1 pr. 12,5 m² til 1 pr. 25 m² salgsareal + 1 pr. 50 m² bruttoetageareal.

VD anbefaler en norm for supermarkeder på 2,3 pr. 100 m², svarende til ca. 1 pr. 45 m².

Normer for udvalgsvarer

Normen på udvalgsvarer svinger mellem 1 pr. 50 m² (LT) til 1 pr. 100 m².

VD anbefaler en norm for udvalgsvarer på 1,9 pr. 100 m², svarende til ca. 1 pr. 53 m².

Normer for butikcentre

Der er ingen af de undersøgte kommuner, der har fastsat normer for butikcentre.

VD anbefaler en norm for butikcentre på 2,3 pr. 100 m², svarende til ca. 1 pr. 45 m².

Normer for pladskrævende varegrupper

Der er 3 af de undersøgte kommuner der har fastsat normer for pladskrævende varegrupper. De ligger på hhv. 1 pr. 40 m² eller 1 pr. 50 m².

VD anbefaler ikke normer for pladskrævende varegrupper.

Normer for offentlige formål

Lyngby-Taarbæk Kommune har ikke specifikt fastsat p-normer for offentlige formål. 2 af de undersøgte kommuner har generelle rammer på 1 pr. 50 m² (Gentofte) og 1 pr. 100 m² (København).

3 af kommunerne (Rudersdal, Roskilde og Helsingør) har fastsat p-normer for uddannelsesinstitutioner, skoler og børneinstitutioner/institutioner. Roskilde har også fastsat normer for sygehuse og sportshaller/idrætshaller.

VD anbefaler en norm for børneinstitutioner på mellem 2,0 og 2,9 pr. 100 m², svarende til ca. 1 pr. 40 m². De anbefaler også en norm for skoler på 0,5 pr. 100 m², svarende til 1 pr. 200 m².

Kommunernes planlægning for p-normer

Nedenfor beskrives uddrag af den særlige planlægning, som nogle af de undersøgte kommuner har gennemført for parkering.

Glostrup Kommune

I Glostrup Kommune fremgår rammerne ikke af kommuneplanen, men der henvises til en Parkeringspolitik. Parkeringspolitikken er fra 2000, men påtænkes revideret i 2012. Politikken indeholder dels politiske mål for parkeringen i kommunen samt en registrering af eksisterende p-pladser og deres benyttelse. I parkeringspolitikken er der fastsat p-normer på forskellige anvendelseskategorier, som gælder for hele kommunen. Dog er de gældende normer for Glostrup bymidte 50% af de gældende normer for detailhandel i resten af kommunen og i visse områder af bymidten 25%.

I bebyggelser med blandede anvendelser kan kravet til p-pladser reduceres efter den nedenfor fastsatte regnemodel, som tager højde for fordelingen af de forskellige anvendelser samt anvendelser for forskellige anvendelseskategorier fordelt over døgnet.

Ud fra bebyggelsens fordeling af m² etageareal med forskellig anvendelse beregnes først:

- P(B), krav til anlagt parkering for boliger
- P(D), krav til anlagt parkering for detailhandel
- P(E), krav til anlagt parkering for øvrige erhverv

Parkeringskravet for anlagt parkering vil herefter være det største af følgende 4 tal:

1. P(B) (natparkering)
2. 40%P(B) + 60%P(D) + P(E) (hverdage omkring frokost)
3. 50%P(B) + 90%P(D) + 40%P(E) (hverdage kl. 16-17)
4. 70%P(B) + P(D) + 10%P(E) (lørdage omkring frokost)

(Beregningsmetoden er opstillet efter gennemsnitsudnyttelsen for eksisterende parkering i Bymidten.)

Derudover kan det i planlægningen fastsættes, hvor stor en del af p-pladserne der skal udlægges og anlægges.

Der er tidsrestriktioner på hhv. 30 min, 1 time og 2 timer.

Da der er rigeligt med p-pladser var det vurderingen i 2000, at der ikke var grundlag for at indføre betalingsparkering.

Der arbejdes for at udbygge og forbedre p-henvisningsskilte.

Helsingør Kommune

I Helsingør er der udarbejdet et notat "Parkeringsnormer for Helsingør by, 19.1.2009". Det fremgår i dette, at p-normerne skal revurderes hvert 2. år. Der er opstillet en parkeringsstrategi, der differentierer parkeringsnormerne i Helsingør og Hornbæk bymidte og i resten af kommunen.

Målet er at

- Reducere trafikulykker, barriereeffekt, utryghed og støjproblemer
- Sikre og styrke bykernens rolle som regionalt center, kollektivt knudepunkt og turistcenter
- At mindske trafikarbejdet til bykernen og få flere til at benytte cykel og kollektiv trafik
- At sikre god tilgængelighed for alle befolkningsgrupper og for erhvervslivet

Der er fastsat p-normer fordelt på en lang række forskellige anvendelser.

Der er fastsat regler for beregning af dobbeltudnyttelse, som kan reducere kravet i ved nybyggeri.

Der er fastsat krav til placering og udformning af p-pladser.

Der er fastsat p-normer for anlæg af handicap p-pladser.

Der er fastsat p-normer for anlæg af motorcykler.

Der er fastsat p-normer for anlæg af cykler.

Roskilde Kommune

I Roskilde er der udarbejdet generelle rammer for de enkelte delområder i kommunen. I Roskilde Midt er der således rammer for områder, der ligger stationsnært og som anvendes til arbejdspladsintensive erhverv, og for de ikke stationsnære dele af bymidten er der fastsat rammer for forskellige anvendelsestyper.

I Roskilde Kommune har man i 2011 udarbejdet en "Mobilitetsplan for Roskilde Bymidte" med undertitlen "Byfortætning, byliv og bæredygtig trafik". Tetraplan har udarbejdet planen.

Målet er:

- Ønsker om byfortætning i og omkring bymidten
- En større del af trafikken skal foregå med bæredygtige transportformer som gang, cykel, bus og tog
- Ønsker om en vital bymidte, der i højere grad skal opleves bilfri, så der bliver plads til mere byliv, handel og leg.

I mobilitetsplanen indgår analyser af den nuværende trafik i og omkring bymidten, og der er opstillet et virkemiddelkatalog for initiativer, som kan påvirke transportmiddelvalg.

Virkemidlerne er bl.a.:

- En del af parkeringen samles i parkeringshuse og -kældre i bymidtens udkant, hvor der er let adgang til det overordnede vejnet
- Som udgangspunkt fastholdes det nuværende antal p-pladser i bymidten og suppleres med nødvendige p-pladser til nybyggeriet
- Initiativer der forbedrer forholdene for cyklister over en bred kam, som fx at øge sikkerhed og fremkommelighed, skiltning af cykelruter, cykelparkering ved stationen og vigtige cykelmål, kampagner for at få flere til at cykle, kommunen som cykelarbejdsplads, el-cykler til 100 pendlere med 5-10 km til arbejde
- Bred vifte af initiativer, der skal gøre bus/tog mere attraktiv for bilister, som fx transportplaner for virksomheder, gode og hurtige busforbindelser, markedsføring af erhvervskortet, kampagner for brug af bus og tog

- P-restriktioner, som fx at flytte offentlig parkering til bymidtens udkant, flytte langtidsparkering til ydre ringvej, samkørsel på arbejdspladserne, delebiler, betalingsparkering i bymidten, lavere p-norm for stationsnære områder
- P-restriktioner og ændringer i byfortætningsområdernes udnyttelse

Der arbejdes i stigende grad med Mobilitetsplaner i kommuner og virksomheder. Odense Kommune er en anden kommune, der har arbejdet med dette emne i flere år.

Gladsaxe Kommune

I Gladsaxe Kommune har man gennem de seneste år arbejdet med to store omdannelsesområder i Bagsværd Bypark og Gladsaxe Ringby. I den forbindelse har man i Kommuneplanen indarbejdet betydelige muligheder for fortætning og omdannelse af disse områder, som ligger helt eller delvis stationsnært. Der er derfor også fastsat normer for parkering og for muligheden for at reducere p-kravet med 50% ved dobbeltudnyttelse. Desuden beskrives, at en stor del af p-pladserne skal etableres i konstruktion. Det vides, at kommunen er i færd med at undersøge muligheden for at etablere fælles p-huse i forbindelse med fortætningen af områderne.

Københavns Kommune

Den mest omfattende og kontroversielle tilgang til parkering har Københavns Kommune, som med deres Klimaplan 2015 lancerer nødvendigheden af en markant reduktion af p-normerne, som et af virkemidlerne til at reducere CO₂-effekten. Målet er at reducere antal p-pladser.

Dette gøres gennem at fastlægge max. grænser for parkering og at udlægge bilfri områder. I Klimaplanen er konsekvensen for CO₂-regnskabet opgjort ved en række forskellige p-normer. Københavns Kommune har i en række år arbejdet med p-normer, der både fastlægger min/max antal p-pladser og ikke kun minimum, sådan som de fleste normer tidligere blev tolket.

Med klimaplanen planlægger man at reducere maksimumsnormerne for parkering i bolig- og erhvervsområder samt i blandet bebyggelse til 1 pr. 150 m² eller 1 pr. 200 m² og i udvalgte områder (bilfri) 1 pr. 500 m². Selvom Klimaplanen tilsyneladende ikke er helt implementeret i kommuneplanen endnu er p-normerne i København alligevel markant skarpere end i de øvrige kommuner, som er undersøgt. Generelt skal der i Kbh. anlægges halvdelen af de p-pladser, som nabokommunerne kræver ved tilsvarende byggeri.

Kommunen bygger i sin planlægning på erfaringer med, at god kollektiv trafik tilgængelighed og gode forhold for cyklister samt begrænsning i antal p-pladser mindsker biltrafikken. Erfaringer der også understøttes af Fingerplanen og VD's vejledninger.

Kommunernes planlægning for cykelparkering mv.

Det er endnu ikke lige så udbredt at fastsætte normer for cykelparkering i kommuneplanen, som det gælder for parkering til biler. Af de undersøgte 8 kommuner har 4 (LT, Roskilde, København og Helsingør) fastsat cykel p-normer. Roskilde har dog kun fastsat cykel p-normer for erhverv i de stationsnære områder

Cykelnormer for bolig

For boliger opdeles normen i generelt, etagebolig, ungdoms/kollegieboliger og plejehjem/ældreboliger. Der er ikke de store uoverensstemmelser mellem de fastsatte normer i

de forskellige kommuner. Lyngby-Taarbæk Kommune har fastsat normer for etageboliger på 2,5 pr. bolig og 1 pr. ungdoms/kollegiebolig. De svarer stort set til VD's anbefalinger som er 2-2,5 pr. 100 m² og 1 pr. beboer.

Cykelnorm for erhverv

For erhverv er de vejledende cykelnormer fastsat efter antal ansatte og brugere og ikke efter m². Helsingør Kommune følger stort set vejledningen. LT har fastsat cykelnormer for kontor og liberale erhverv på 1 cykelp-plads pr. 40 m². VD anbefaler 0,4 pr. ansat for kontor, svarende til ca. 1 pr. 50 m² (hvis 1 ansat i gennemsnit bruger 20 m²). VD anbefaler samme fordeling for industri og for liberale erhverv anbefaler VD 0,3-0,4 pr. 100 m² og 0,4 pr. ansat.

VD anbefaler også normer for bio/teater, hotel/konference og restauranter.

Cykelnorm for detailhandel

I København er der en generel norm at der skal etableres 1 cykelp-plads pr. 25 m² butik. Ved butikcentre skal der foretages en konkret vurdering. I Helsingør er der kun fastsat krav til dagligvare, som er på 1 pr. 50 m². I LT er normen 1 pr. 30 m² for dagligvare og 1 pr. 40 m² på udvalgsvarer.

VD anbefaler generelt for detailhandel i Hovedstadsområdet 1 cykelp-plads pr. 50 m².

Cykelnorm for offentlige formål

Helsingør Kommune har cykelnormer til flere forskellige offentlige anvendelser. De har normer på de samme områder som VD har anbefalinger, men normerne er ikke de samme. Der er normer for uddannelsesinstitutioner, børneinstitutioner, skoler og sportshaller.

Cykelnorm til trafikantlæg

Helsingør Kommune har som den eneste af de undersøgte kommuner fastsat normer for cykelparkering ved trafikantlæg. De følger VD's anbefalinger med 1 plads for 10-30% rejsende pr. dag ved stationer og 1 pr. 10 passagerer i spidstimen ved busstop og terminaler.

Cykelnorm for rekreative områder

Der er ingen af de undersøgte kommuner, der har fastsat cykel p-norm for rekreative arealer.

VD anbefaler en norm på 1-4 pr. 10 gæster.

Argumenter for at nedsætte p-normerne for bilparkering

Som det fremgår ovenfor, er der forskellige årsager til, at de enkelte kommuner har fastsat de normer, som de har. Bortset fra København, Roskilde og Helsingør, som i deres Klimaplan og parkeringspolitikker fastslår, at de ønsker at reducere trafikken i deres bymidter, beskrives det ikke i kommuneplanerne, hvorfor de har fastsat de normer, som de har. Men, som det fremgår, har nogle kommuner tilsyneladende valgt at fastholde, de normer, som fremgik af BR82 og, som de sikkert har haft gennem en årrække.

Vejdirektoratets nye normer giver imidlertid et nyt og opdateret grundlag for at kunne revurdere de fastsatte p-normer. Hvis dette bliver aktuelt, bør man have i baghovedet, at normerne ikke indeholder den af VD anbefalede forøgelse af antal p-pladser på 10%.

I Kgs. Lyngby og generelt i kommunerne er trafikken imidlertid faldet de seneste par år (iflg. Erling og Ole).

Generelt må en beliggenhed nær stationer forventes at medføre et lavere parkeringsbehov for såvel boliger som kontorer end normalt. Anvendelse af en lavere parkeringsnorm i området vil tilskynde til en højere brug af kollektiv trafik og begrænsning af ny trafik, hvorved biltrafikken til og fra området kan mindskes.

Erfaringer fra stationsnært byggeri andre steder og Vejdirektoratets turvaneundersøgelser viser, at beboere og ansatte i højere grad benytter kollektiv trafik, jo tættere bebyggelsen er lokaliseret i forhold til kollektive trafikknudepunkter.

For supermarkeder og butikker udnyttes parkeringsanlæg erfaringsmæssigt mellem 40-70 % i hverdagsspidsstimen (afhængig af parkeringsudbuddet og butikkernes størrelse), mens belægningsgraden ofte er 100 % om lørdagen. Der kan altså være tale om en måske endda betydelig dobbeltudnyttelse af p-pladserne i Kgs. Lyngby.

Sammenligning af normerne i Lyngby-Taarbæk med BR 82 og VDs anbefalinger

Anvendelse	Lyngby-Taarbæk Kommune (udlæg)	BR82	Vejdirektoratets normer (gennemsnitligt p-behov)
Åben-lav	2	2	1 pr. 100 m ²
Tæt lav	2	1,5	0,9 pr. 100 m ²
Etagebolig	1,5	1,5	0,6 pr. 100 m ²
2-rumsbolig	1		
Ungdoms- og kollegiebolig	Vurderes		0,7 pr. 100 m ²
Plejhjem/ældreboliger	Vurderes		1,1-1,3 pr. 100 m ²
Kontor	1 pr. 50 m ²		1,4 pr. 100 m ²
Hotel/konference			1,3-2,9 pr. 100 m ²
Restaurant			4,2-13,2 pr. 100 m ²
Dagligvarer	1 pr. 35 m ²		1,7 pr. 100 m ²
Supermarked			2,3 pr. 100 m ²
Udvalgsvarer	1 pr. 50 m ²		1,9 pr. 100 m ²
Udvalgsvarer i Kgs. Lyngby og bydelscentre	1 pr. 35 m ²		
Butikcenter			2,3 pr. 100 m ²
Børneinstitution			2,0-2,9 pr. 100 m ²
Skole			0,5 pr. 100 m ²

Forud for at beslutte at nedsætte p-normerne i Kgs. Lyngby bør der skabes et overblik over den nuværende kapacitet og anvendelse af p-pladserne (offentlige og private) og vurderes, hvilke virkemidler der kan/skal tages i anvendelse for at forbedre forholdene for gående, cyklende, passagerer i busser, tog og letbane. Samt hvilke initiativer der kan/skal tages i anvendelse for at forbedre og effektivisere parkeringskapaciteten og henvisningen til p-pladserne.

Det har naturligvis en stor indflydelse på udnyttelsen af p-pladser om de er etableret som private p-pladser for den enkelte grundejer (er udgangspunktet i Bygningsreglementet) eller, om de er etableret som offentligt tilgængelige p-pladser. Offentligt tilgængelige p-pladser giver mulighed for

dobbeltudnyttelse, men kan også have utilsigtede virkninger, som fx at der ikke er de fornødne p-pladser ledige til virksomhedens ansatte og kunder som derfor må parkere andre steder.

P-normerne bør ved en revision suppleres med retningslinier for etablering af handicap p-pladser.

Som det fremgår ovenfor, har nogle kommuner i deres parkeringspolitik angivet regnemetoder til at udregne parkeringsnormen for områder med blandet anvendelse. Det kunne måske også indarbejdes i Lyngby-Taarbæk som fælles retningslinier.

Cykel p-normerne svarer stort set til de af VD anbefalede. Det kan overvejes i forbindelse med næste kommuneplanrevision at udbygge listen med anvendelser.

Der henvises til vedheftede oversigt over p-normer og cykel p-normer i de omtalte kommuner.

BM

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Fastlæggelse af Letbanens linjeføring og stationsplacering ved DTU

Sag nr. 14 :

- Bilag 1: Undersøgelse af alternativ linjeføring ved DTU. Beslutningsgrundlag for en letbane i Ring 3
- Bilag 2: Aftale mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Ringby – Letbanesamarbejdet v/Metroselskabet om undersøgelser af alternativ linjeføring ved DTU
- Bilag 3: 4.1: Kort over letbanens linjeføring – varianter ved DTU
- Bilag 4: Skematisk sporplan
- Bilag 5: Letbane i Ring 3, tværsnit

22 NOV, 2012

Ringby - Letbanesamarbejdet v/Metroselskabet

Sag: 14 Bilag: 1

Undersøgelse af alternativ linjeføring ved DTU

Beslutningsgrundlag for en letbane i Ring 3



15.november 2012

1 Undersøgte linjeføringer

Efter aftale af 22. juni 2012 mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Ringby - Letbanesamarbejdet v/Metroselskabet er der gennemført en undersøgelse af alternativ linjeføring af letbanen ved DTU. Aftalen er vedlagt (bilag 1).

Der er efter aftale med Lyngby-Taarbæk Kommune og med inddragelse af DTU undersøgt følgende to alternative linjeføringer:

	Via DTU og Fortunbyen (blå stiplet)	Via DTU og Lyngbygårdsvej (orange stiplet)	Langs Helsingørmotorvejen (hovedlinjeføring)
Stationer	v/Bygning 303 v/Akademivej vest v/Fortunbyen	v/Bygning 303 v/Akademivej vest v/Lyngbygårdsvej	- v/Akademivej øst v/Lyngbygårdsvej

Begge alternativer indeholder en ekstra station i forhold til hovedlinjeføringen langs Helsingørmotorvejen. Nedenfor er vist kortudsnit af linjeføringerne. Se endvidere bilag 2.



Beregning af konsekvenserne ved de alternative linjeføringer er vist som forskelle i forhold til hovedlinjeføringen.

2 Køretider

Køretiderne for hovedlinjeføringen og de to linjeføringsalternativer er beregnet som køretiden fra v/Lundtofte til v/Magasin. Hovedlinjeføringens køretid på denne strækning er beregnet til 7,5 minutter.

2.1 Via DTU og Fortunbyen

Køretiden for blå stiplede er 1,8 minutter længere end hovedlinjeføringen. Dette skyldes, at letbanen sammenlignet med hovedlinjeføringen kører med lavere hastighed samt stopper ved en ekstra station. Den forudsatte banehastighed fremgår af vedlagte skematiske sporplan (bilag 3).

Den længere køretid kræver ét ekstra togsæt.

Tabel 1. Køretid for alternativ via DTU og Fortunbyen

Station	Ank. (min)	Afg. (min)
v/Lundtofte		0
v/Rævehøjvej	1,2	1,4
v/Bygning 303	2,8	3
v/Akademivej vest	3,9	4,1
v/Fortunbyen	4,9	5,1
v/Magasin	9,3	9,5

2.2 Via DTU og Lyngbygårdsvej

Køretiden for orange stiplede er 2,1 minutter længere end hovedalternativet. Det kræver ét ekstra togsæt.

Tabel 2. Køretid for alternative via DTU og Akademivej

Station	Ank. (min)	Afg. (min)
v/Lundtofte		0
v/Rævehøjvej	1,2	1,4
v/Bygning 303	2,8	3
v/Akademivej vest	3,8	4
v/Lyngbygårdsvej	5,4	5,6
v/Magasin	9,6	9,8

3 Anlægsoverslag og investeringer relateret til driften

I det følgende er anlægsoverslag og investeringer relateret til driften (stationsudstyr og togmateriel) præsenteret særskilt, som det er tilfældet i COWI-rapporten fra 2010.

Alle priser er i mio. kr. 2010-niveau svarende til COWI-rapporten.

3.1 Via DTU og Fortunbyen

Alternativet via DTU og Fortunbyen er inkl. korrektionsreserve 113 mio. kr. dyrere i anlæg end hovedlinjeføringen og 87 mio. kr. uden korrektionsreserve.

Forskelsprisen kan henføres til ekstraomkostninger til arealerhvervelse i Fortunbyen, flere kryds, etablering af støttemur ved Ole Nørgaards Have samt større udgifter til ledningsomlægninger på DTU's område sammenlignet med hovedlinjeføringen.

Det er forudsat, at kommunalt ejede arealer og arealer ejet af DTU overdrages vederlagsfrit.

Tabel 3. Anlægsoverslag - forskelspris for alternativ via DTU og Fortunbyen ift. hovedlinjeføringen, investeringer relateret til driften ikke medtaget, mio. kr. 2010-niveau

	Forskelspris
Anlægsarbejder, arealerhvervelse og ledningsomlægninger*	67
Diverse tillæg**	17
Trafikafvikling i anlægsperioden***	3
I alt inkl. tillæg og trafikafvikling	87
I alt inkl. 30 % korrektionsreserve	113

*Der er forudsat 25 % af de samlede udgifter til ledningsomlægninger. Resten er forudsat at falde under gæsteprincippet.

**25 % Tillæg for: Indretning, drift og afrigning af arbejdspladser. Projektering, byggeledelse og tilsyn. Forundersøgelser, geoteknik, miljøundersøgelser, hydrologi og arkæolog. Bygherreorganisation.

*** Der er forudsat et tillæg på 16 % af budgettet til vejanlæg.

Investeringer relateret til driften er 28 mio. kr. dyrere for alternativ via DTU og Fortunbyen ift. hovedlinjeføringen. Forskelsprisen kan henføres til den længere køretid – der kræver ét ekstra togsæt – samt den ekstra station. I beløbet er ikke inkluderet evt. reserver.

Tabel 4. Investeringer relateret til driften – forskelspris for alternativ via DTU og Fortunbyen ift. hovedlinjeføringen, mio. kr. 2010-niveau

	Forskelspris
Stationsudstyr	2
Togsæt*	26
I alt	28

*Der er forudsat 1 ekstra togsæt á 26 mio. kr.

3.2 Via DTU og Lyngbygårdsvej

Alternativet via DTU og Lyngbygårdsvej er inkl. korrektionsreserve 92 mio. kr. dyrere i anlæg end hovedlinjeføringen og 71 mio. kr. uden korrektionsreserve.

Forskelsprisen kan henføres til ekstraomkostninger til flere kryds, længere strækning samt større udgifter til ledningsomlægninger på DTU's område sammenlignet med hovedlinjeføringen.

Det er forudsat, at kommunalt ejede arealer og arealer ejet af DTU overdrages vederlagsfrit.

Tabel 5. Anlægsoverslag - forskelspris for alternativ via DTU og Fortunbyen ift. hovedlinjeføringen, investeringer relateret til driften ikke medtaget, mio. kr. 2010-niveau

	Forskelspris
Anlægsarbejder, arealerhvervelse og ledningsomlægninger*	54
Diverse tillæg**	14
Trafikafvikling i anlægsperioden***	3
I alt inkl. tillæg og trafikafvikling	71
I alt inkl. 30 % korrektionsreserve	92

*Der er forudsat 25 % af de samlede udgifter til ledningsomlægninger. Resten er forudsat at falde under gæsteprincippet.

**25 % Tillæg for: Indretning, drift og afrigning af arbejdspladser. Projektering, byggeledelse og tilsyn. Forundersøgelser, geoteknik, miljøundersøgelser, hydrologi og arkæolog. Byggherreorganisation.

*** Der er forudsat et tillæg på 16 % af budgettet til vejanlæg.

Investeringer relateret til driften er 28 mio. kr. dyrere for alternativ via DTU og Lyngbygårdsvej ift. hovedlinjeføringen. Forskelsprisen kan henføres til den længere køretid – der kræver ét ekstra togsæt – samt den ekstra station. I beløbet er ikke inkluderet evt. reserver.

Tabel 6. Investeringer relateret til driften – forskelspris for alternativ via DTU og Lyngbygårdsvej ift. hovedlinjeføringen, mio. kr. 2010-niveau

	Forskelspris
Stationsudstyr	2
Togsæt*	26
I alt	28

*Der er forudsat 1 ekstra togsæt á 26 mio. kr.

4 Passagerprognoser

4.1 Forudsætninger om befolkning, arbejdspladser og studiepladser

I forbindelse med beregning af passagerprognoser for letbaneprojektet på Ring 3 er OTM-modellen anvendt. Det har vist sig mest hensigtsmæssigt, visse steder langs Ring 3 at detaljere modellen via finere zoneinddeling, da modellen i visse lokalområder var forholdsvis grov til analyse af den tværgående trafik i Ring 3 korridoren. Efterfølgende er der sikret en god overensstemmelse med de aktuelle trafiktal for 2009, forud for at modellen på et mere detaljeret grundlag er anvendt til prognostisering. Et af de steder, hvor opdeling af zoner har været aktuel, er DTU-området.

Efter aftale med Lyngby-Taarbæk Kommune har DTU i sommeren 2012 leveret oplysninger om befolkning, arbejdspladser og studiepladser for dagens situation (2010-tal), som er lagt ind i OTM-modellen. Der er sikret konsistens mellem det datasæt, som er anvendt til detaljering og tilpasning af modellen for udgangsåret og de år, 2020 og 2032, der gennemføres prognoseberegninger for. Der er således for prognoseårene anvendt DTU's forventninger indmeldt sommer 2012 til befolkning, arbejdspladser og studiepladser for DTU-området (for 2032 er anvendt 2030-tal).

De anvendte plandata for 2010 og prognoseforudsætninger for 2020 og 2032 fremgår af nedenstående tabel. Tallene omfatter arbejdspladser og studiepladser for handelsskolen, som ligger i tilknytning til DTU.

Tablet 7. Plandata for 2010 og anvendte planforudsætninger for 2020 og 2032 for DTU området

DTU-området	2010 Konstaterede tal	2020	2032
Befolkning	1383	995	995
Arbejdspladser	4380	6316	7640
Studiepladser	11114	13727	16205

(kilde: DTU sommer 2012)

Planforudsætningerne med hensyn til befolkning, arbejdspladser, studiepladser, økonomi osv. er ens for hovedlinjeføringen og de to DTU-varianter.

Der er for de to fremtidige år gennemført prognoser for letbanens hovedlinjeføring, som forløber langs Lundtoftegårdsvej med standsningssteder ved Lundtofteparken, Rævehøjvej, Akademivej og Lyngbygårdsvej. Derudover er undersøgt to alternative linjeføringer via DTU. I DTU-variant via Fortunbyen etableres standsningssteder langs Asmussens Alle/Niels Koppels Alle ved Bygning 303 og Akademivej samt i Fortunbyen. Til gengæld forsvinder standsning ved Lyngbygårdsvej /motorvej. I den anden DTU-variant opretholdes standsning ved Lyngbygårdsvej suppleret med to stoppesteder langs Asmussens Alle/Niels Koppels Alle. Planforudsætningerne med hensyn til befolkning, arbejdspladser, studiepladser, økonomi osv. er ens for hovedlinjeføring og de to DTU-varianter.

4.2 Passagerprognoseresultater

I det følgende vises passagerprognoserne for de to alternative linjeføringer sammenlignet med hovedlinjeføringen. Prognoserne er beregnet for årene 2020 og 2032.

I Hovedalternativ 2020 beregnes 42.990 påstigere pr. hverdagsdøgn på letbanen, hvilket stiger til 45.950 påstigere i 2032. De tilsvarende tal er vist for de to DTU-varianter i nedenstående tabel. Tabellen viser, at der beregnes større passagertal i de to DTU-varianter end i hovedlinjeføringen. Linjeføringen via Lyngbygårdsvej beregnes at medføre de største passagertal, idet omstigning til bus

ved Lyngbygårdsvej/motorvej fortsat er muligt samtidig med, at køretiden kun er marginalt forskellig fra alternativ via Fortunbyen.

Tabel 8. Passagerprognose for hovedalternativ 2020 og 2032 sammenlignet med DTU variant Fortunbyen og DTU variant Lyngbygårdsvej

Påstigere pr. hverdagsdøgn	2020		2032	
	Fortunbyen	Lyngbygårdsvej	Fortunbyen	Lyngbygårdsvej
Hovedalt.	42.990		45.950	
DTU-variant	43.790	44.200	46.690	47.270
Forskel	800	1.210	740	1.320

1. Kilde: OTM-beregning
2. Passagerprognosen for basisscenariet for 2020 er justeret en smule i forhold til de foreløbige passagertal som tidligere har været fremsent til DTU/Lyngby-Taarbæk Kommune. Justeringen til 42.990 passagerer fra 43.210 passagerer er grundet en fejl i OTM ved Fisketorvet/Dybbølsbro Station. I forbindelse med retning af denne fejl er passagerprognosen for 2020 for den samlede letbane ændret en smule.

4.3 Via DTU og Fortunbyen

Der er 800 flere passagerer i 2020 på linjeføringen via DTU og Fortunbyen sammenlignet med hovedlinjeføringen.

Tabel 9. Passagerprognose for 2020 - alternativ via DTU og Fortunbyen sammenlignet med hovedlinjeføringen

Påstigere pr. hverdagsdøgn på Letbane i Ring 3

Station	Hovedalt. 2020	Fortunbyen 2020	Forskel	Forskel [%]
w/Lundtofte	620	510	-110	-18%
w/Rævehøjvej (w/DTU)	650	890	240	37%
w/Bygning 303		1.100	1.100	0%
w/Akademivej Vest (w/Akademivej)	970	820	-150	-15%
w/Fortunbyen (w/Lyngbygårdsvej)	1.230	530	-700	-57%
w/Magasin	2.390	2.440	50	2%
Lyngby	4.420	4.710	290	7%
w/Gammellosevej	1.090	1.090	0	0%
Buddinge	3.150	3.190	40	1%
w/Buddingecentret	1.410	1.410	0	0%
w/Gladsaxevej	540	530	-10	-2%
w/Gladsaxe Trafikplads	1.440	1.450	10	1%
w/Dynamovej	1.330	1.330	0	0%
w/Herlev Hospital	1.470	1.470	0	0%
w/Herlev Hovedgade	2.230	2.220	-10	0%
Herlev	3.630	3.640	10	0%
w/Lyskær	740	740	0	0%
w/Rødovre Trafikplads	450	450	0	0%
w/Ejby	960	960	0	0%
w/Hersted Industripark	1.000	1.000	0	0%
w/Glostrup Hospital	1.490	1.480	-10	-1%
Glostrup	6.170	6.220	50	1%
w/Park Allé Vest	1.020	1.020	0	0%
w/Park Allé Øst	200	200	0	0%
w/Vallensbækvej (w/Knudslundevej)	400	400	0	0%
Vallensbæk	1.290	1.290	0	0%
w/Bækkeskovvej	210	210	0	0%
w/Vejlebrovej	720	720	0	0%
Ishøj	1.770	1.770	0	0%
Total	42.990	43.790	800	2%

Der er 740 flere passagerer i 2032 på linjeføringen via DTU og Fortunbyen sammenlignet med hovedlinjeføringen. Stigningen i passagertallet på linjeføringen via DTU og Fortunbyen fra 2020 til 2032 er således en anelse lavere end på hovedlinjeføringen.

Tabel 10. Passagerprognose for 2032 - alternativ via DTU og Fortunbyen sammenlignet med hovedlinjeføringen

Påstigere pr. hverdagsdøgn på Letbane i Ring 3

Station	Hovedalt. 2032	Fortunbyen 2032	Forskel	Forskel [%]
v/Lundtofta	640	530	-110	-17%
v/Rævehøjvej (v/DTU)	760	970	210	28%
v/Bygning 303		1.200	1.200	0%
v/Akademivej Vest (v/Akademivej)	1.070	910	-160	-15%
v/Fortunbyen (v/Lyngbygårdsvej)	1.410	540	-870	-62%
v/Magasin	2.380	2.460	80	3%
Lyngby	4.500	4.800	300	7%
v/Gammellosevej	1.100	1.100	0	0%
Buddinge	3.440	3.470	30	1%
v/Buddingecentret	1.450	1.440	-10	-1%
v/Gladsaxevej	590	590	0	0%
v/Gladsaxe Trafikplads	1.500	1.510	10	1%
v/Dynamovej	1.410	1.410	0	0%
v/Herlev Hospital	1.560	1.560	0	0%
v/Herlev Hovedgade	2.430	2.420	-10	0%
Herlev	4.020	4.030	10	0%
v/Lyskær	1.000	1.000	0	0%
v/Rødovre Trafikplads	460	470	10	2%
v/Ejby	1.090	1.090	0	0%
v/Hersted Industripark	1.080	1.080	0	0%
v/Glostrup Hospital	1.560	1.560	0	0%
Glostrup	6.520	6.570	50	1%
v/Park Allé Vest	1.060	1.060	0	0%
v/Park Allé Øst	210	210	0	0%
v/Vallensbækvej (v/Knudslundvej)	400	400	0	0%
Vallensbæk	1.460	1.460	0	0%
v/Bækkeskovvej	250	250	0	0%
v/Vejlebrovej	750	750	0	0%
Isøj	1.850	1.850	0	0%
Total	45.950	46.690	740	2%

4.4 Via DTU og Lyngbygårdsvej

Der er 1210 flere passagerer i 2020 på linjeføringen via DTU og Lyngbygårdsvej sammenlignet med hovedlinjeføringen.

Tabel 11. Passagerprognose for 2020 - alternativ via DTU og Lyngbygårdsvej sammenlignet med hovedlinjeføringen

Påstignere pr. hverdagsdøgn på Letbane i Ring 3

Station	Hovedalt.	Lyngbygårdsvej	Forskel	Forskel [%]
	2020	2020		
v/Lundtofte	620	500	-120	-19%
v/Rævehøjvej (v/DTU)	650	580	-70	-11%
v/Bygning 303		1,130	1,130	0%
v/Akademivej Vest (v/Akademivej)	970	850	-120	
v/Lyngbygårdsvej	1,230	1,250	20	2%
v/Magasin	2,390	2,400	10	0%
Lyngby	4,420	4,660	240	5%
v/Gammellosevej	1,090	1,100	10	1%
Buddinge	3,150	3,180	30	1%
v/Buddingecentret	1,410	1,420	10	1%
v/Gladsaxevej	540	540	0	0%
v/Gladsaxe Trafikplads	1,440	1,450	10	1%
v/Dynamovej	1,330	1,330	0	0%
v/Herlev Hospital	1,470	1,470	0	0%
v/Herlev Hovedgade	2,230	2,220	-10	0%
Herlev	3,630	3,650	20	1%
v/Lyskær	740	740	0	0%
v/Rødovre Trafikplads	450	450	0	0%
v/Ejby	960	970	10	1%
v/Hersted Industripark	1,000	1,000	0	0%
v/Glostrup Hospital	1,490	1,490	0	0%
Glostrup	6,170	6,210	40	1%
v/Park Allé Vest	1,020	1,020	0	0%
v/Park Allé Øst	200	200	0	0%
v/Vallensbækvej (v/Knudslundvej)	400	400	0	0%
Vallensbæk	1,290	1,290	0	0%
v/Bækkeskovvej	210	210	0	0%
v/Vejlebrovej	720	720	0	0%
Ishøj	1,770	1,770	0	0%
Total	42,990	44,200	1,210	3%

Der er 1320 flere passagerer i 2032 på linjeføringen via DTU og Lyngbygårdsvej sammenlignet med hovedlinjeføringen. Stigningen i passagertallet på linjeføringen via DTU og Lyngbygårdsvej fra 2020 til 2032 er således lidt højere end på hovedlinjeføringen.

Tabel 12. Passagerprognose for 2032 - alternativ via DTU og Lyngbygårdsvej sammenlignet med hovedlinjeføringen

Påstigere pr. hverdagsdøgn på Letbane i Ring 3

Station	Hovedalt. 2032	Lyngbygårdsvej 2032	Forskel	Forskel [%]
w/Lundtofte	540	540	-100	-16%
w/Rævehøjvej (w/DTU)	760	640	-120	-16%
w/Bygning 303		1,230	1,230	0%
w/Akademivej Vest (w/Akademivej)	1,070	940	-130	-12%
w/Lyngbygårdsvej	1,410	1,430	20	1%
w/Magasin	2,380	2,400	20	1%
Lyngby	4,500	4,780	280	6%
w/Gammellosevej	1,100	1,100	0	0%
Buddinge	3,440	3,460	20	1%
w/Buddinge-centret	1,450	1,450	0	0%
w/Gladsaxevej	590	590	0	0%
w/Gladsaxe Trafikplads	1,500	1,510	10	1%
w/Dynamovej	1,410	1,410	0	0%
w/Herlev Hospital	1,560	1,560	0	0%
w/Herlev Hovedgade	2,430	2,430	0	0%
Herlev	4,020	4,040	20	0%
w/Lyskær	1,000	1,000	0	0%
w/Rødovre Trafikplads	460	470	10	2%
w/Ejby	1,090	1,090	0	0%
w/Hersted Industripark	1,080	1,090	10	1%
w/Glostrup Hospital	1,560	1,560	0	0%
Glostrup	6,520	6,570	50	1%
w/Park Allé Vest	1,060	1,060	0	0%
w/Park Allé Øst	210	210	0	0%
w/Vallensbækvej (w/Knudslundøvej)	400	400	0	0%
Vallensbæk	1,460	1,460	0	0%
w/Bækkeskovvej	250	250	0	0%
w/Vejlebrovej	750	750	0	0%
Ishøj	1,850	1,850	0	0%
Total	45,950	47,270	1,320	3%

4.5 Prognoseusikkerhed

Der er som nævnt gennemført en beregning af 2009-situationen før prognoseberegninger. Beregningen er sammenlignet med tællinger. Det viser, at passagerer på S-togsstationer og større busstoppesteder i 95 pct. af tilfældene kan beregnes indenfor ± 25 pct. med modellen. Med udgangspunkt i det vil det samlede antal påstigere på letbanen med 95 pct. sandsynlighed tilnærmelsesvis ligge indenfor ± 5 pct., da der er 28 stationer i hovedlinjeføring. Der må dog forventes en noget større usikkerhed på beregning, da tidshorisonten for prognoserne er længere

Rent statistisk er variansen (usikkerheden) på forskellen mellem to uafhængige variable summen af de to varianser. Således ville usikkerheden på forskellen mellem påstigere med DTU-variant og Hovedalternativ være ± 10 pct. gange det samlede antal påstigere. Beregningen af de to påstigertal er imidlertid korreleret, idet der f.eks. anvendes samme planforudsætninger, og busnet kun er marginalt forskelligt. Usikkerheden på forskellen mellem passagertal med DTU-variant og Hovedalternativ er derfor mindre. Derfor kan usikkerheden på forskellen i passagertal mellem de to alternativer ikke beregnes på basis af ovenstående.

Beregningsusikkerheden stammer fra tre kilder: 1) modelusikkerhed, 2) forhold som modellen ikke tager højde for og 3) forudsætninger for prognoseberegning.

Modellen giver et konstrueret billede af virkeligheden og er estimeret på en stikprøve af trafikanter og deres adfærd omkring 2004. Eksempelvis er geografien opdelt i trafikzoner, som dermed repræsenterer en mængde af personer, arbejdspladser osv. Zonerne er via ophæng knyttet til stoppesteder. Ophæng og gennemsnitlig gangafstand er så vidt muligt bestemt på basis af kalibrering af 2009-situationen, hvor beregning er sammenholdt med tællinger. Prognoserne vil dog være baseret på visse skøn, da der etableres nye stoppesteder, og byudviklingen indenfor en zone kan flytte tyngdepunkt og dermed gennemsnitlig gangafstand til stoppested.

Der er som eksempel gennemført beregning, hvor længde af ophæng til de to stoppesteder langs Asmussens Alle/Niels Koppels Alle er ændret 10-15 pct. for to zoner (zone 561 og 858) i opgående og nedadgående retning. Det medfører for DTU-variant via Lyngbygårdsvej 47.120 påstigere henholdsvis 47.590 påstigere pr. hverdagsdøgn i 2032. Det er en forskel i forhold til hovedlinjeføring på 1.170 henholdsvis 1.640 påstigere pr. hverdagsdøgn.

OTM indeholder en såkaldt skinneeffekt i beregning af antal ture med kollektiv trafik, som indebærer større overflytning fra andre transportmidler til kollektiv trafik i en løsning med letbane fremfor bus givet samme rejsetid. Det er baseret på interview, hvor personer bedes vælge mellem hypotetiske alternativer (SP-analyser fra slutningen af 1990'erne). Det er naturligvis behæftet med betydelig usikkerhed, da der endnu ikke findes letbaner i Danmark. Derimod indeholder OTM i rutevalget ikke nogen skinneeffekt. Det vil sige, når den kollektive trafikant står og skal vælge mellem bus og letbane, er det alene et spørgsmål om rejsetid. Den manglende skinneeffekt i rutevalget kan eventuelt undervurdere passagertallet med letbane på bekostning af bus. Det kan i mindre grad påvirke forskellen mellem DTU-variant og Hovedalternativ, hvis folk er villige til at gå længere for at kunne benytte letbane i stedet for bus.

OTM medtager heller ikke regularitet, idet modellen antager, at køreplanen altid følges. Det kan have betydning i valget mellem bus og letbane, hvis letbanen kører mere pålideligt end busserne.

Der er gennemført en følsomhedsberegning med en lidt større og anderledes udbygning af DTU-området. Den viser 1.590 flere påstigere pr. hverdagsdøgn i DTU-variant via Lyngbygårdsvej end i Hovedalternativ. Det indikerer, at forskel i passagertal mellem DTU-variant og Hovedalternativ afhænger af udbygning og placering af udbygning på DTU-området.

Tabel 13. Følsomhedsberegning for 2032, ændret forudsætning om byudvikling på DTU-området - alternativ via DTU og Lyngbygårdsvej sammenlignet med hovedlinjeføringen

	Via DTU og Lyngbygårdsvej
lidt større og anderledes udbygning af DTU-området	1.590

Det konkluderes derfor, at en forskel på eksempelvis 1.600 påstigere pr. hverdagsdøgn mellem DTU-variant via Lyngbygårdsvej og Hovedalternativ er indenfor beregningsusikkerheden og dermed ikke kan afvises. En tilsvarende beregningsusikkerhed vil naturligvis være gældende for strækningens øvrige dele, såfremt forudsætninger vedrørende udbygning af lokalområder og trafikalknytning af områder varieres.

5 Driftsomkostninger og driftsindtægter

For det samlede Ring 3 letbaneprojekt er det antaget, at takstudviklingen i perioden 2009-2020 og 2009-2032 er en gennemsnitsindtægt pr. påstiger på 8,07 kr. i 2020 stigende til 9,28 kr. i 2032 (2010-priser). Disse forudsætninger ligger ligeledes til grund for vurderingen af driftsøkonomien i DTU-alternativerne.

Som nævnt ovenfor er køretiderne for alternativer 1,8 – 2,1 minutter længere end hovedlinjeføringen. Det medfører højere driftsomkostninger på 3,5 – 4,0 mio. kr. årligt sammenlignet med hovedlinjeføringen. Investeringer relateret til driften er ikke medregnet.

Tabel 14. Forskelspris, driftsomkostninger pr. år, alternativer sammenlignet med hovedlinjeføring 2010-priser

	Forskelspris
via DTU og Fortunbyen	3,5
via DTU og Lyngbygårdsvej	4,0

Driftsindtægterne for alternativet via DTU og Fortunbyen er ca. 2 mio. kr. højere end hovedlinjeføringen. Alternativet via DTU og Lyngbygårdsvej får driftsindtægter på 3-4 mio. kr. højere end hovedlinjeføringen.

Tabel 15. Forskelspris, driftsindtægter pr. år, alternativer sammenlignet med hovedlinjeføring 2010-priser

	2020	2032
via DTU og Fortunbyen	2,0	2,1
via DTU og Lyngbygårdsvej	3,0	3,8

Sammenholdt med forskelsprisen på driftsomkostninger er driftsresultatet for alternativet via DTU og Fortunbyen ca. -1,5 mio. kr. og for alternativet via DTU og Lyngbygårdsvej ca. -1 mio. kr. faldende til -0,2 mio. kr. i 2032. Kommercielle indtægter er ikke beregnet særskilt, men der kan være en marginal merindtægt for alternativerne sammenlignet med hovedlinjeføringen, da alternativerne har en ekstra station og et ekstra togsæt.

6. Sammenfatning

Alternativerne er inkl. korrektionsreserve henholdsvis 113 og 92 mio. kr. dyrere i anlæg end hovedlinjeføringen. Forskelspriserne kan henføres til ekstraomkostninger til arealerhvervelse (via Fortunbyen), flere kryds, etablering af støttemur ved Ole Nørugaards Have samt arealerhvervelse (via Fortunbyen) samt større udgifter til ledningsomlægninger på DTU's område sammenlignet med hovedlinjeføringen og længere strækning (via Lyngbygårdsvej).

Investeringer relateret til driften er 28 mio. kr. dyrere for alternativerne sammenlignet med hovedlinjeføringen. Forskelsprisen skyldes behovet for ét ekstra togsæt samt en ekstra station. I beløbet er ikke inkluderet evt. reserver.

Køretiderne for alternativer er 1,8 – 2,1 minutter længere end hovedlinjeføringen. Det medfører højere driftsomkostninger på 3,5 – 4,0 mio. kr.

Passagertallene er 740-1320 højere end hovedlinjeføringen for basisscenariet i 2020. Som følge heraf er driftsindtægterne ca. 2-4 mio. kr. højere. Driftsresultaterne ligger på ca. -0,2 – -1,5 mio. kr. årligt.

Alternativet via Lyngbygårdsvej er ca. 21 mio. kr. billigere i anlæg end via Fortunbyen. Driftsresultatet er 0,5 – 1,2 mio. kr. bedre. Der skal relativt få ekstra passagerer til, før driftsresultatet bliver positivt. I 2020 skal der ca. 400 passagerer ekstra faldende til under 100 ekstra i 2032. En evt. mindre merindtægt på kommercielle indtægter er ikke medregnet.

Da passagergrundlaget som beskrevet er størst – og anlægsomkostningerne lavest – for linjeføringen via DTU og Lyngbygårdsvej, er følsomhedsberegningerne kun gennemført for dette alternativ. Følsomhedsberegninger indikerer, at mindre ændringer i forudsætningerne giver et passagertal tilstrækkeligt stort til at dække de ekstra driftsomkostninger ved alternativet via DTU og Lyngbygårdsvej. Det vurderes derfor, at der er sandsynlighed for, at den ekstra mængde passagerer ved linjeføringen via DTU og Lyngbygårdsvej vil dække de forventede merudgifter til drift.

Omkostningerne forbundet med tilkøb af linjeføring via DTU og Lyngbygårdsvej vurderes at omfatte 92 mio. kr. til anlæg og 28 mio. kr. til anskaffelse af et ekstra togsæt samt stationsudstyr.

Tabel 16. Sammenfatning af konsekvenser ved alternative linjeføringer ved DTU sammenlignet med hovedlinjeføringen, 2010-priser

Alternativ	Anlægsomkostning før materiel*	Investeringer relateret til driften	Driftsomkostninger pr. år	Passagertal 2020/2032	Driftsindtægter pr. år 2020/2032	Driftsresultat pr. år. 2020/2032
via DTU og Fortunbyen	113	28	3,5	800/740	2,0/2,1	-1,5/-1,4
via DTU og Lyngbygårdsvej	92	28	4,0	1210/1320	3,0/3,8	-1,0/-0,2

*Inkl. 30 pct. korrektionsreserve.

Såfremt Lyngby Taarbæk Kommune beslutter at tilkøbe linjeføringen via DTU og Lyngbygårdsvej, forberedes linjeføringen for evt. indplacering af endnu en station ved Akademivej/Lundtoftegårdsvej i næste fase af projektet. Evt. Etablering af en station på dette sted vil være tilkøb.

Bilag:

Bilag 1 – Aftale af 22. juni 2012 mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Ringby – Letbanesamarbejdet

Bilag 2 – Kort over alternative linjeføringer

Bilag 3 – Skematisk sporplan for alternative linjeføringer

Bilag 4 - Tværsnit

22 NOV. 2012

København den 22. juni 2012

Sag: 14 Bilag: 2

Aftale mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Ringby - Letbanesamarbejdet v/Metroselskabet om undersøgelse af alternativ linjeføring ved DTU

Baggrund

Sekretariatet har i processen i foråret 2012 udarbejdet følgende for Lyngby-Taarbæk kommune:

- Første anlægsoverslag over ekstra anlægsomkostninger og ekstra driftsomkostninger for forskellige varianter til alternativ linjeføring ved DTU.
- Kortmateriale, snit og længdeprofil til grundlag for vurdering af linjeføringen
- Passagerprognose på baggrund af 2 hovedvarianter for linjeføringen med eksisterende zoneopdeling i OTM.

Beregningerne er udført på baggrund af overslagspriser til samme niveau som for de øvrige kommuner i Letbanesamarbejdet. Alle tal er beregnet som tilkøb til den strækning, som indgår i Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011. Såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune vælger at tilkøbe ekstra anlægselementer, er overslagspriserne vejledende.

Mere detaljerede budgetoverslag for linjeføringer ved DTU vil blive udarbejdet parallelt med budgetoverslaget for den øvrige linjeføring i udredningsarbejdet. Såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune på baggrund af de detaljerede budgetoverslag m.v. vælger at tilkøbe anlægselementer til letbanen, vil dette kunne indgå i Udredningsrapporten for det samlede projekt for anlæg af letbanen.

Det er aftalt, at undersøgelsen gennemføres for 250.000,- kr. ekskl. moms, som betales af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Omfang af indhold af beskrivelsen af den alternative linjeføring vil svare til beskrivelse af linjeføringen i det øvrige beslutningsgrundlag i henhold til Samarbejdsaftalen. Der vil således være en gennemgang af anlægsomkostninger, driftsomkostninger, passagerprognose, tværsnit m.v. som beskrevet i aftalen vedr. udarbejdelse af beslutningsgrundlaget (vedlagt). Tilpasningen af OTM er drøftet mellem DTU og Metroselskabet. OTM tilrettes og indgår i det videre arbejde i overensstemmelse med DTU's ønsker, som aftalt på mødet mellem Metroselskabet og DTU den 5. juni 2012.

Landskabsmæssig tilpasning, som følge af at letbanen gennemskærer eksisterende byrum, er ikke omfattet af beslutningsgrundlaget, og indgår således ikke som en del af nærværende aftale for alternative linjeføringer ved DTU.

Lyngby-Taarbæk Kommune medvirker i lighed med udarbejdelsen af det samlede beslutningsgrundlag til bl.a. tilvejebringelse af det nødvendige baggrundsmateriale og datagrundlag samt gennem fastlæggelse af de relevante lokale forudsætninger for arbejdets gennemførelse.

Proces for udredning vedr. alternative linjeføringer ved DTU

Lyngby-Taarbæk Kommunes ønske om yderligere undersøgelser af alternative linjeføringer gennem DTU vil kunne gennemføres som følger:

1. Lyngby-Taarbæk Kommune indgår nærværende aftale med Sekretariatet om gennemførelse og finansiering af yderligere mere detaljerede undersøgelser af linjeføring gennem DTU.
2. Lyngby-Taarbæk Kommunes foreløbige afklaring af finansieringsmodel for evt. alternativ linjeføring gennem DTU indledes på baggrund af første anlægsoverslag og passagerprognose.
3. Lyngby-Taarbæk Kommunes endelige stillingtagen til valg af linjeføring, herunder eventuelt tilkøb, foretages på grundlag af et detaljeret anlægsoverslag og passagerprognose for de alternative linjeføringer gennem DTU, som udarbejdes parallelt med anlægsoverslag og passagerprognose for det øvrige beslutningsgrundlag.
4. Der er lagt op til behandling af det detaljerede anlægsoverslag og passagerprognose for det samlede projekt i Embedsmandsgruppen på møderne den 21. september og den 26. oktober 2012, hvorefter materialet skal drøftes i Styregruppen, Kommunaldirektørforum og Borgmesterforum i perioden ultimo oktober til medio november 2012, jf. godkendt procesplan på Embedsmandsgruppemøderne den 25. maj 2012.
5. Lyngby-Taarbæk Kommune vil, som led i denne proces, have mulighed for at træffe politisk beslutning om linjeføring til Lundtofte, herunder eventuelt tilkøb, således at kommunens beslutning kan indgå i det samlede beslutningsgrundlag for anlæg af letbanen.

Med den beskrevne metode og proces er der mulighed for at isolere effekterne af DTU forslagene.

Vedlagt:


Første anlægsoverslag og passagerprognose for de drøftede varianter

Udkast til kort over alternative linjeføringer ved DTU

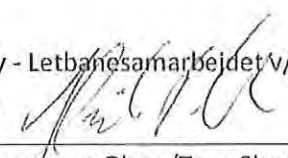

Samarbejdsaftale om en letbane i Ring 3

Aftale om varetagelse af sekretariatsfunktion inkl. kommissorium

For Lyngby-Taarbæk Kommune


Tim Andersen

For Ringby - Letbanesamarbejdet v/Metroselskabet

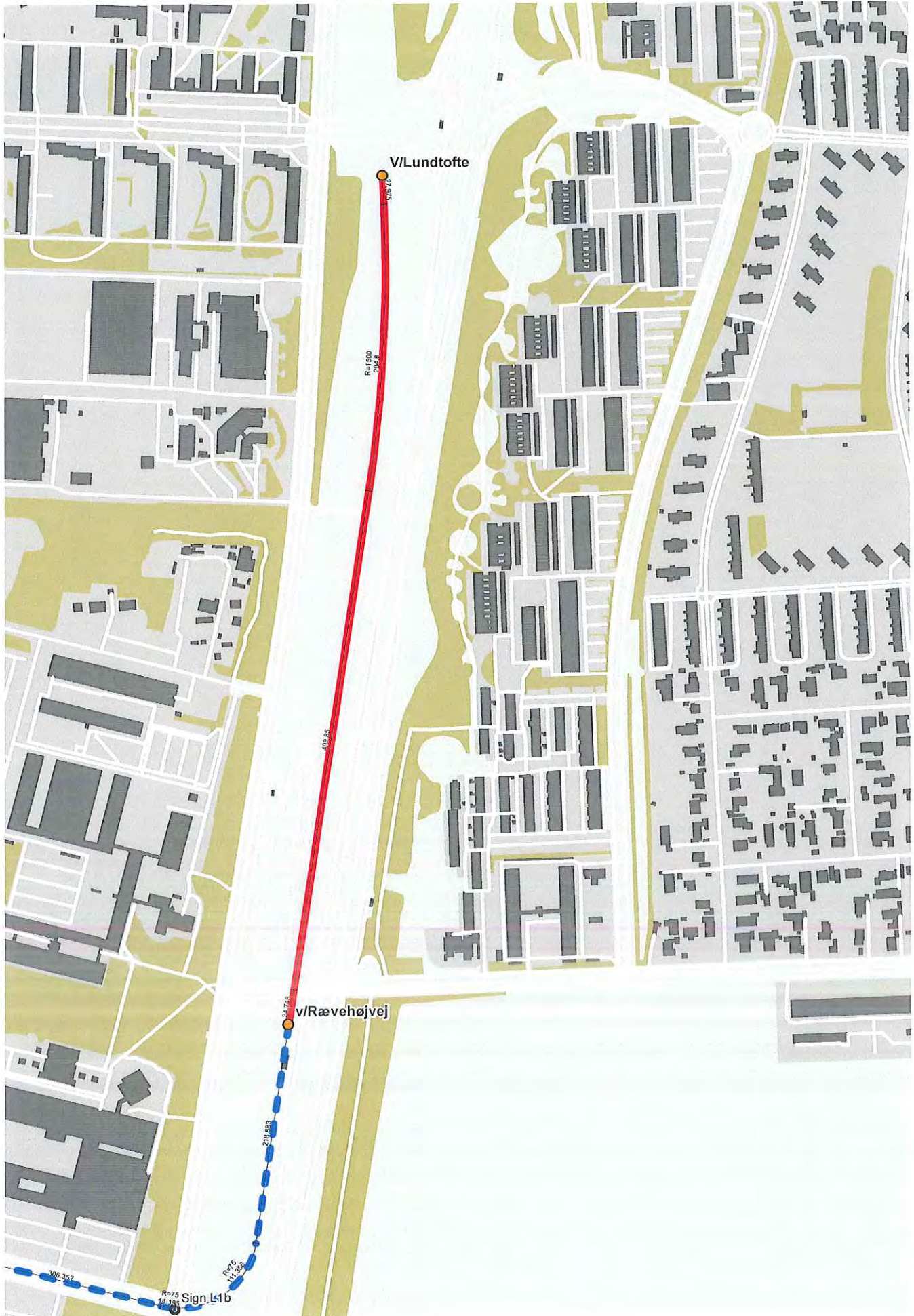
22.6.12  
Henrik Plougmann Olsen/Tove Skrumsager
Frederiksen

22 NOV. 2012

Sag: 14 Bilag: 3

4.1: Kort over letbanens linjeføring - Varianter ved DTU

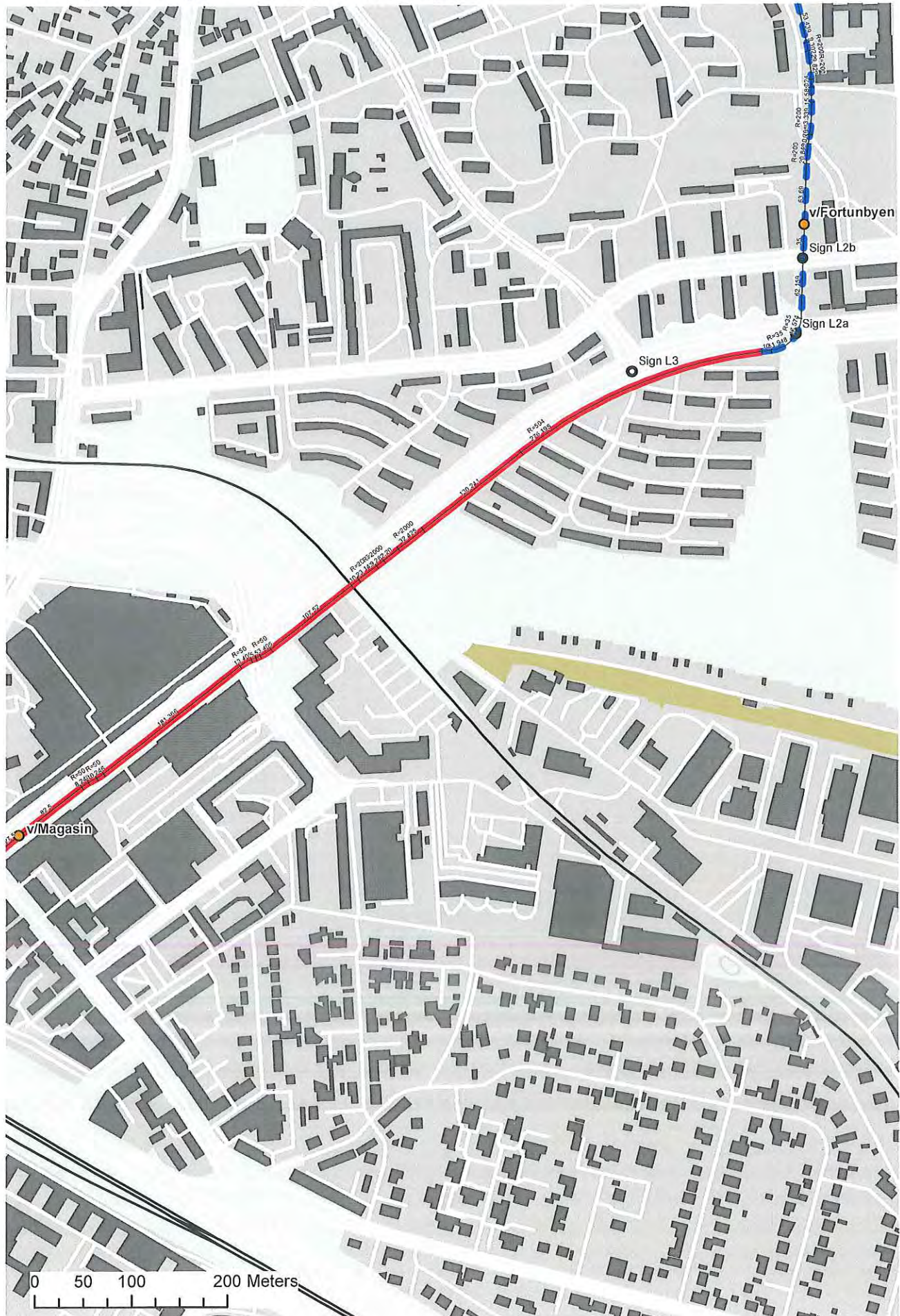
Lundtofte til v/ Rævehøjvej - orange og blå stiplet



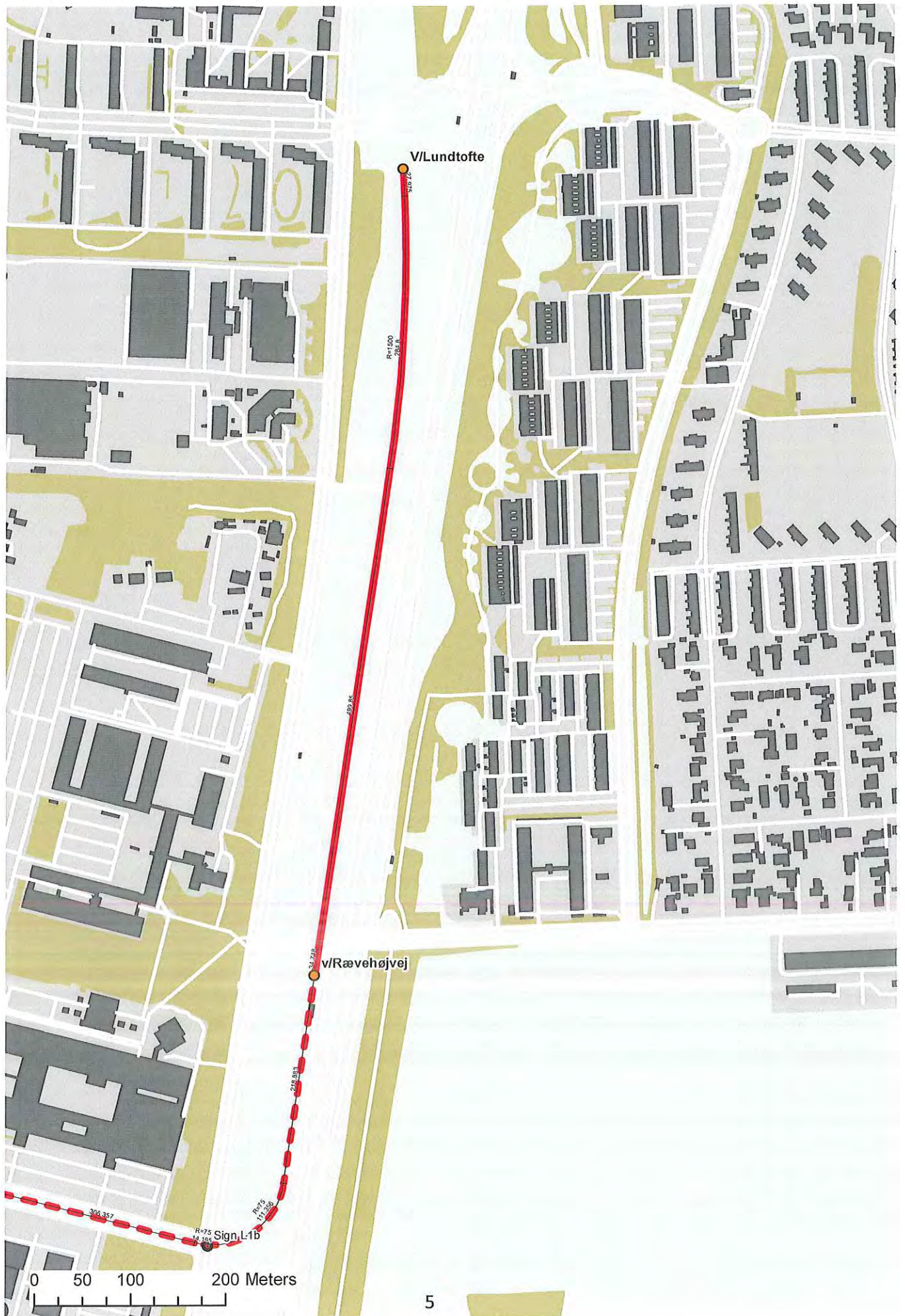
Gennem DTU og Fortunbyen - blå stiplet



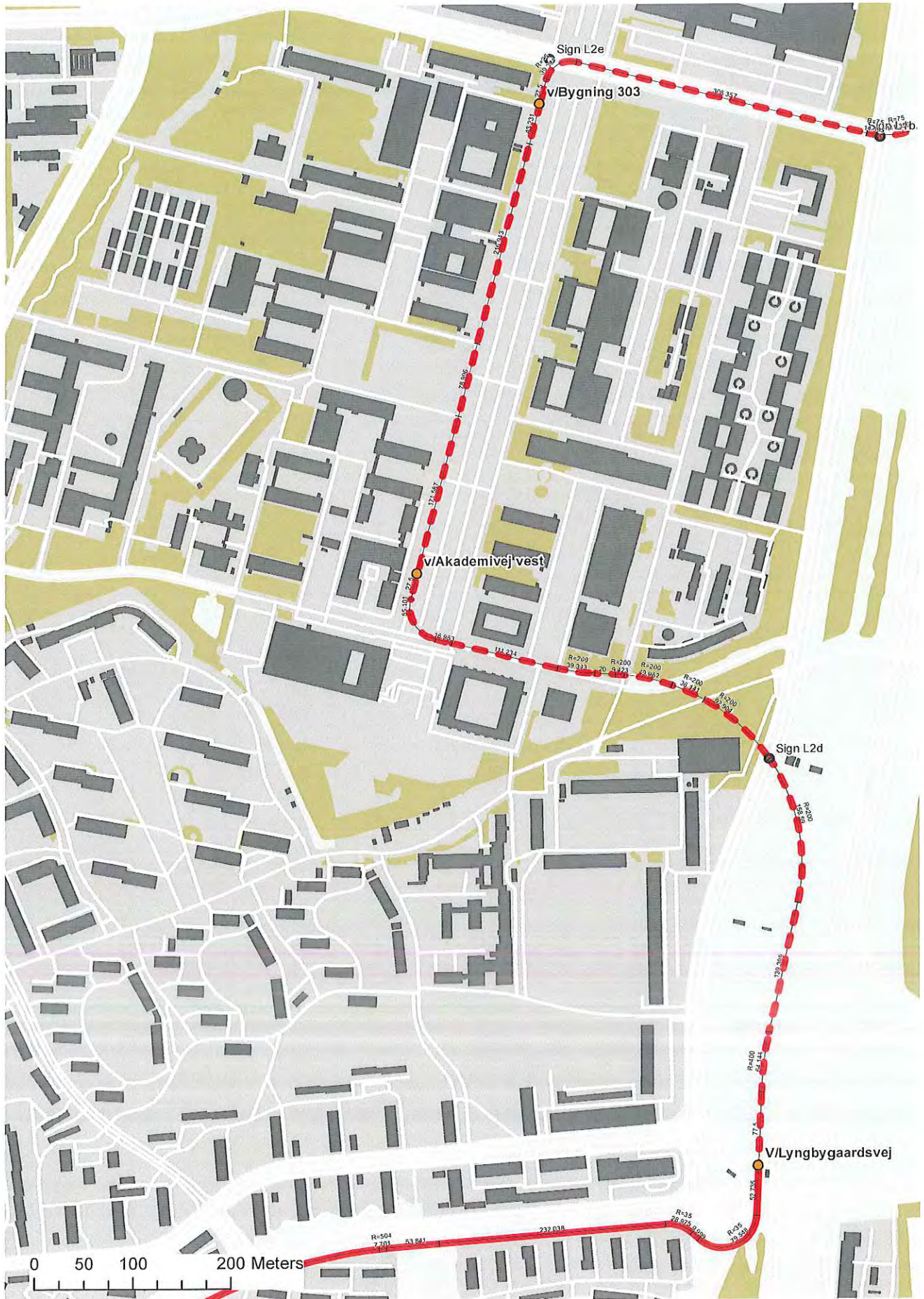
Fortunbyen til Magasin - blå stiplet og orange



Lundtofte til v/ Rævehøjvej - orange og orange stiplet



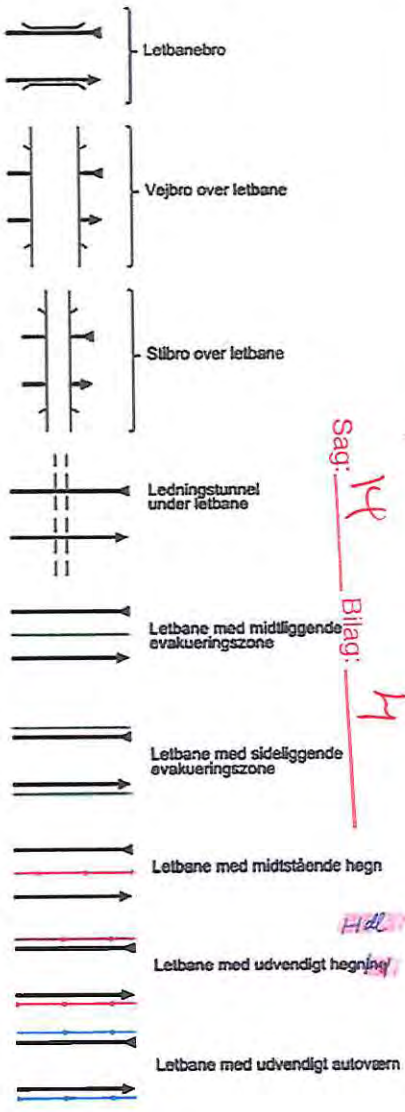
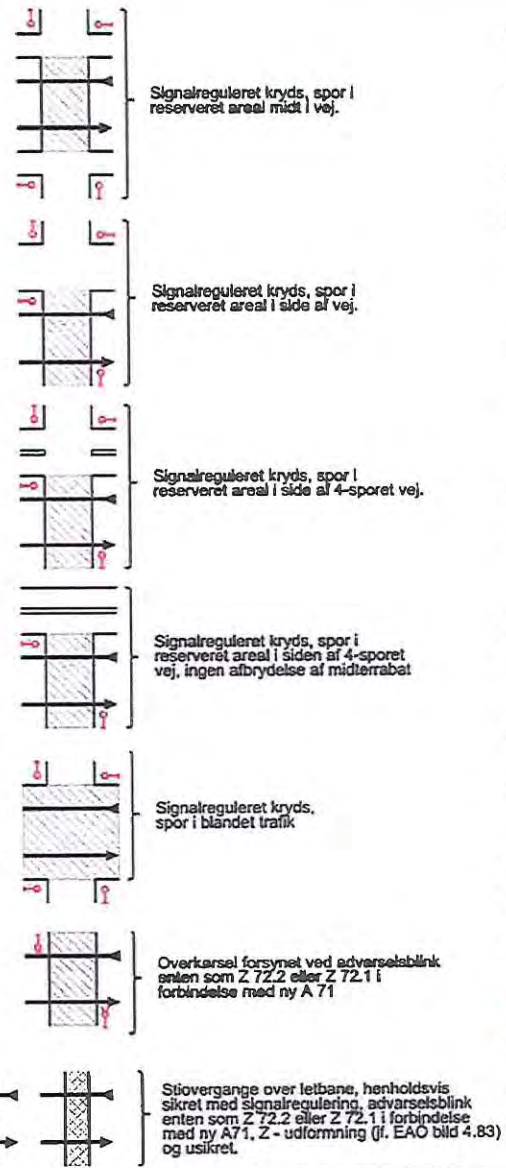
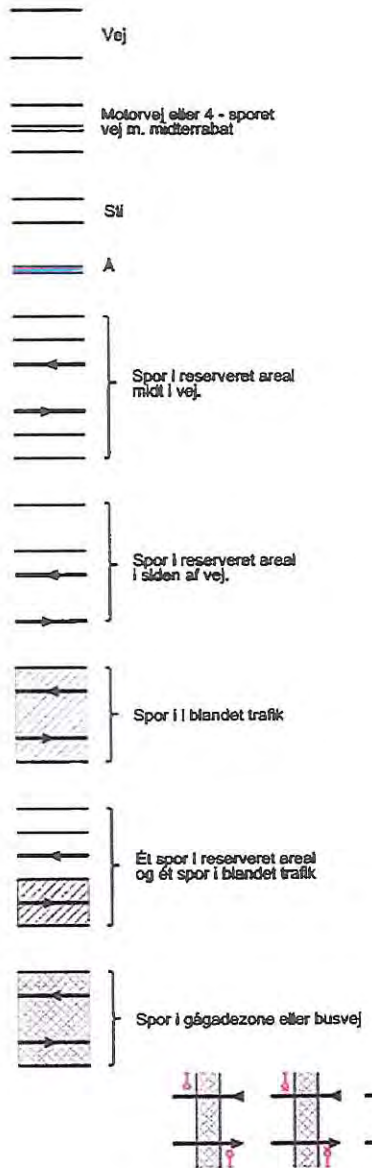
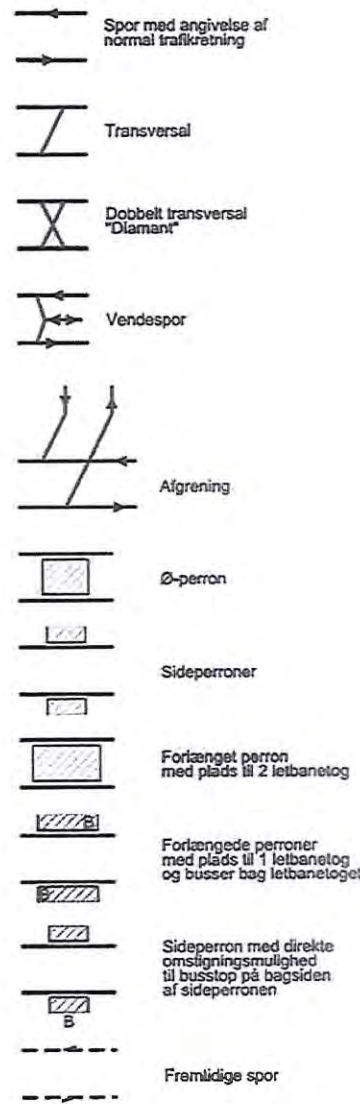
Gennem DTU til v/ Lyngbygårdsvej



22 NOV 2012

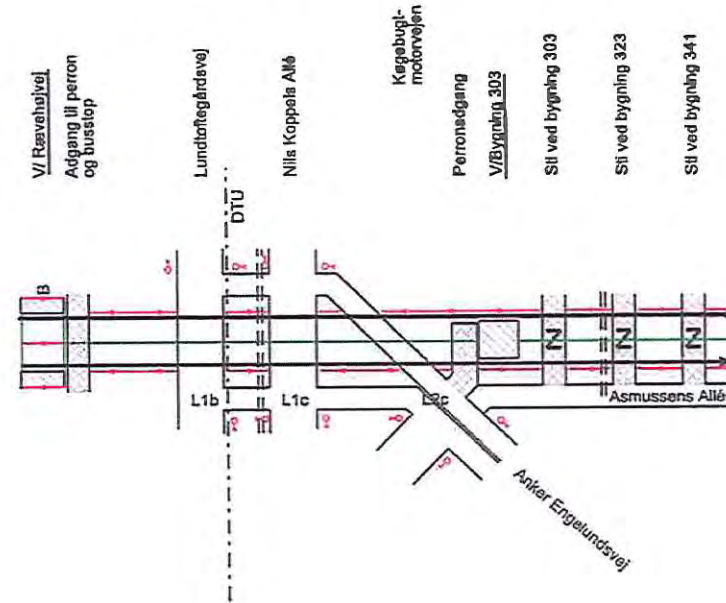
Sag: 14 Bilag: 4

Signaturforklaring



Letbane på Ring 3, - Track Schematic - Road Crossing
2012-08-29 ver. 03 side 1

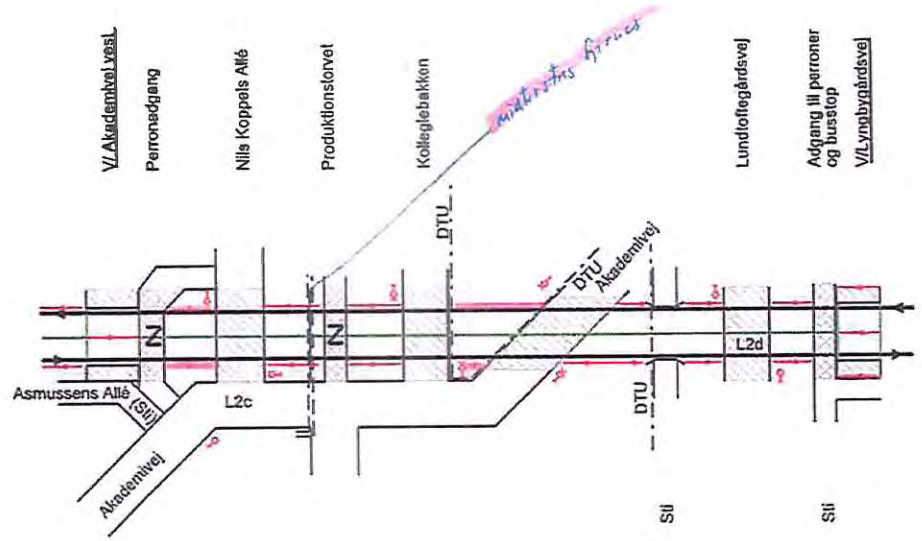
2/3 - 2012



Afstand Stm - stm	0,72								
Afstand (km)	0,03	0,30	0,33	0,39	0,03	0,04	0,22	0,08	
Tværsnit	8,8a	8,7b	8,14		8,13	8,12			
Bane- hastighed	70	30	50		20		50		
Vej- hastighed	110	60			50				
Sikings- anlæg									
Kon- struktioner				Bæreevne checks af fagområde ledninger			Bæreevne checks af fagområde ledninger		
Eksploitation									

Letbane på Ring 3, - Track Schematic - Road Crossing
 Alternativ løsning via DTU
 2012-08-15 ver. 03 side 2a

2/3-2012

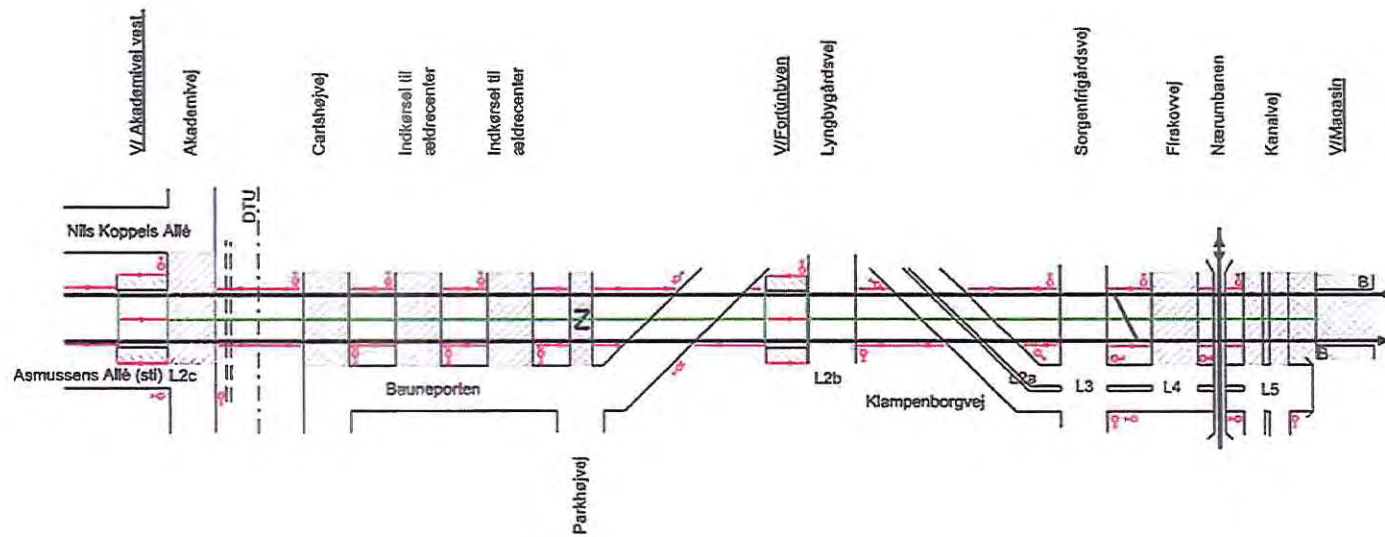


Afstand Sim - strå (km)	0,51									
Afstand (km)	0,17	0,03	0,07	0,09	0,09	0,05	0,04	0,09	0,41	0,3
Tværsnit	8.11		8.10b		8.10a			8.7b		
Bane-hastighed (km/h)	50	20	40						70	
Vej-hastighed (km/h)	50						60	110		
Sårings anlæg										
Kon-struktioner					Bæredygtige checks af fagområde ledninger		Ny stitunnel			
Eksempelpræsentation										

4.6

Letbane på Ring 3, - Track Schematic - Road Crossing
 Alternativ løsning via DTU
 2012-08-24 ver. 03 side 2b

2/3 2012

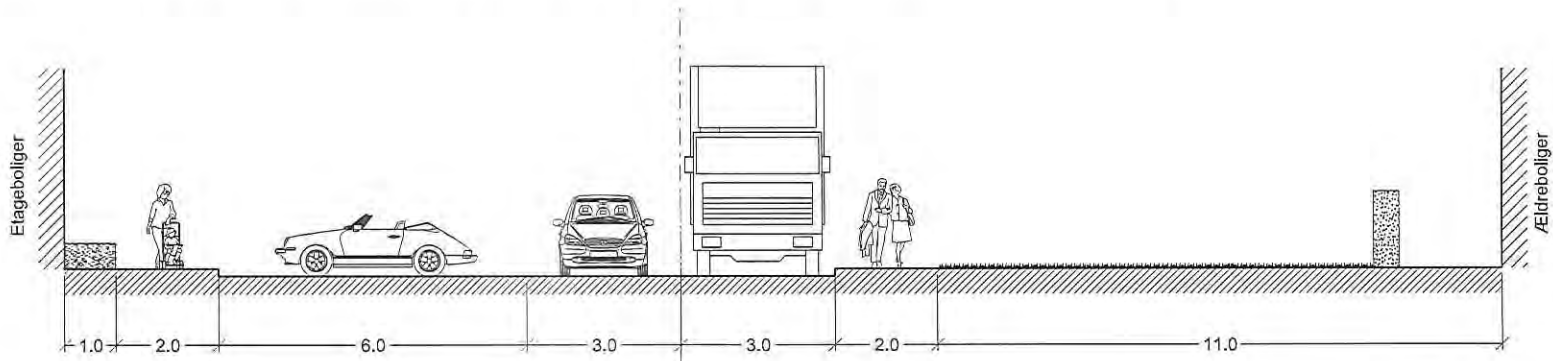


Afstand Stm - stm (km)	0,55		0,55						1,0									
Afstand (km)	0,21	0,03	0,23	0,05	0,06	0,04	0,05	0,09	0,04	0,08	0,18	0,33	0,03	0,13	0,31			
Tværsnit	8.11	8.9b	8.9a						8.7a						8.7	8.6a	8.6	8.5a
Bane- hastighed (km/t)	50	70	50	40						50	20	70	50	20				
Vej- hastighed (km/t)	50		50							50	50			40	20 (bus)			
Sikrings- anlæg																		
Kon- struktioner	Nye støttemure, sænkning af ledningsnettet (lagområde ledninger) fjernelse af opfyldt jord fjernelse af fundamentrester fra tidl. Carlshej gård											Sideleg i jernbanebro tilpasses						
Ekstraprojektion																		

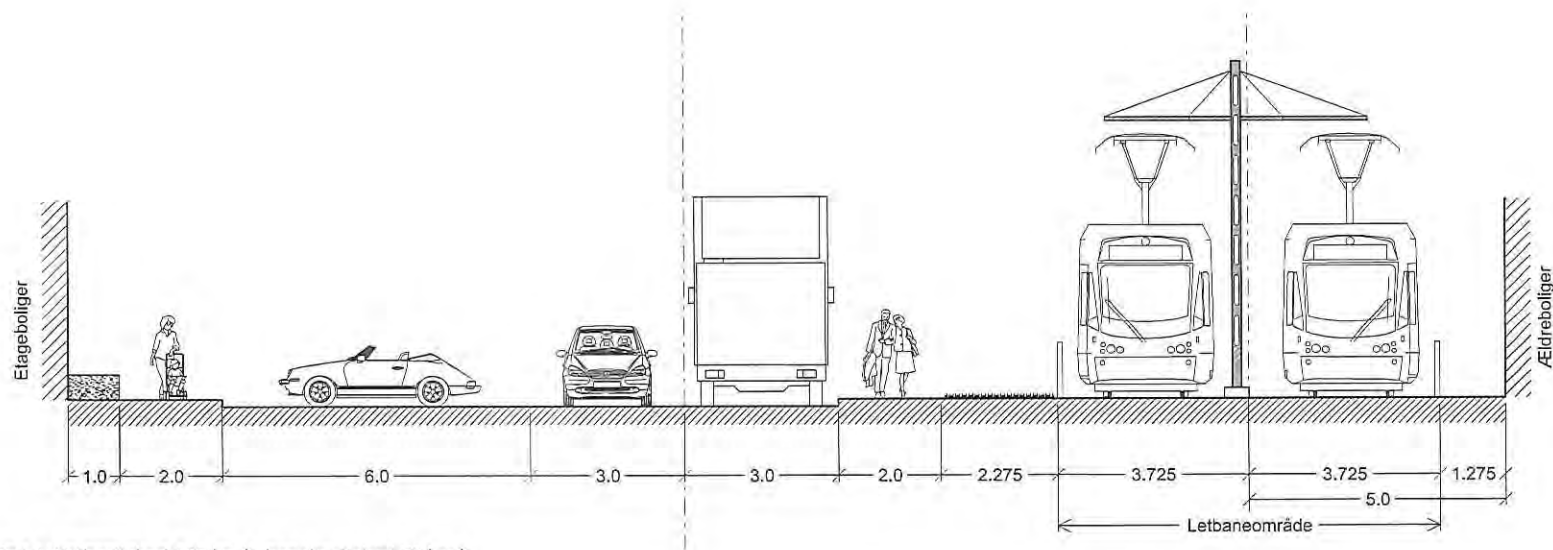
Letbane på Ring 3, - Track Schematic - Road Crossing
 Alternativ løsning via DTU og Fortúnbyen
 2012-08-24 ver. 03
 side 2c

Letbane i Ring 3 - Tværsnit

Figur	Kommune	Strækning
8.9a	Lyngby-Taarbæk Kommune	Bauneporten 50 m nord for Parkhøjvej



Snit 0 (Eksisterende forhold): Vejshastighed 110 km/t



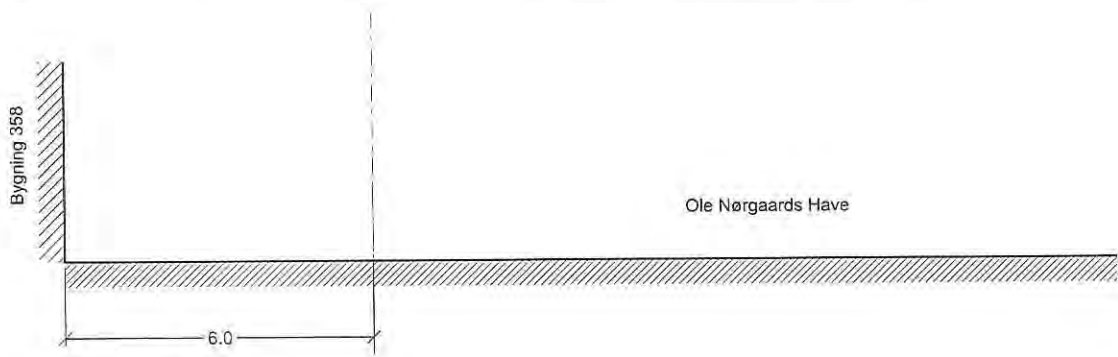
Snit 1: Vejshastighed 110 km/t, banehastighed 70 km/t

Sag: 14 Bilag: 5

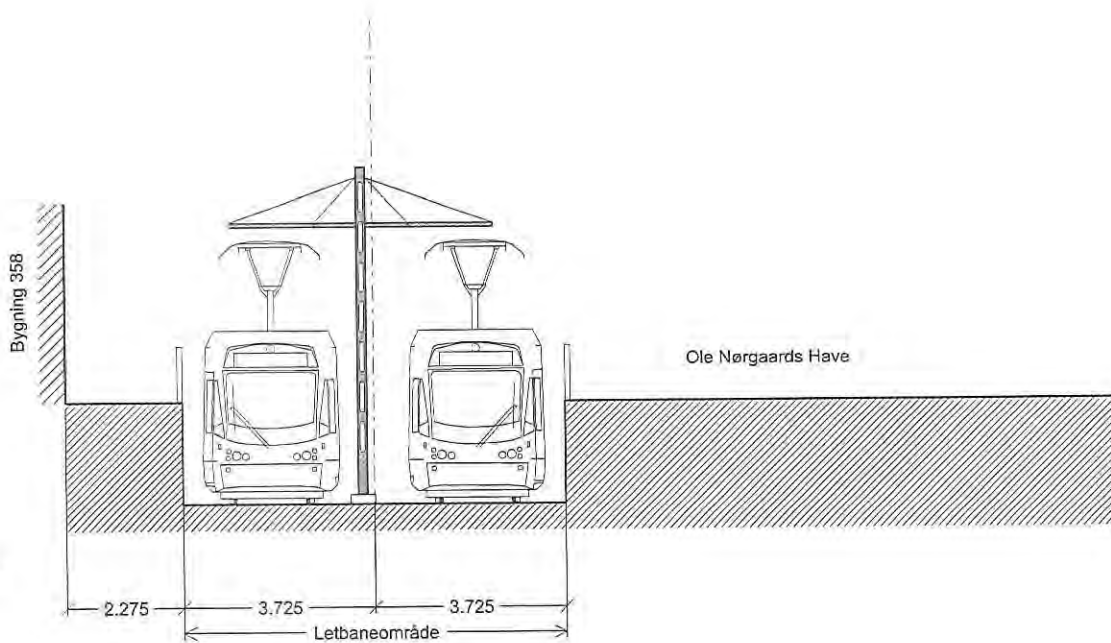
22 NOV. 2012

Økonomiudvalget

Letbane i Ring 3 - Tværsnit		
Figur	Kommune	Strækning
8.9b	Lyngby-Taarbæk Kommune	DTU, Ole Nørgaards Have, snit følger flugten af nordfacade af bygning 358

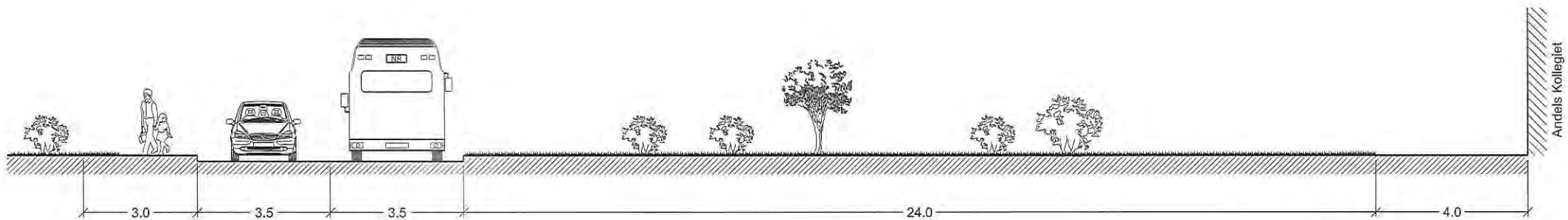


Snit 0 (Eksisterende forhold)

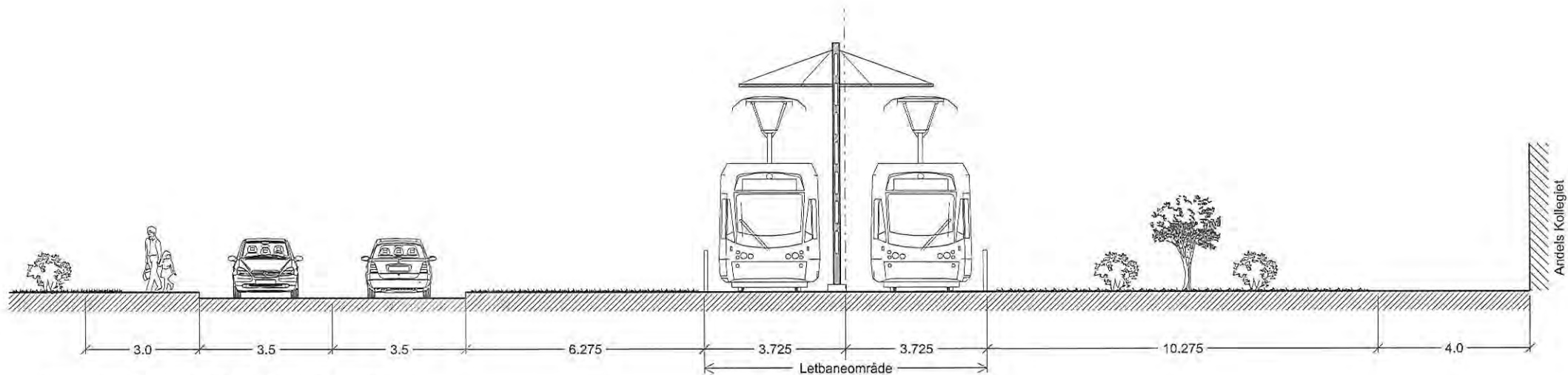


Snit 1: Banehastighed 70 km/t

Letbane i Ring 3 - Tværsnit		
Figur	Kommune	Strækning
8.10a	Lyngby-Taarbæk Kommune	DTU, Akademivej umiddelbart øst for Kollegiebakken

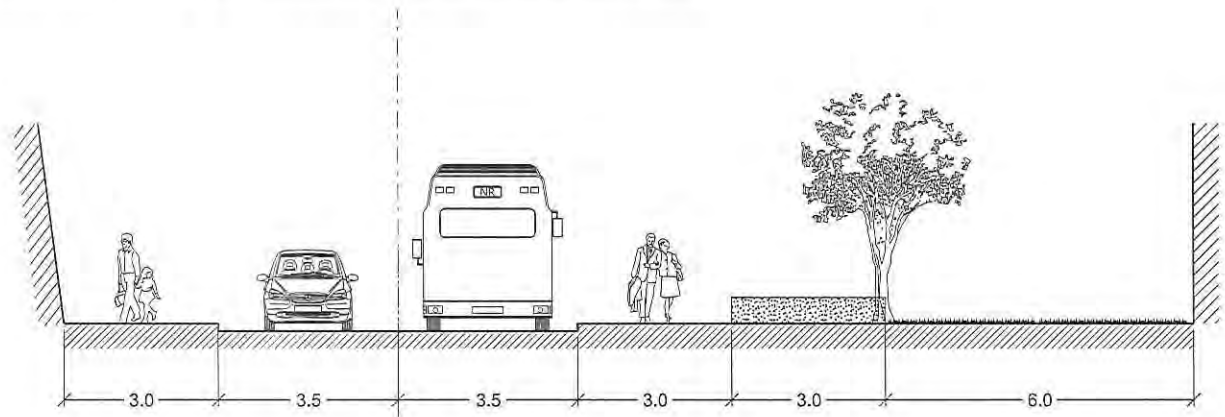


Snit 0 (Eksisterende forhold): Vejshastighed 50 km/t

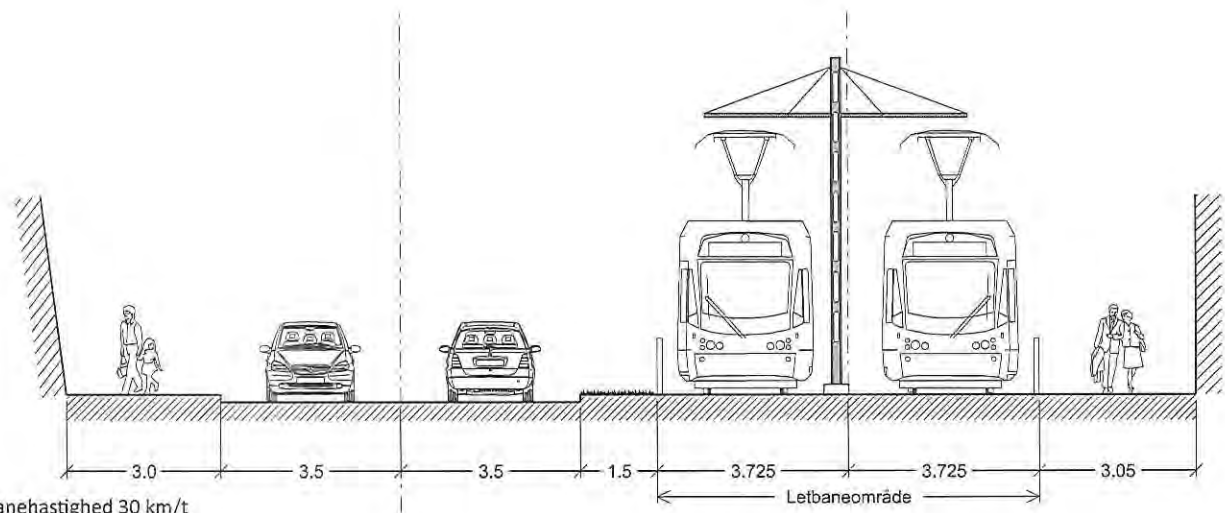


Snit 1: Vejshastighed 50 km/t, banehastighed 40 km/t

Letbane i Ring 3 - Tværsnit		
Figur	Kommune	Strækning
8.10b	Lyngby-Taarbæk Kommune	DTU, Akademivej umiddelbart øst for Nils Koppels Allé

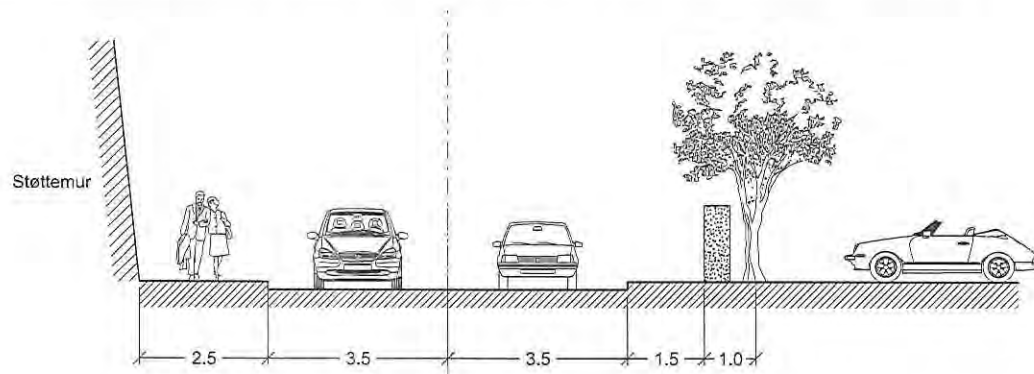


Snit 0 (Eksisterende forhold): Vejshastighed 50 km/t

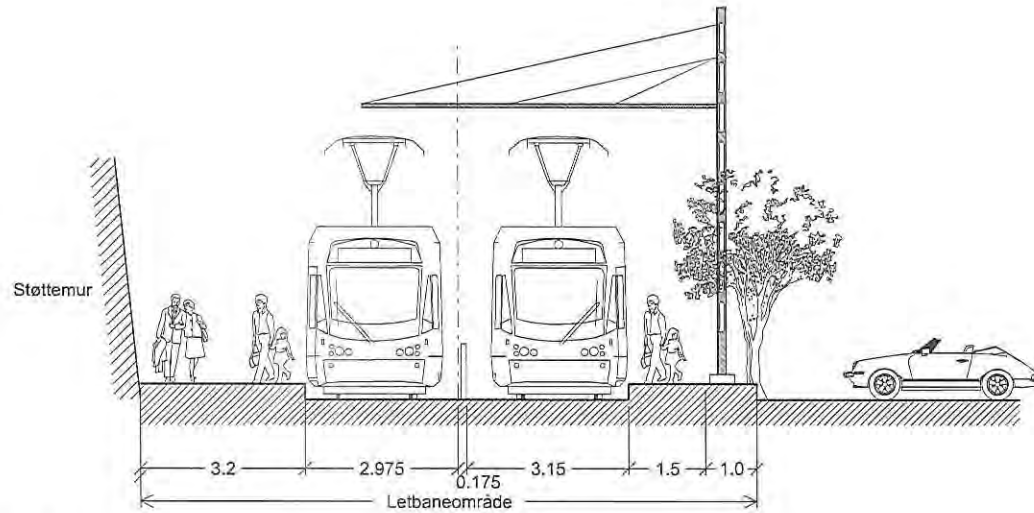


Snit 1: Vejshastighed 50 km/t, banehastighed 30 km/t

Letbane i Ring 3 - Tværsnit		
Figur	Kommune	Strækning
8.11	Lyngby-Taarbæk Kommune	DTU, Asmussens Allé, v/Akademivej vest station

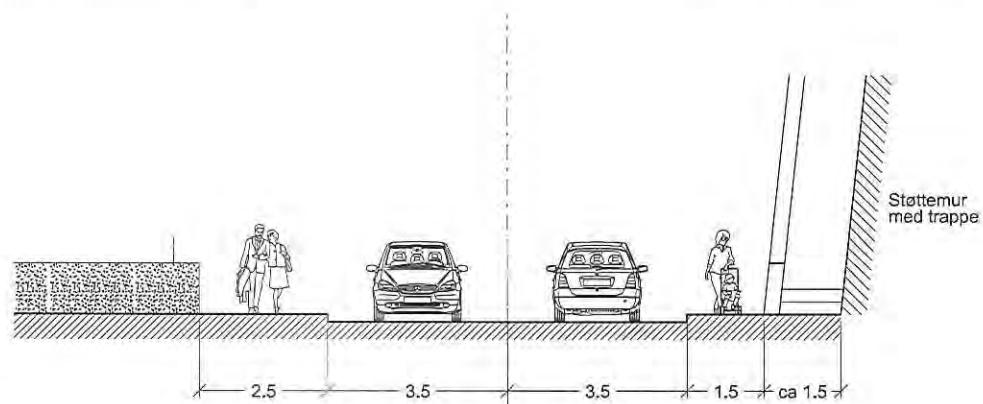


Snit 0 (Eksisterende forhold): Vejshastighed 50 km/t

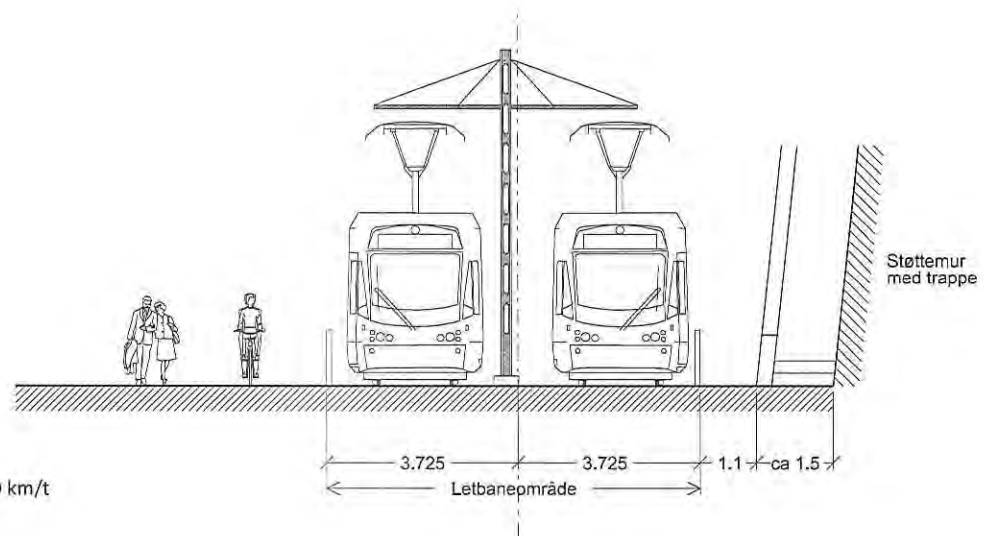


Snit 1: Banehastighed 50 km/t

Letbane i Ring 3 - Tværsnit		
Figur	Kommune	Strækning
8.12	Lyngby-Taarbæk Kommune	DTU, Asmussens Allé, trappe fra hævet p-plads v/ Bygning 303

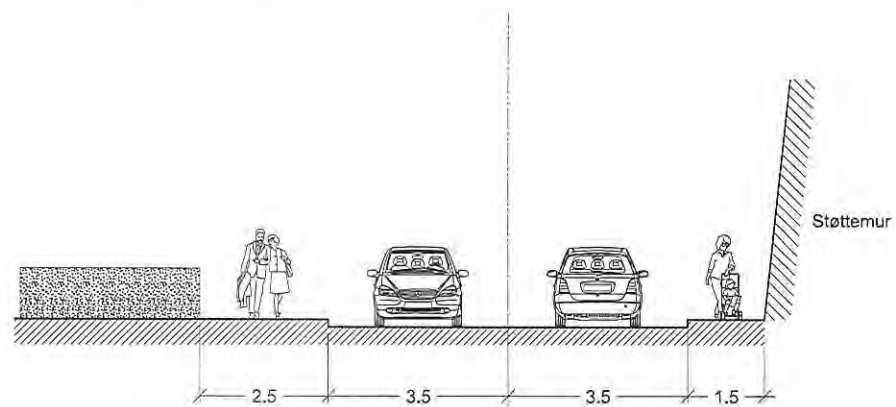


Snit 0 (Eksisterende forhold): Vej hastighed 50 km/t

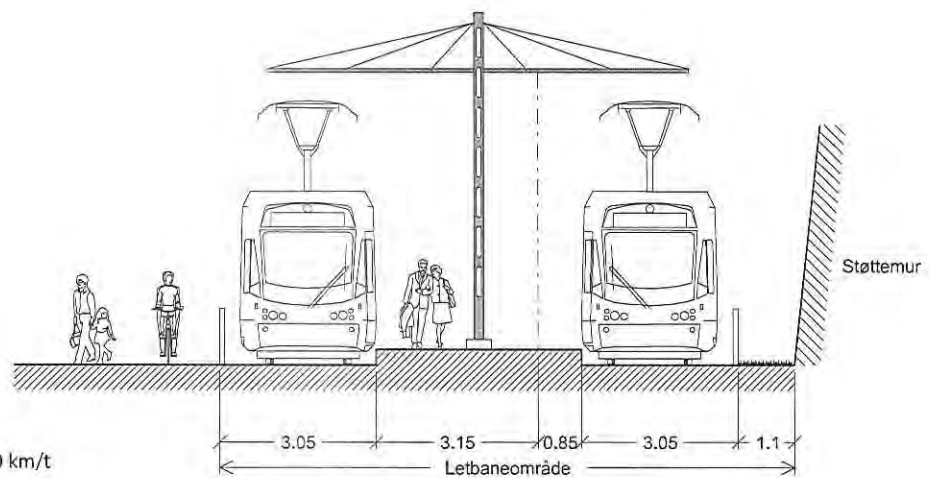


Snit 1: Bane hastighed 50 km/t

Letbane i Ring 3 - Tværsnit		
Figur	Kommune	Strækning
8.13	Lyngby-Taarbæk Kommune	DTU, Asmussens Allé, v/bygning 303 station

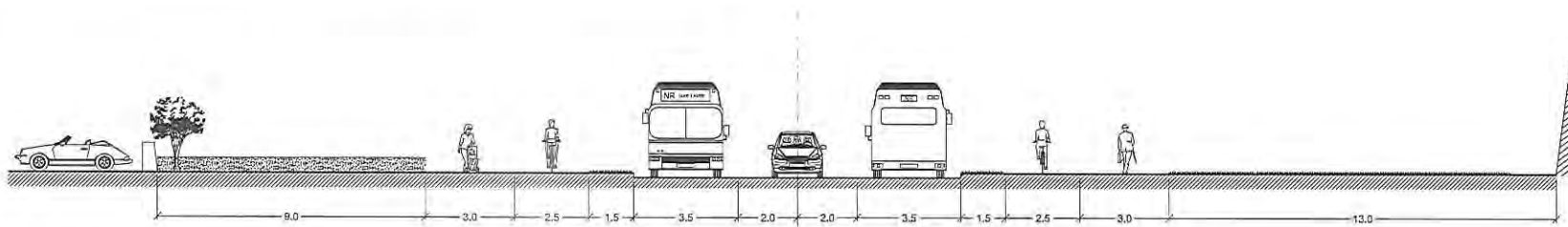


Snit 0 (Eksisterende forhold): Vejshastighed 50 km/t

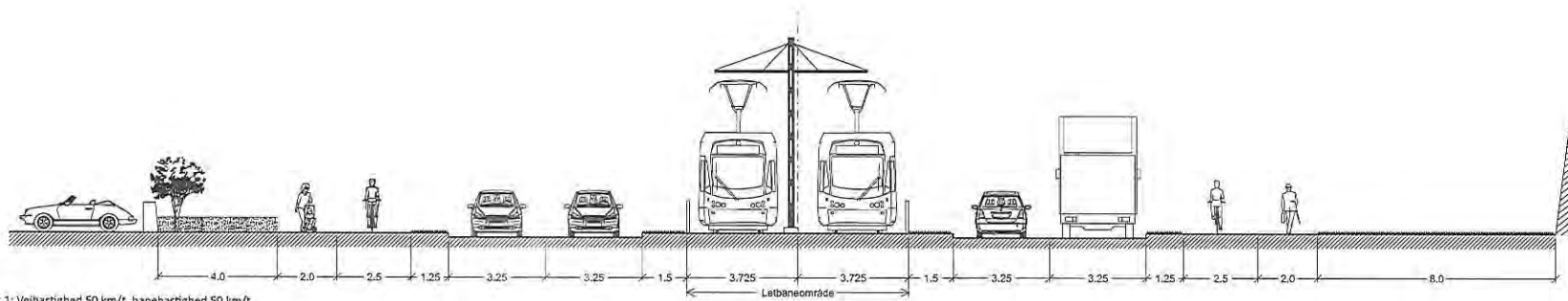


Snit 1: Banehastighed 50 km/t

Letbane i Ring 3 - Tværsnit		
Figur	Kommune	Strækning
8.14	Lyngby-Taarbæk Kommune	DTU, Anker Engeldsvej ved bygning 101



Snit 0 (Eksisterende forhold): Vej hastighed 50 km/t



Snit 1: Vej hastighed 50 km/t, bane hastighed 50 km/t

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027

Sag nr. 15:

Bilag 1: Fra Trafikstyrelsen. Høring af Trafikplan for den statslige jernbane
2012-17

Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027

Høringsudgave

10. oktober 2012

Forord

I de senere år er der vedtaget en lang række større og mindre anlægsprojekter indenfor jernbanen og den øvrige kollektive trafik. Blandt de større baneprojekter kan nævnes Signalprogrammet, Femern Bælt-forbindelsen, ny bane mellem København og Ringsted, elektrificering, Metrocityring, letbaner m.fl. Disse initiativer giver nye udviklingsmuligheder for den danske jernbane og betyder, at de senere års betydelige vækst i den kollektive trafik forventes at fortsætte fremover.

Trafikplanen giver et overblik over vedtagne projekter og den forventede udvikling i togbetjening og passagerprognoser på 5, 10 og 15 års sigt – helt ned på stationsniveau.

Det fremgår af Lov om trafikselskaber §8, at der mindst hvert fjerde år skal udarbejdes en statslig trafikplan. Trafikplanen skal redegøre for statens overvejelser og prioriteringer for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Med udgangspunkt i den statslige trafikplan skal trafikselskaberne ligeledes hvert fjerde år udarbejde en trafikplan for den lokale og regionale kollektive trafik jf. lovens §9.

Formålet med trafikplanerne er at sikre en god sammenhæng i den kollektive trafik. Denne anden udgave af en trafikplan for den statslige jernbane har derfor fokus på at opstille et fælles planlægningsgrundlag, som kan anvendes af alle aktører.

Denne udgave af Trafikplan 2012-2027 er baseret på prognoser fra en foreløbig version af Landstrafikmodellen, kaldet TIM. Når Landstrafikmodellen foreligger, vil trafikplanen blive opdateret, så der er konsistens i forhold til Landstrafikmodellens prognoser.

Trafikplanen sendes i høring hos kommuner, regioner, trafikselskaber, togoperatører og infrastrukturforvaltere. Med udsendelsen af dette udkast vil Trafikstyrelsen opfordre alle parter til at fremkomme med deres bemærkninger.

God læselyst!

Lov om trafikselskaber

”§ 8. Transportministeren udarbejder mindst hvert fjerde år efter høring af trafikselskaberne og kommunerne en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. I planen redegøres for statens overvejelser, og statens prioriteringer fremlægges. Planen skal bl.a. indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik samt en beskrivelse af besluttede statslige projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenettet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik.”

§ 9. Trafikselskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet.

Indhold

Trafikplan 2012-2027	7
Formål og indhold	7
Mål og visioner for den kollektive trafik	7
Virkemidler	9
Togbetjeningen de kommende år (2010-2027)	10
Passagerudviklingen de kommende år (2010-2027)	12
Udviklingen frem til i dag (1995-2010)	14
Status for den kollektive trafik	17
Den vigtige sammenhæng	19
Togets markedsandel	20
Den seneste udvikling	21
Organisering af jernbanetrafikken	25
Jernbanens organisering	25
Indkøb af jernbanetrafik	27
Baneprojekter	31
Beslutede baneprojekter	31
Andre beslutede initiativer	40
Undersøgte projekter	42
Puljer	46
Passagerudviklingen frem til i dag	49
Udviklingen frem til i dag (1995-2010)	49
Passagerudviklingen de kommende år	57
Årsag til passagerudvikling	57
Passagerudvikling pr. station	61
Fordeling på banenet	62
Baggrundsvækst	66
Togbetjening	69
Udviklingen frem til i dag	69
Togbetjeningen de kommende år	71
Fremskrivning af togbetjeningen	74
Køreplaner	79
Kapaciteten på banenet	81
Om banekapacitet	81
Forhold, som påvirker en banes kapacitet	83
Praktisk kapacitet	85
Nuværende kapacitetsudnyttelse	85
Bilag 1 Passagerudvikling pr. station	91
Bilag 2 Passagerudvikling pr. strækning	97
Bilag 3 Linjediagrammer	99
Bilag 4 Fremskrevet togbetjening pr. strækning	107

Trafikplan 2012-2027

Trafikplanen er en fælles vidensramme for trafikale overvejelser på statsligt, regionalt og lokalt niveau. Planen giver et overblik over besluttede projekter på baneområdet og sandsynlige trafikale og passagermæssige effekter. Med de besluttede baneprojekter opnås fortsat vækst i passagertrafikken på bane, men målsætningen om fordobling kræver yderligere initiativer.

Formål og indhold

I Trafikplanen gennemgås baneprojekterne med fokus på deres trafikale og passagermæssige konsekvenser. Med udgangspunkt i denne gennemgang opstilles passagerprognoser for den statslige jernbane over de kommende 15 år for henholdsvis 2017, 2022 og 2027. Ligeledes skitseres de mulige konsekvenser for togbetjeningen ved linjediagrammer. Dermed kan Trafikplanen udgøre en fælles vidensramme for de trafikkontrakter, som staten skal indgå i de kommende år, samt for de udbud og trafikale overvejelser, der foretages på lokalt og regionalt niveau. De viste linjediagrammer er eksempler og må ikke betragtes som præcise forventninger.

Trafikplanen er afgrænset til at omfatte den statslige offentlige servicetrafik på jernbanen, dvs. fjern-, regional- og S-tog. Privatbaner, bus og metro indgår bl.a. i statusbeskrivelse. Godstrafik indgår i forbindelse med kapacitetsmæssige betragtninger. Udgangspunktet for trafikplanen er allerede besluttede projekter samt vedtaget politik og lovgivning, herunder også økonomiske rammer.

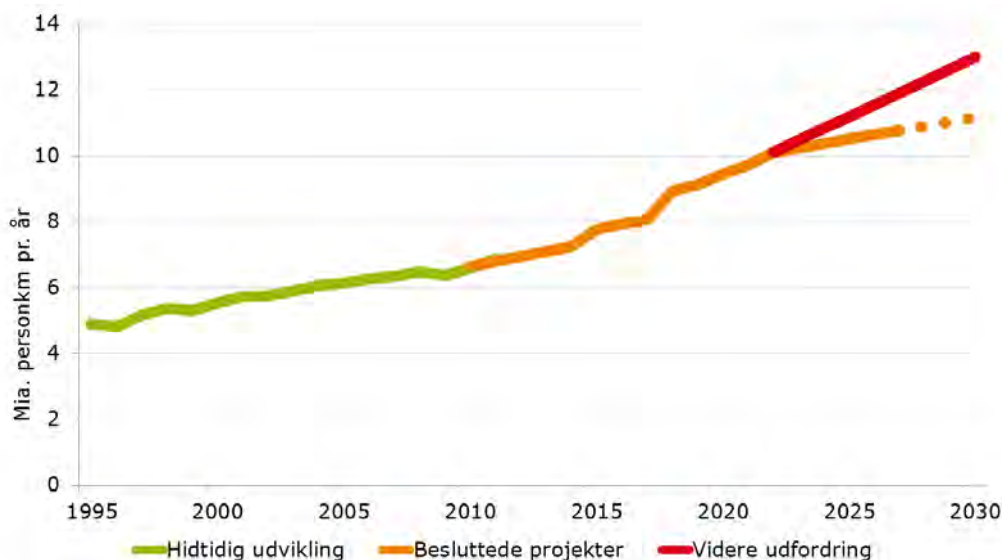
Essensen af selve "planen" fremgår af trafikplanens første kapitel. Kapitlet giver et overblik over besluttede mål og visioner for den kollektive trafik, de virkemidler staten har til at realisere disse og fremtidige forventninger til togbetjening og passagerudvikling. Resten er principielt uddybende opslagsværk med baggrundsinformation, metodebeskrivelse og forklaring på de overvejelser, der ligger bag den fremlagte plan.

Mål og visioner for den kollektive trafik

I aftale om "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 er formuleret en ambitiøs målsætning om, at den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Det skal bidrage til at reducere transportsektorens CO₂-udledning. Samtidig skal der tages øget hensyn til natur og miljø, støjbelastningen fra trafikken skal reduceres og trafiksikkerheden forbedres.

Målsætningen har været omsat til, at danskerne skal køre dobbelt så meget med tog i 2030. Der sigtes mod en fordobling af persontransporten fra 6,5 mia. personkm

Figur 1. Hidtidig og forventet fremtidig passagertrafik på jernbane sammenlignet med målsætning.



årligt til 13 mia. personkm årligt.

Det skal bl.a. nås gennem investeringer i infrastrukturen. Parterne bag aftalen har oprettet en infrastrukturfond på 94 mia. kroner, som skal anvendes til ny infrastruktur frem mod 2020. Omkring to tredjedele af fondens midler er afsat til forbedringer i den kollektive trafik. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.

De besluttede baneprojekter muliggør, at de senere års betydelige vækst i banetrafikken kan fortsætte fremover. Sammen med effekter af den generelle baggrundsudvikling forventes trafikken at stige fra 6,5 mia. personkm i 2009 til 11,1 mia. personkm i 2030. Af den samlede vækst på 4,6 mia. personkm årligt tegner den statslige bane sig for 3,5 mia. personkm årligt, mens metro, letbaner og privatbaner tegner sig for andre 1,1 mia. personkm årligt.

For at nå en fordobling behøves tiltag, som kan føre til en vækst på yderligere 1,8 mia. personkm årligt.

Det skal ske med videre initiativer efter 2020. Indtil nu er der iværksat to omfattende strategiske analyser af fremtidens trafikale udfordringer og de langsigtede løsningsmuligheder. Analyserne har særligt fokus på hovedstadsområdet og Østjylland. Arbejdet afsluttes i 2013, hvorefter forligskredsen bag en grøn transportpolitik vil drøfte resultaterne og de videre perspektiver.

På baneområdet er de centrale temaer forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark,

fremtidens banesystem i Jylland samt den kollektive trafik og ringforbindelserne i hovedstadsområdet.

Der er formuleret et mål om, at etablere den såkaldte *timemodel*, som betyder, at transporttiden mellem de største byer skal reduceres til en time. I første omgang København–Odense, Odense–Aarhus og Aarhus–Aalborg. Det indgår også at skabe hurtigst mulige forbindelser til Vejle, Fredericia og Horsens. Visionen omfatter en videre udbredelse mod Esbjerg og på sigt også mod Herning.

Desuden undersøges en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg, banebetjening af Billund og Aalborg lufthavn, letbaner i Odense og Aalborg samt videre elektrificering af hovednettet. I hovedstadsområdet analyseres de langsigtede kapacitetsforhold på Københavns Hovedbanegård og i Kastrup, mulighed for nye knudepunkter i Ny Ellebjerg og Glostrup, forlængelse af S-togsdriften til Roskilde og Helsingør samt mulighederne for ny banebetjening af en række byområder.

I EU's hvidbog om fremtidens transport i Europa "Transport 2050" fastsættes mål for forskellige typer af ture – i byer, mellem byer og over store afstande. Medlemslandene er forpligtet til bl.a. indførelse af en række tekniske standarder på det transeuropæiske net (TEN-T) i 2030.

De igangværende overvejelser vil kunne lede til beslutning om realisering af en række nye baneprojekter, hvormed målsætningen om en fordobling i 2030 vil kunne nås.

EU's hvidbog om fremtidens transport i Europa "Transport 2050"

For transport mellem byer er målsætningen: 50% af al passagerbefordring og godstransport over mellemlange afstande bør overflyttes fra vej til jernbane og vandveje.

- Senest i 2050 bør hovedparten af passagerbefordring over mellemlange afstande på 300 km og derover foretages ad jernbane.
- Senest i 2030 bør 30 % af den del af vejgodstransporten, som transporteres ca. 300 km og derover, overføres til andre transportformer såsom jernbane eller vandveje, og målet forhøjes til 50 % senest i 2050.
- Der etableres et fuldt funktionelt og EU-dækkende basisnet af transportkorridorer med faciliteter, som sikrer en effektiv overførsel mellem transportformer (TEN-T-basisnet) senest i 2030, et højkapacitetsnet af høj kvalitet senest i 2050 og et tilhørende sæt af informationstjenester.
- Senest i 2050 forbindes alle basisnettets lufthavne med jernbanenet og helst med højhastighedsnettet. Det sikres, at alle basisnettets søhavne i tilstrækkelig grad er forbundet med jernbanegodstransporten og om muligt de indre vandveje.
- Senest i 2020 etableres en ramme for et europæisk informationsstyrings- og betalingssystem for multimodal transport, der omfatter såvel passagerer som gods.
- Det vil blive tilstræbt at anvende principperne om "brugeren betaler" og "forurenere betaler" fuldt ud og inddrage den private sektor i at eliminere forvriddinger, skabe indtægter og sikre finansiering af fremtidige investeringer i transportsektoren.

Figur 2. Timemodellen



Virkemidler

Realisering af målsætningen forudsætter først og fremmest, at grundproduktet – dvs. rejsetid, frekvens, komfort, tilgængelighed og pris – bliver mere konkurrencedygtigt.

Fra statslig side kan en række forskellige virkemidler bringes i anvendelse i bestræbelserne på at øge anvendelsen af den kollektive trafik. Trafikplanen har fokus på de virkemidler staten kan påvirke, dvs. investeringer i infrastruktur og indkøb af trafik.

Først og fremmest er det som hidtil muligt at satse på infrastrukturudbygninger, som giver mulighed for at forbedre togbetjeningen med kortere rejsetid, hyppigere drift og bedre rettidighed eller betjening af helt nye rejsestrømme.

Nye baner

Størst effekt opnås ved at etablere nye baner og stationer, der betjener trafiktunge områder eller rejserelationer, hvor togforbindelse hidtil ikke findes eller ikke er brugbar, dvs. betjening af helt nye rejsestrømme. Væsentligste eksempel de seneste 15 år er Øresundsforbindelse med bane via Kastrup. Et andet eksempel er den københavnske metro, som udvides væsentligt de kommende år.

Hertil kommer letbaner i Aarhus og Ring 3. I mindre skala er etableret en række nye stationer.

Højere hastighed

Udover ny infrastruktur opnås størst effekt ved markante rejsetidsreduktioner, som kan forrykke konkurrenceforholdet overfor bil. Det kan opnås ved færre stop, ved at opgradere strækningshastighed eller mere vidtgående ved at anlægge nye strækninger med højhastighed.

Kortere rejsetid medfører bedre udnyttelse af togmateriel og færre personaleudgifter, som eventuelt kan finansiere driftsudvidelser. Er der tale om markante reduktioner, kan det få stor betydning for passagerantallet. Et eksempel er Storebæltsforbindelsen, hvor rejsetiden blev reduceret med mere end en time. Sammen med afskaffelse af færger opnåede man væsentlige driftsbesparelser, som mere end opvejede de betydelige udvidelser i togtrafikken. Passagererne opnåede væsentlige fordele, hvilket betød markant flere rejser.

Femern Bælt-forbindelsen og visionen om en timemodell er tilsvarende initiativer fremover.

En lang række mindre projekter med bl.a. hastighedsopgraderinger rundt omkring i systemet vil trække i samme retning.

Udvidet kapacitet

Udvidet kapacitet giver mulighed for at køre flere tog, hvilket kan give kortere ventetid til næste afgang. Det kan også betyde bedre mulighed for gennemkørende tog og dermed reduceret rejsetid for de fleste rejsende. Kommende eksempler på kapacitetsudvidelser er den ny bane København-Ringsted og udbygning til dobbeltspor i Sønderjylland og på Nordvestbanen samt indirekte også Signalprogrammet.

Øget kapacitet kan også bruges til at forbedre rettidigheden, da et trafiksystem med mere restkapacitet giver mindre forsinkelses-påvirkning imellem togene. Det nye signalsystem sigter også på en forbedring af rettidigheden.

Forenkling

Rettidigheden kan også påvirkes på andre måder, først og fremmest gennem forenkling af driftskoncepter, som mindsker gensidig påvirkning i trafiksystemet. Dette opnås ved i højere grad at isolere togsystemer fra hinanden samt ved at anvende systematisering med faste toglinjer og minuttal.

En mere ensrettet driftshåndtering med større grad af gentagne processer vil forsimple produktionen. Det giver bedre overblik og i sidste ende mere rettidig trafikafvikling til

glæde for de fleste rejsende. Det er samtidig enklere at kommunikere for brugere, også ifm. uregelmæssigheder.

Etablering af faste, hensigtsmæssige knudepunkter for systematisk togkrydsning kan desuden give grundlag for bedre samspil mellem bus og tog.

Øget systematisering kan til gengæld betyde, at mindre trafikstrømme fx mister direkte forbindelse, og at man må undlade visse præcise tilpasninger til efterspørgslen.

Andre forhold

Markedsføring og produktudvikling er væsentlig for at udbrede anvendelsen. Det er afgørende at gøre opmærksom på faktiske forbedringer. Også denne opgave lettes ved konceptforbedringer, det skal være enkelt at anvende den kollektive trafik. Desuden skal komforten være i orden.

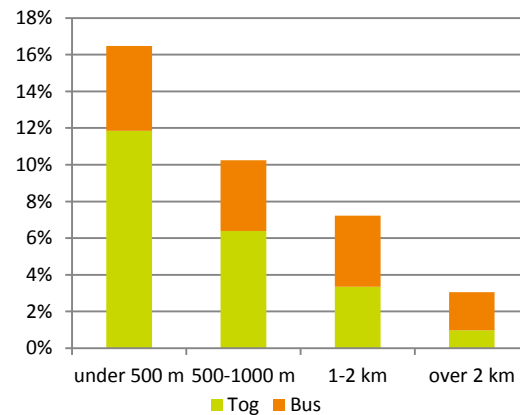
IT- og mobiludviklingen med smartphones har sammen med produkter som rejseplanen, bedre trafikinformation og nye rejsehjemler i form af bl.a. mobilbilletter og rejsekort medvirket til at gøre den kollektive trafik lettere tilgængelig.

For den rejsende er det dør-til-dør rejsen, der har betydning. Selve togrejsen udgør ofte kun en mindre del af den samlede rejse, tilbringertransporten har derfor også stor betydning for toganvendelsen. Der er kommet fokus på en god sammenhæng i den kollektive trafik. Det skal være nemt og enkelt at skifte med gode korrespondancer og terminalforholdene skal være i orden.

En lang række forhold, som ikke direkte har med togbetjening at gøre, har også indflydelse på toganvendelsen. Det gælder fx prisudvikling for konkurrerende transportmidler, primært omkostning ved bilkørsel. Sådanne forhold kan principielt påvirkes gennem afgifter og tilskud, som påvirker benzinpris, registreringsafgifter, kørselsafgifter, og alternativt gennem takstreguleringer. Et andet virkemiddel er at begrænse bilanvendelsen med fx færre parkeringspladser eller indirekte ved at acceptere stigende trængsel på vejene.

Den væsentligste langsigtede faktor for toganvendelsen er dog lokalisering af befolkning og arbejdspladser. Disse kan principielt påvirkes gennem langsigtet planlægning, fx ved krav om stationsnær byudvikling for bestemte funktioner, primært større arbejdspladser.

Figur 3. Kollektiv andel blandt pendlere efter afstand mellem station og arbejdsplads.



Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2006-2010.

Togbetjeningen de kommende år (2010-2027)

Togtrafikens omfang afhænger af de tilskud fra staten, som ydes i form af kontraktbetaling til indkøb af trafik som offentlig service. Størstedelen af trafikken indkøbes via de forhandlede kontrakter med DSB for Fjern- og regionaltog henholdsvis S-tog. Resten indkøbes via udbudte kontrakter for trafikken i Midt- og Vestjylland henholdsvis Kystbanen og den danske del af Øresundstrafikken.

Den nuværende DSB kontrakt udløber med udgangen af 2014 og der er ikke truffet beslutning om afløseren. Det er uklart, hvor mange midler der vil være til rådighed efter 2015, og hvor langt pengene rækker med det til den tid gældende omkostningsniveau.

Det er derfor ikke muligt at sige noget entydigt om det faktiske trafikomfang efter 2015 for DSB trafikken og efter 2018 for regionaltrafikken i Midt- og Vestjylland.

Alle fremtidige angivelser om trafikomfanget på statens net må tages med dette forbehold.

Langsigtet udvikling

Den fremtidige togbetjening er skitseret med udgangspunkt i følgende principper:

- Timemodellen mellem de største byer København, Odense, Aarhus, Aalborg samt Odense og Esbjerg forventes løbende implementeret i takt med infrastrukturudbygningerne. Timemodellen forventes at være grundstammen i fjerntrafikken og separeres så vidt muligt fra regionaltrafikken.

- Der forventes etableret et antal knudepunkter, hvor togene mødes på samme minuttal hver time, og hvor der således bliver de bedst mulige skiftemuligheder mellem fjerntog, regionalto og busser.
- Antal tog på den enkelte strækning og standsninger på den enkelte station tager udgangspunkt i samfundsøkonomiske hensyn.

Med udgangspunkt i ovennævnte principper er opstillet et bud på, hvordan togbetjeningen på den statslige bane kan udvikle sig på 5, 10 og 15 års sigt i takt med den løbende ibrugtagning af vedtagne projekter. En gennemgang af projekterne findes i kapitlet **"Baneprojekter", mens overvejelserne bag den fremskrevne togbetjening er uddybet i kapitlerne "Togbetjening" og "Kapaciteten på banenettet"**. Den fremskrevne togbetjening er for hvert planår beskrevet i bilag 3 i form af linjediagrammer, der viser antal tog pr. strækning og stop pr. station. En tabeloversigt med den forventede togbetjening pr. strækning fremgår af bilag 4.

Udvikling frem til 2017

Planår 2017 afspejler situationen før åbning af ny bane København-Ringsted, men efter ibrugtagning af en række baneprojekter.

Projekter

Frem til 2017 forventes gennemført følgende baneprojekter, der har fokus på hastighedsopgraderinger og udbygning af infrastruktur:

- Nyt dobbeltspor København H-Ny Ellebjerg (2012)
- Opgradering Langå-Struer (2012)
- Ny station i Langeskov (2013)
- Opgradering Lyngby-Hillerød (2014)
- Renovering af Nørreport station (2014)
- Udbygning af Nordvestbanen (2015)
- Elektrificering Lunderskov-Esbjerg (2015)
- Udbygning Vamdrup-Vojens (2015)
- Aarhus letbane, etape 1 (2016)
- Ny station i Gødstrup (2016)

Med ibrugtagning af letbanen i Aarhus i 2016 forventes trafikbetjeningen på Grenaabanen at udgå af det statslige banenet.

Mulig togbetjening 2017

Det nye dobbeltspor Ny Ellebjerg-København (2012) gør det muligt at køre tog fra

København H via Ny Ellebjerg mod Roskilde i stedet for via Valby, men køretiden er 2-3 minutter længere. Muligheden forventes udnyttet fra 2014.

Opgraderingen Langå-Struer (2012) reducerer rejsetiden med op til 17-18 minutter. Der forventes etableret knudepunkt i Viborg med henblik på at opnå bedst mulige omstigningsmuligheder til regionale busser.

Langeskov station forventes åbnet 2013 og betjenes af fjerntogssystemet til Syd- og Sønderjylland, hvilket forlænger rejsetiden for de gennemrejsende passagerer med op til 3 minutter.

Opgraderingen Lyngby-Hillerød (2014) kan reducere rejsetiden med op til 3 minutter. Med signalprogrammet vil være muligt at køre flere tog Holte-Hillerød.

Opgraderingen af Nordvestbanen (2015) kan reducere rejsetiden med op til 5-6 minutter. Der forventes etableret knudepunkt i Holbæk med henblik på at opnå bedst mulige omstigningsmuligheder til Odsherredsbanen og regionale busser. Mulig samdrift med Odsherredsbanens tog forventes ikke udnyttet.

Med elektrificeringen Lunderskov-Esbjerg (2015) forventes fjerntogene til Esbjerg at være elektriske, men stadig en del af det syd- og sønderjyske fjerntogssystem.

Dobbeltsporsudbygningen Vamdrup-Vojens (2015) tilgodeser primært godstrafikken, som får reduceret køretid og øget kapacitet. Samtidig forventes rejsetiden for passagertog mellem Kolding og Tinglev reduceret med op til 12 minutter for nogle tog.

Der forventes fra 2016 at køre letbanetog Odder-Aarhus-Grenaa, hvorefter strækningen Aarhus-Grenaa udgår af den statslige togbetjening. På Aarhus H forventes letbanetogene at benytte en ny perron i nordsiden af banegraven, hvormed perron sporkapaciteten på Aarhus H bliver væsentligt udvidet.

Gødstrup station ved det nye sygehus er åbnet (2016), og den forventes betjent på en måde, der sikrer, at både Herning og Holstebro fortsat vil være knudepunkter med gode omstigningsmuligheder til andre tog og busser. Det vil være muligt at betjene Gødstrup med direkte tog fra og til Aarhus.

Udvikling fra 2017 til 2022

Planår 2022 afspejler situationen efter åbning af den ny bane København-Ringsted og Femern Bælt-forbindelsen, men uden udbygning af de tyske landanlæg til dobbeltspor.

Projekter

Frem til 2022 forventes følgende baneprojekter gennemført:

- Ny bane København-Ringsted (2018)
- Opgradering Hobro-Aalborg (2018)
- Metrocityringen (2018)
- Femern Bælt-forbindelsen (2020)
- Opgradering Ringsted-Odense (2020)
- Letbane Ring 3 (2020)
- Ny station syd for Hillerød (2020)
- Signalprogrammet (2014-2021)

Mulig togbetjening 2022

Den ny bane København-Ringsted (2018) medfører en markant ændring af togbetjeningen i Danmark. Ad den ny bane forventes 6 passagertog, dels de hurtigste fjerntog (lyntog), dels en ny regionallinje København-Køge-Haslev-Næstved, men også andre regionaltog mod Odense og Nykøbing. Ad den nuværende bane er der plads til 11 tog i timen, hvormed betjeningen København-Holbæk kan udvides til to stoptog og to hurtige tog i timen. (efterspørgslen taler dog for at flytte yderligere tog fra den nuværende til den nye bane).

Regionaltrafikken i Østdanmark forventes adskilt fra fjerntrafikken og tilrettelagt med et antal hensigtsmæssige knudepunkter. Et stigende trafikomfang vil øge belastningen på København H.

Timemodellen forventes implementeret med en linje med lyntog København-Aalborg i timedrift, som undervejs kun standser i Odense, Aarhus og Randers, men derudover en anden linje København-Aarhus, som også standser i Vejle, Fredericia og Horsens. Derudover kan der være behov for en lyntogslinje København-Esbjerg, som bl.a. betjener Kolding.

Opgradering Hobro-Aalborg (2018) vil kunne reducere rejsetiden Aarhus-Aalborg til lidt over 1 time. Opgradering Ringsted-Odense (2020) forventes at reducere rejsetiden med lyntog København-Odense til 1 time. Rejsetiden Odense-Aarhus vil som i dag være mere end 1 time.

Med Femern Bælt-forbindelsen (2021) udbygges Vordingborg-Femern til dobbeltspor, og Ringsted-Femern elektrificeres. Såvel

fjerntog som regionaltog på Sydbanen bliver elektriske. Passagerunderlaget mellem København og Hamburg over Femern forventes tilstrækkeligt til et trafikomfang svarende til et tog i timen. Driftsmønstret i denne trafik er specielt usikkert, fordi det først og fremmest må bero på beslutninger hos den eller de operatører som driver trafikken. Det er her antaget at trafikken med hurtige fjerntog med få stop kan kombineres med interregionale tog med flere stop.

Signalinfrastrukturen er i sin helhed ny (2021). Det betyder ekstra kapacitet, blandt andet ved samtidig indkørsel på alle krydsningsstationer og bortfald af signalbetingede hastighedsreduktioner. Rettidigheden forventes forbedret, fordi antallet af signalfejl er reduceret væsentligt.

Udvikling fra 2022 til 2027

Planår 2027 afspejler situationen efter udbygning af Femern Bælt-forbindelsens tyske landanlæg til dobbeltspor, som skal være klar senest 7 år efter åbning af den faste Femern Bælt-forbindelse.

Projekter

- Det fuldstændige Femern Bælt anlæg inklusive dobbeltspor i Tyskland (Bad Schwartau-Puttgarten).

Mulig togbetjening 2027

Indtil nu er det i perioden efter 2022 kun besluttet at opgradere Femern Bælt-forbindelsens tyske landanlæg med dobbeltspor, hvilket skal senest 7 år efter ibrugtagning af den faste forbindelse. Opgraderingen reducerer rejsetiden til Hamburg og Berlin og øger kapaciteten til to godstog i timen Sverige-Tyskland via Femern, mens et godstog kan køre via Padborg.

For tiden undersøges en del andre projekter, som på forskellig måde vil påvirke togbetjeningen i 2027, hvis de gennemføres. Timemodellen kan forbedres med rejsetider på 1 time Odense-Esbjerg og Aarhus-Aalborg. Rejsetiden Odense-Aarhus vil stadig være mere end en time, da en opgradering vil kræve betydelige nyanlæg.

Passagerudviklingen de kommende år (2010-2027)

De kommende år (perioden 2010-2027) forventes persontrafikken på det statslige banenet at stige 50 % fra 6,2 til 9,4 mia. personkm årligt, i alt en vækst på 3,1 mia. personkm. Det er en gennemsnitlig vækst på

2,5 % årligt, lidt mere end den historiske vækst i perioden 1995-2010.

Tabel 1. Forventet udvikling i transportarbejde 2010-2027 fordelt på hovedsegmenter

mia personkm	2010	2017	2022	2027
Intern S-bane	1,0	1,2	1,1	1,2
Øvr. intern Østdanmark	1,7	1,9	2,4	2,5
Intern Vestdanmark	1,2	1,4	1,5	1,5
Over Storebælt	2,0	2,4	3,1	3,4
Over Øresund	0,3	0,4	0,4	0,4
Øvrig udland	0,2	0,2	0,4	0,4
Total statslige baner	6,2	7,4	8,9	9,4
Øvrige baner*	0,4	0,7	1,2	1,4
Total alle baner	6,6	8,1	10,1	10,8

* Metro, letbaner og privatbaner

Væksten er jf. Tabel 2 dels et resultat af en række vedtagne projekter, der vil føre til bedre togbetjening, hvilket forventes at give en vækst på 1,6 mia. personkm, dels et resultat af baggrundsvækst.

Tabel 2. Årsag til forventet vækst på statslige baner 2010-2027

mia personkm	2010-2027
Ny bane København-Ringsted	0,6
Opgradering Ringsted-Odense	0,1
Femernbælt-forbindelse	0,2
Metro og letbaner	0,2
Signalprogrammet	0,1
Andre baneprojekter*	0,1
Andre initiativer	0,3
Baggrundsvækst	1,5
I alt	3,1

* Hastighedsopgradering Langå-Struer, hastighedsopgradering Nordbanen, udbygning Nordvestbanen, udbygning Vamdrup-Vojens, hastighedsopgradering Hobro-Aalborg, nye stationer i Langeskov, Gødstrup og Hillerød Syd

** Rejsekort, takstnedsættelser, produktudvikling, markedsføring mv.

Størst betydning får ændringerne efter etableringen af den ny bane mellem København og Ringsted via Køge, som er første afgørende skridt i visionen om en timemodel mellem København, Odense, Aarhus og Aalborg. Der forventes en samlet vækst på 0,6 mia. personkm, hvor især trafikken over Storebælt har betydning. Desuden opnås betydelig vækst i regionaltrafikken øst for Storebælt, bl.a. som følge af markant afkortet rejsetid fra Køge og Haslev til København.

Øvrige væsentlige forbedringer skyldes hastighedsopgradering mellem Ringsted og Odense og den faste forbindelse over Femern Bælt, som tilsammen forventes at give 0,3 mia. personkm. Hertil kommer Signalprogrammet og en række andre udbygninger – bl.a. dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød på Nordvestbanen og afsmittende effekt af Cityring og letbaner m.m.

Andre initiativer som Rejsekort, takstnedsættelser, produktudvikling mv. forventes at medføre en samlet vækst på 0,3 mia. personkm i 2027.

Hertil kommer forventning om en betydelig baggrundsvækst på 1,5 mia. personkm, hvilket er en gennemsnitlig vækst på godt 1 % årligt. Den er beregnet ved hjælp af den såkaldte TIM-model, som blev udarbejdet af DTU i 2009-2010 for at belyse effekten af Timemodellen og forskellige udformninger af kørselsafgifter. Modellen forudsætter en befolkningsudvikling centreret omkring de større byer, samt en forskydning i generel adfærd mod længere rejser, som lettere kan tiltrækkes med tog end korte rejser.

Baggrundsvækst for Øresund er særskilt prognose til 2017 fra Trafikstyrelsen samt prognoser fra Øresundsbrokonsortiet til 2027. Trafikken til Tyskland er baseret på prognoser fra Femern A/S.

Udenfor det statslige banenet forventes passagertransporten at stige markant fra 0,4 til 1,4 mia. personkm årligt. Det skyldes primært markante baneudbygninger med Metrocityring og letbaner i Aarhus og på Ring 3 i København, men også på privatbanerne forventes en mærkbar vækst.

Dermed forventes den samlede kollektive banetrafik at stige 61% fra i alt 6,6 til 10,8 mia. personkm årligt i 2027.

Intern S-tog

Internt på S-banen forventes en vækst på 14%, hvilket svarer til den forventede baggrundsvækst i S-banefingrene. Hastighedsopgradering Lyngby-Hillerød, en ny station syd for Hillerød og bedre rettidighed som følge af signalprojektet mm betyder flere rejser. Omvendt vil den ny bane mellem København og Ringsted medføre overflytning fra S-tog til den ny bane mellem Køge og København. Metrocityringen medfører overflytning på centralafsnittet, men vækst i byfingrene.

Inkl. omstigere fra regional- og fjerntog forventes en samlet vækst i S-togsrejser på 16%.

Øvrig trafik øst for Storebælt

Den øvrige interne passagertransport øst for Storebælt forventes at stige med knap 50% fra 1,7 til 2,5 mia. personkm årligt. Heraf er ca. en tredjedel en effekt af baggrundsvækst jf TIM, mens to tredjedele skyldes forbedret togbetjening, primært som følge af ny bane København-Ringsted, men herudover pga. udbygning af Nordvestbanen.

Over Storebælt

Over Storebælt forventes en markant vækst omkring 70% fra 2,0 til 3,4 mia. personkm, heraf udgør baggrundsvækst jvf TIM knap halvdelen, mens forbedringer i togbetjeningen som følge af timemodellens første etape til Odense (ny bane København-Ringsted samt opgradering Ringsted-Odense) giver ca. 25%. Antal passagerer i Storebæltsegmentet stiger fra 8,3 til 15,0 mio. årligt.

Vest for Storebælt

Den interne trafik vest for Storebælt forventes ligeledes at stige betydeligt omkring 30%, heraf er to tredjedele en effekt af baggrundsvækst jf TIM. Især i Østjylland forventes fortsat baggrundsvækst, som her vil medføre ca. 30% flere rejser.

Over Øresund

Over Øresund forventes ligeledes en pæn vækst, omkring 50% fra 0,3 til 0,45 mia. personkm. Antal passagerer (inkl. Helsingør-Helsingborg) stiger fra 10,7 til 17,7 mio. årligt som følge af en forventning om fornyet vækst i pendlingen over Øresund, effekt af Citytunnelen, en fortsat vækst flytrafikken i Kastrup samt effekt af videreudvikling i Ørestaden.

Øvrige international

Den øvrige internationale trafik forventes mere end fordoblet fra 0,15 til ca. 0,35 mia. personkm. Antal rejser over Femern Bælt forventes med den faste forbindelse at stige markant fra 0,3 mio. i 2010 til 1,5 mio. i 2027, hvilket er den afgørende årsag til en samlet vækst fra 0,9 til 2,1 mio. rejser årligt.

En opgørelse over den forventede passagerudvikling pr. station fremgår af bilag 1 og pr. strækning af bilag 2. Kapitlet **"Passagerudvikling de kommende år"** indeholder en uddybende beskrivelse af passagerudviklingen de kommende 15 år samt en nærmere beskrivelse af metode og forudsætninger bag passagerprognosen.

Udviklingen frem til i dag (1995-2010)

Målsætningen om en fordobling i passagerudviklingen de kommende 15 år er større end den historiske udvikling de seneste 15 år. Men der investeres også massivt i den kollektive trafik de nærmeste år.

Passagertrafikken på de statslige banestrækninger er vokset betydeligt i perioden 1995-2010. Således er transportarbejdet vokset 37% fra 4,6 mia. personkm årligt til 6,2 mia. personkm årligt svarende til en gennemsnitlig vækst på ca. 2% årligt.

Væksten er primært et resultat af en markant udvidet og forbedret togbetjening. Af den samlede vækst på 1,7 mia. personkm årligt, vurderes ca. 1,5 mia. at skyldes bedre togbetjening. Etablering af Storebælt-forbindelsen og Øresundsforbindelsen har haft størst betydning, men andre projekter har også haft mærkbar effekt, fx Ringbanens udvidelse, afsmittende effekt af metroen, dobbeltspor på Frederikssundsbanen, forbedringer på Svendborgbanen, nærbaner i Aarhus og Aalborg samt nye stationer og en lang række løbende køreplanforbedringer.

Også togekørslen er vokset betydeligt, siden Storebæltforbindelsen åbnede for togtrafik i 1997, med 20% fra 58 mio. togkm i 1997 til 69 mio. togkm i 2010. Især trafikken over Storebælt er vokset, men regionaltogekørslen er også steget mærkbart. Kørslen med godstog er næsten halveret som følge af en udvikling hen imod færre og længere godstog, der kører transitgoods gennem Danmark.

Baggrundsforhold som befolknings- og arbejdspladsudvikling, længere pendlingsafstande og ændret bilrådighed samt udvikling i prisforholdet mellem kollektiv og individuel trafik har imidlertid også påvirket trafikudviklingen.

Samlet set er både befolkningstallet og antallet af arbejdspladser steget 6% fra 1995 til 2010 mens bilrådigheden er steget 22%.

Der er store regionale forskelle. I Hovedstadsområdet og Østjylland har der været betydelig vækst i både befolkning og arbejdspladser, mens der især i Vestdanmark uden for Østjylland har været stagnation eller nedgang.

Udviklingen i baggrundsforholdene peger dermed i forskellige retninger, og vurderes samlet set kun at have medført en begrænset vækst for transportarbejdet med tog i

størrelsesordenen 0,2 mia. personkm, hvilket er en samlet baggrundsvækst på kun 0,3% årligt.

Intern S-tog

Antal rejser internt på S-banen er stagneret i perioden, og transportarbejdet er faldet 10%. Indenfor de centrale dele af S-banen er trafikken steget 60%, fordi befolkning og antal arbejdspladser i centralkommunerne er vokset, og fordi der er sket markante forbedringer som følge af metro og Ringbane m.m. Til gengæld er trafikken faldet 12% i de trafikunge byfingre, primært pga. faldende pendling mellem centralkommunerne og omegnen samt stigende bilejerskab.

Øvrig trafik øst for Storebælt

Den øvrige trafik øst for Storebælt er steget betydeligt, godt 30%, i perioden 1995-2010. Det er mest et resultat af banen til Kastrup, men skyldes også bedre muligheder for at komme videre rundt i tætbyen med Metro og Ringbane samt en række løbende køreplanforbedringer. Hertil kommer betydningen af en at markant øget pendling mellem hovedstadsområdet og øvrige Sjælland i perioden 1995-2010.

Vest for Storebælt

Den interne trafik vest for Storebælt er ligeledes steget betydeligt i perioden 1995-2010 med lidt over 30%. To tredjedele af trafikken vedrører den østjyske korridor fra Randers til Odense og Kolding, og stort set hele væksten vedrører denne korridor. Årsagen er vækst i både befolkning og arbejdspladser i Østjylland, samt at pendlingsmønstrene ændret sig, så flere rejser længere, ikke mindst mellem de store stationsbyer. Hertil kommer en vækst som følge af køreplanudvidelser og nye stationer.

Over Storebælt

Trafikken over Storebælt er steget voldsomt, ca. 75%, i perioden 1995-2010. Det er overvejende et resultat af Storebæltsforbindelsen, som skar lidt over en time af rejsetiden, og tilhørende udvidelse af IC-trafikken fra timedrift til halvtimesdrift samt senere forbedringer med lyntog hver time. Hertil kommer et jævnt stigende passagerantal over Storebælt til og fra Kastrup lufthavn og øget pendling Odense-København.

Over Øresund

Den faste forbindelse over Øresund gjorde det muligt at betjene helt nye trafikstrømme. I perioden fra 2000 til foråret 2008 voksede pendlingstrafikken markant, hvilket var drevet af stigende forskel i arbejdskraftefterspørgsel

og boligpriser på dansk og svensk side i en periode med højkonjunktur. I 2009-2010 var Øresundstrafikken stagnerende, men det seneste år er den igen vokset, delvist pga. Citytunnelen i Malmø, der blev taget i brug i december 2010.

Øvrige international

Den øvrige internationale trafik har gennemgået betydelige ændringer siden 1995. Tidligere fandtes et udbredt internationalt togsystem med forbindelser til store dele af Europa. Det er stort set overgået til flytrafik i dag. Tilbage findes primært togforbindelser til Hamburg og Berlin, hvortil omfanget af rejser til gengæld er langt større end tidligere.

Kapacitet

Banekapaciteten afhænger først og fremmest af infrastrukturen – er der enkeltspor eller dobbeltspor – men også af togenes kørselsmønster. Med begrænset kapacitet skal antallet af tog, der kan køre på en given strækning, afvejes i forhold til ønsker vedr. regularitet, hastighed og sammensætning af hurtige og langsomme tog. Problemstillingen er uddybet i kapitlet "Kapaciteten på banenettet".

De kommende års udbygninger forventes nogle steder udnyttet til at køre flere tog, andre steder hurtigere tog eller tog med en bedre rettidighed. En stor del af væksten i persontrafikken forventes derfor betjent i eksisterende tog, der hvor nødvendigt får øget passagerkapaciteten i form af længere tog eller dobbeltdækkere.

De forventede trafikale ændringer fremgår af linjediagrammerne i bilag 3. De reelle kørselsomfang vil blive fastlagt i senere kontraktforhandlinger.

Trods udbygningerne de kommende år forventes kapacitetsudnyttelsen af banenettet yderligere forøget fremover.

Mellem København og Ringsted medfører den nye bane en markant kapacitetsudvidelse, som mere end modsvarer den forventede trafikudvidelse på 5 mio. togkm. I tilslutningspunkterne omkring København H og i Ringsted øges belastningen imidlertid betydeligt. Femern Bælt-projektet vil betyde en aflastning af godstrafik henover Storebælt, hvilket dog forventes udnyttet til yderligere persontog i sammenhæng med København-Ringsted projektet. Omlægningen af godstog vil skabe en flaskehals over Storstrømsbroen, medmindre denne ender med at blive udbygget

Status for den kollektive trafik

Trafikplanen udgør det fælles grundlag for en sammenhængende kollektiv trafik. Bosætningsmønstret i Danmark kræver et betydeligt fokus på sammenhængen mellem tog og bus, hvis flere bilture skal overflyttes til kollektiv trafik.

Den kollektive trafik er sammensat af jernbaner, busser, færger og lufthavne.

De statslige baner i Danmark omfatter 2.040 km jernbane, som er betjent med passagertog. Udover de statslige baner er der 514 km privatbaner forvaltet af de regionale trafikselskaber og 21 km metro forvaltet af Metroselskabet. Dertil kommer trafikselskabernes (kommuner og regioner) vidtfordrede net af buslinjer, hvoraf nogle er lokale bybusser mens andre har en regional rolle.

Færgerne er dels statslige, dels kommunale og dels kommercielle. Lufthavnene er kommercielle eller kommunale, undtagelsen er Bornholms Lufthavn, som er statsligt ejet og drevet.

Trafik- og transportarbejde

Trafikarbejde er omfanget af tog og bussers kørsel. Trafikarbejde måles i togkilometer eller buskilometer.

Transportarbejde er udtryk for passagerernes rejseomfang, dvs. hvor mange kilometer passagererne tilbagelægger. Transportarbejde måles i personkilometer.

Kollektiv trafik udgør 12 % af det samlede transportarbejde i Danmark og 6 % af turene.

Busserne kører ca. 80% af det samlede kollektive trafikarbejde. Busserne transporterer også flere passagerer end togene. Til gengæld gennemføres 75% af det kollektive transportarbejde med tog, fordi togrejserne generelt er meget længere end busrejserne.

Tabel 3. Banetrafikken i 2010.

Banesegment	Trafikarbejde mio. togkm	Passagerer mio.	Transportarbejde mio. personkm
Tog i alt	78	238	6.587
<i>heraf</i>			
Øst for Storebælt	13	41	1.426
Vest for Storebælt	17	21	1.196
Over Storebælt	19	8	2.039
Øresundstog	..	11	222
Andre internationale tog	..	1	164
S-tog	15	93	1.108
Metro	5	53	239
Andre baner	10	11	193

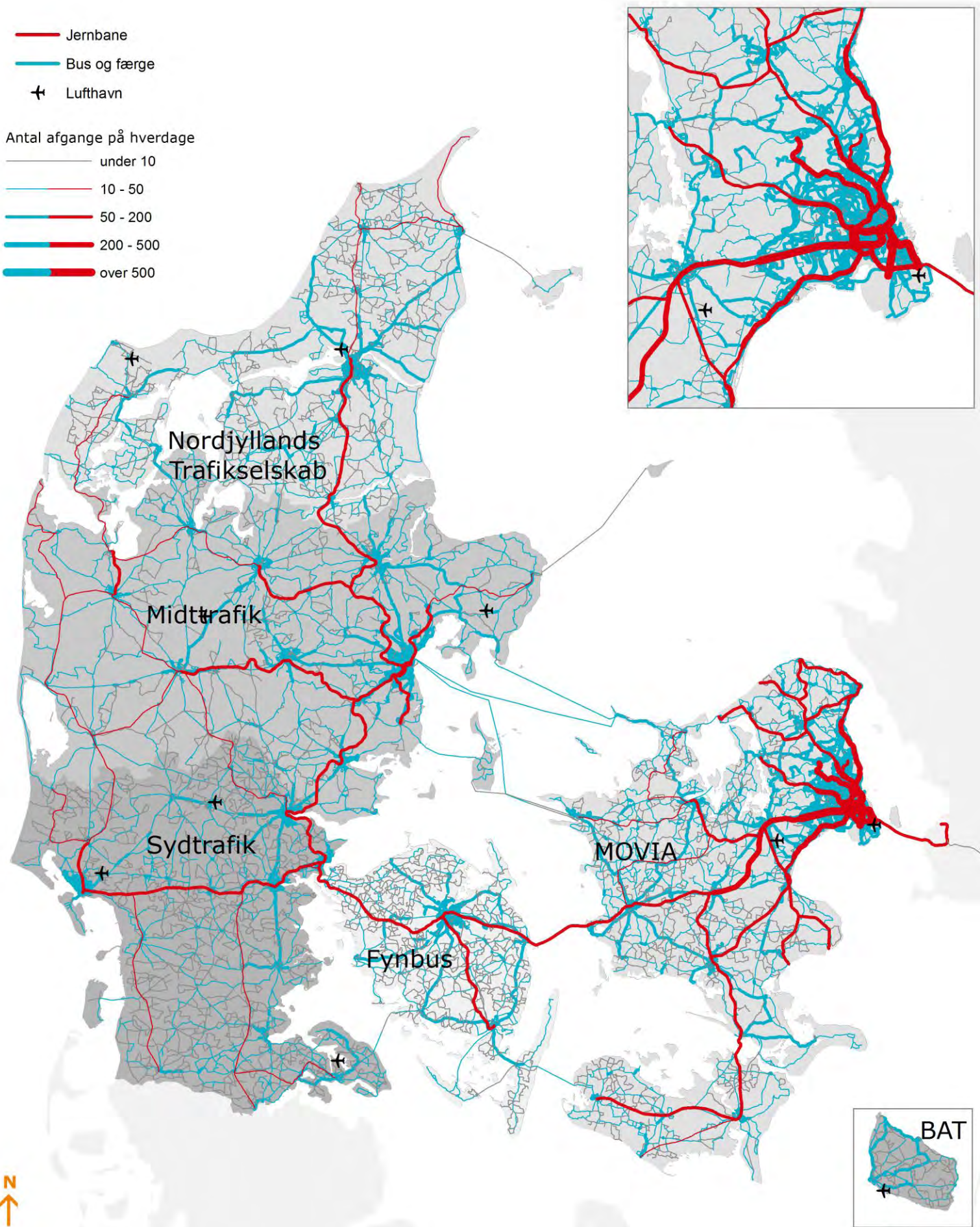
Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 4. Bustrafikken i 2010.

Trafikselskab	Trafikarbejde mio. buskm	Passagerer mio.	Transportarbejde mio. personkm
Bus i alt	280	357	2.371
<i>heraf</i>			
Nordjyllands Trafikselskab	28	27	261
Midttrafik	83	79	794
Sydtrafik	34	23	224
Fynbus	22	18	180
Movia	111	209	895
BAT (Bornholm)	3	2	17

Kilde: Indberetninger fra trafikselskaberne til Trafikstyrelsen.

Figur 4. Det samlede kollektive net (Kilde: Landstrafikmodellen)



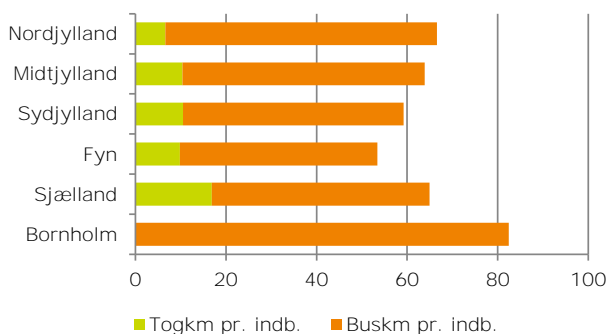
Næsten en tredjedel af transportarbejdet med tog går over Storebælt, som dermed er det største togsegment målt i personkilometer.

Movia er det største trafikselskab målt i personkilometer med bus. Midttrafik er dog ikke langt efter Movia, hvilket ikke mindst skyldes at jernbanenettet er langt mindre udbygget i Midtjylland end på Sjælland.

Målt i forhold til indbyggertallet, ligger omfanget af tog- og buskm omkring 60 km pr. indbygger i hele landet, bortset fra Bornholm, som ligger noget højere.

I Hovedstadsområdet køres væsentligt flere togkm pr. indbygger end i resten af landet, men det samlede udbud af bus- og togkm er på niveau med resten af landet. Service-niveauet virker imidlertid væsentligt højere i Hovedstadsområdet, og det skyldes at den kollektive trafik er langt mere effektiv som følge af den højere befolkningstæthed og togorienterede bystruktur.

Figur 5. Tog- og buskm pr. indbygger



Kilde: Danmarks Statistik og Rejseplanen.

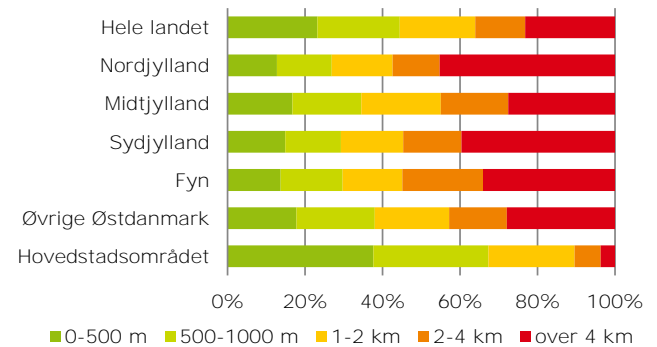
Store forskelle på stationsnærhed

Den mest effektive togrejse foregår naturligvis fra én stationsnær lokalitet til en anden stationsnær lokalitet, således at til- og frabringertiden minimeres.

Der er imidlertid store geografiske forskelle på graden af stationsnærhed, og dermed store forskelle på overflytningspotentialet fra bil til kollektiv trafik.

Som Figur 6 viser, går næsten 40% af turene i Hovedstadsområdet til en lokalitet mindre end 500 meter fra en station, og næsten 70% til en lokalitet mindre end 1 km fra en station. Uden for Hovedstadsområdet er de tilsvarende andele kun 15-20% og 30-40% af turene.

Figur 6. Afstand fra station til turens mål (andel af ture).



Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2006-2010.

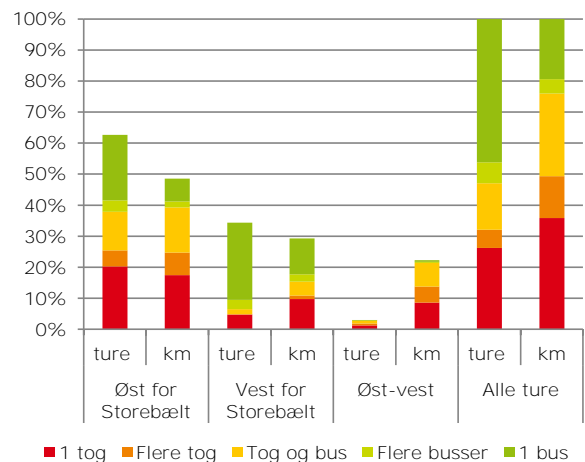
Det betyder, at afstanden mellem stationen og turens mål ligger udenfor "acceptabel gangafstand" på langt de fleste ture, og togturen skal derfor kombineres med cykel, bus eller bil.

Den vigtige sammenhæng

Forbedringer i sammenhængen mellem tog og bus kan bidrage til målsætningen om at en større del af trafikken sker i den kollektive trafik. I sidste ende handler det om at bringe rejsetiden fra dør til dør med kollektiv trafik tættere på rejsetiden med bil. Minimering af skifte- og ventetid på de kollektive terminaler er derfor helt central for at overflytte bilister til bus og tog.

Tog og busser udgør et sammenhængende net, og anvendes ofte i kombination, jf. Figur 7. Figuren viser bl.a., at der er skift på næsten hver tredje kollektive tur og knap halvdelen af det samlede kollektive transportarbejde udføres på ture med skift.

Figur 7. Ture og transportarbejde med kollektiv trafik fordelt på transportmidler og geografi.

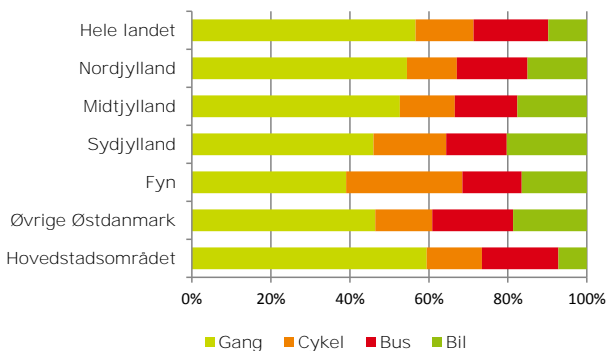


Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2006-2010.

Næsten 80% af alle kollektive ture med skift og halvdelen af transportarbejdet på kollektive ture med skift har både start og mål øst for Storebælt, hvor der er et bedre udbud af kollektiv trafik. Øst for Storebælt benyttes tog på godt 60% af de kollektive ture, vest for Storebælt benyttes kun tog på hver femte kollektive tur.

Bussen anvendes som til- eller frabringer på en tredjedel af togturene. Tallet er nogenlunde det samme i hele landet. I langt de fleste tilfælde anvendes bussen kun enten til **eller** fra toget. De fleste vælger at gå eller cykle fra bopælen til stationen, bl.a. fordi det er mere besværligt og tidskrævende at koordinere bus og tog i begge ender af togtrejsen. Cykel anvendes på hver fjerde togtur og bil på hver sjette. Den samlede fordeling af til- og frabringer transportmiddel til tog fremgår af Figur 8. Selvom bus anvendes på ca. hver tredje togtur benyttes bus oftest kun i den ene ende, mens der går eller cycles i den anden ende. Bus anvendes derfor i snit kun på hver sjette tur til eller fra toget.

Figur 8. Transportform til og fra toget i procent af togturene.



Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2006-2010.

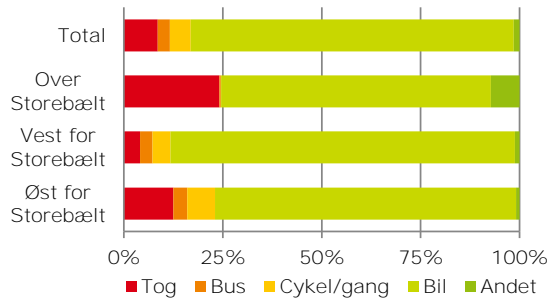
Togets markedsandel

Kollektiv trafik udgør 12% af det samlede transportarbejde i Danmark og 6% af turene. Togets markedsandel af persontransporten er ca. 9%, mens de offentlige bussers markedsandel er ca. 3%. Det samlede billede kan ses i Figur 9.

Togets markedsandel varierer meget geografisk. Øst for Storebælt er markedsandelen 12% af transportarbejdet, mens den vest for Storebælt kun er 4%. Det skyldes især at toget ofte kan konkurrere med bilen på rejsetid til og fra København. På rejser

over Storebælt er togets markedsandel næsten 25%. Den meget høje markedsandel skyldes at toget generelt står stærkest på de lange rejser.

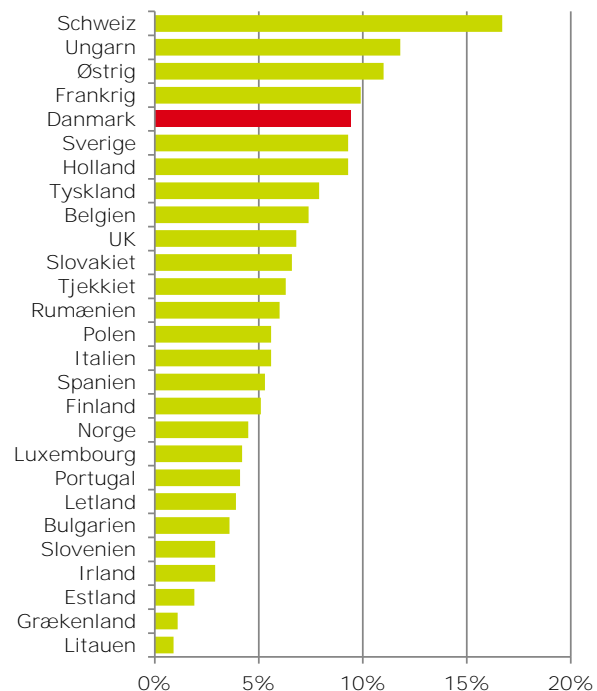
Figur 9. Markedsandele i persontransporten (andel af personkm).



Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2006-2010.

Danskerne kører forholdsvis meget i tog sammenlignet med befolkningerne i andre europæiske lande, jf. Figur 10. Schweiz er med 17% af transportarbejdet dog i en klasse for sig. Derefter følger en række lande omkring 10%, deriblandt Danmark. Flere østeuropæiske lande har tidligere haft meget højere togandele, men toget har tabt store markedsandele til bilen siden systemskiftet i landene.

Figur 10. Togets markedsandel af persontransporten (personkm) i europæiske lande 2009.



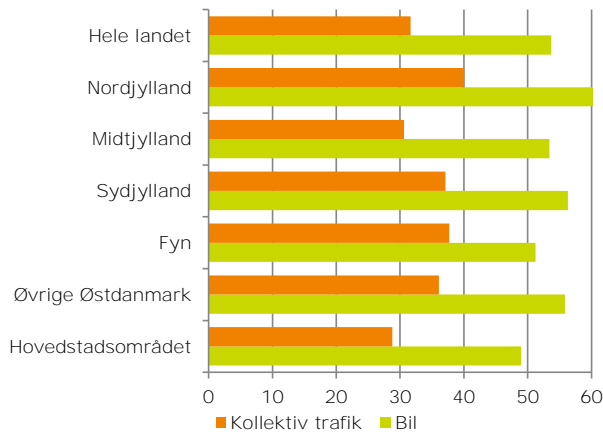
Note: Tallene er uden metro, letbaner og sporvogne. Kilde: Eurostat.

Rejsehastighed

En af de parametre der har største betydning for, hvorvidt kollektiv trafik bliver valgt til eller fra, er forskellen i rejsetid mellem en rejse med kollektiv trafik og den samme rejse med bil. Jo hurtigere den kollektive trafik er, des større andel benytter kollektiv trafik. Rejsetidsforholdet mellem bil og kollektiv trafik er dermed også et godt mål for overflytningspotentialet fra bil til kollektiv trafik.

I den landsdækkende transportvaneundersøgelse kan man beregne den gennemsnitlige hastighed fra dør til dør for både bilrejser og kollektive rejser. Resultatet fremgår af Figur 11.

Figur 11. Gns. rejsehastighed på bilture hhv. kollektive ture (km/time fra dør til dør).



Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2006-2010.

Figuren viser at bilturene har en gennemsnits hastighed på 50-60 km/t, mens de kollektive

ture ligger på 30-40 km/t, lavest i Midtjylland og på Sjælland. Det sidstnævnte forhold skyldes at de to områder, herunder især Aarhus og Hovedstadsområdet, er præget af mange korte bus- og togture, hvor rejsehastigheden er forholdsvis lav.

Det skal understreges at tallene for bil og kollektiv trafik ikke er direkte sammenlignelige, da der ikke tale om samme ture. De kollektive ture vil typisk vælges i relationer, hvor den kollektive trafik er attraktiv, og det samme forhold gør sig gældende for bilturene. Figuren siger derfor ikke noget om konkurrenceforholdet mellem bil og kollektiv trafik.

Den seneste udvikling

Der er sket meget i den kollektive trafik de seneste år. Her gives et kort rids over udviklingen 2007-2010 i hhv. øst-vest trafikken, øst for Storebælt og vest for Storebælt. Indledningsvist dog et par landsdækkende tendenser:

Nye busnet

Der pågår i disse år en større omlægning af busnettet mange steder i landet med fokus på et mere behovsafstemt bustilbud. Dvs. flere afgang på strækninger, hvor der er mange kunder og færre eller slet ingen, hvor der er få kunder.

Flere steder indføres sammenhængende regionale net som supplement til tog med hurtige forbindelser mellem de større byer helst hver halve time. I mange byer indføres A-busser, der kører hyppigt og direkte med

Rejsetidsforhold kollektiv trafik/bil

Rejsetidsforholdet kan illustreres ved at se på pendlerture til en række udvalgte hospitaler forskellige steder i landet, som alle ligger mere end 1 km fra en station. Et rejsetidsforhold på 2 betyder at den kollektive trafik tager dobbelt så lang tid som bilen.

Rejsetidsforholdet er langt bedre til hospitalerne i Hovedstadsområdet, og dermed bliver den kollektive andel også højere.

Forskellen mellem Hovedstadsområdet og resten af landet skyldes primært, at der i Hovedstadsområdet er mere trængsel på vejene og hyppigere tog- og busafgange, så det er mere attraktivt at kombinere bus og tog.

Til	Rejsetidsforhold kollektiv trafik/bil
Rigshospitalet	1,1
Hvidovre Hospital	1,5
Herlev Hospital	1,6
Aarhus Universitetshospital Skejby	1,9
Fredericia Sygehus	2,0
Regionshospitalet Randers	2,1
Slagelse Sygehus	2,1

Note: Turene sker som bil eller cykel-tog-bus rejse i Bilrejseplanen.dk. Pendlerne bor 10 min. på cykel fra stationen i en række større oplandsbyer med station (ca. 30-40 km fra hospitalet). Mødetiden er sat til en hverdag kl. 8.00. Rejsetiden beregnes som tidsrummet mellem det nødvendige afgangstidspunkt fra bopælen og kl. 8.00

kortere rejsetid, hvor der er mange kunder. Konsekvensen kan være længere gangafstande til stoppestederne, men til gengæld vil der være kortere ventetid. De nye busnet udgør samtidig en mere effektiv tilbringertrafik til toget. Erfaringer tilsiger, at A-busserne giver flere passagerer.

Bustrafikken af områder med få kunder løses i stigende omfang med flextur. Flextur er grundlæggende koordineret taxakørsel fra dør til dør.

Nye rejsehjemler

Nye salgskanaler er ved at erstatte de traditionelle billetter. SMS/Mobilbilletter er introduceret i det meste af landet. Det landsdækkende elektroniske rejsekort er i gang med at blive udrullet, om end Midttrafik og Fynbus fortsat ikke har truffet beslutninger om at tilslutte sig rejsekortet. På Fyn har man i forvejen elektroniske billetter. Udover disse rejsehjemler introduceres i stigende grad særprodukter og rabatordninger ofte af midlertidig karakter som fx 'Gratis Søndag' i S-toget.

I 2011 blev HyperCard lanceret som en 2-årig forsøgsperiode. HyperCard er et tilbud til studerende på ungdomsuddannelser, der giver stor rabat i den kollektive trafik.

Øst-vest trafikken

Passagertallet i togtrafikken over Storebælt er vokset med ca. 4% i perioden 2007-2010. Det er en fortsættelse af den positive udvikling siden det første tog kørte over Storebælt i 1997.

Øst for Storebælt

Passagertallet i togtrafikken øst for Storebælt er vokset ca. 10% i perioden 2007-2010. Passagertallet i S-tog er dog kun vokset ca. 5%. På det seneste er passagertallet i S-tog dog steget mere, bl.a. som følge af gratis cykelmedtagning.

Metroens passagertal er steget med 33% i perioden 2007-2010. Det skyldes primært, at metroens 3. etape til Københavns Lufthavn åbnede i oktober 2007, men også fortsat byudvikling i Ørestad har været medvirkende til stigningen.

Privatbanerne i Hovedstadsområdet har siden 2007 fået ca. 20% flere passagerer jf. Figur 12.

På Frederiksværkbanen er passagertallet steget hele 30%. Fremgangen skyldes bl.a., at der siden 11. januar 2009 kører tre tog i timen på strækningen Hundested-Frederiksværk-Hillerød. Det ene er et

Kommunikation og produktudvikling

Kommunikation, herunder markedsføring og information er vigtige virkemidler til at skabe et nyt billede af det at rejse med kollektive transportmidler.

Erfaringer fra hovedstadssamarbejdet viser, at en fælles indsats med trafikinformation og en sammenhængende markedsføring har stor virkning for folks rejsevaner.

Det fælles arbejde omkring trafikinformation sig i et nyt fælles kommunikationskoncept og i et nyt fælles design, der testes hos brugerne.



Løbende tilpasning af produktporteføljen har ligeledes stor effekt på brugen af den kollektive trafik. Både i forhold til nuværende kunders behov og i forhold til at tiltrække nye brugere. Det har vist sig bl.a. ved udvikling af produkter på mobilplatform, til specielle events, og til specielle målgrupper.



hurtigtog, der kun standser på de store stationer. Det sænker rejsetiden fra 47 til 39 minutter, ikke mindst til glæde for de mange pendlere der skal videre med S-tog fra Hillerød mod København.

Passagertallet i bustrafikken øst for Storebælt har været stagnerende i perioden 2007-2010.

Øvrige initiativer i Hovedstadsområdet de senere år omfatter:

Ringbanen i fuld drift

I januar 2007 begyndte S-togene at køre på hele den nye Ringbanes strækning mellem Hellerup og Ny Ellebjerg. Ringbanen overgik også til 5-minutters drift i dagtimerne. I december 2011 øgedes frekvensen yderligere, så der nu er ned til 4 minutter mellem togene. Ringbanen er en central del af det nye

kollektive bynet i København, bestående af S-tog, Metro og A-busser med høj frekvens og korte skiftetider.

Gratis cykler med S-toget og lokalbanen

For at tiltrække passagerer fra et større opland, indførte DSB S-tog gratis cykelmedtagning i januar 2010. Siden da er antallet af cykler i S-togene mere end tredoblet. I maj 2011 havde 7% af S-togspassagererne cyklen med toget. S-togenes passagertal er også steget i samme periode. Lokalbanerne i Nordsjælland har også indført gratis cykelmedtagning.

Kollektiv trafik om natten

Siden den 20. november 2009 har S-togene kørt om natten på hele S-togsnettet. Natkørslen udføres natten efter fredag og lørdag efter en reduceret køreplan. Natmetro og natbus har også udvidet betjeningen.

Vest for Storebælt

Passagertallet i den statslige togtrafik vest for Storebælt er vokset ca. 4% i perioden 2007-2010. Dette dækker over **vækst på DSB's** hovedstrækninger og de centrale Arriva-strækninger fra Aarhus til Herning og Struer, hvor der er indsat de såkaldte regionale lyntog, men tilbagegang på DSB's sidebaner.

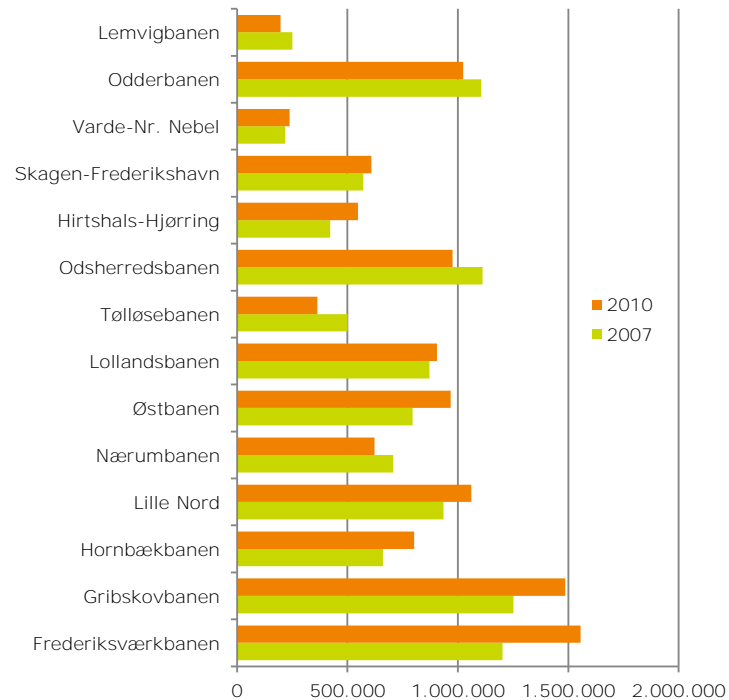
Passagertallet på privatbanerne vest for Storebælt har samlet set været stagnerende i perioden 2007-2010. Det dækker dog bl.a. over en stigning på 30% på strækningen Hirtshals-Hjørring, og et fald på 20% på Lemvigbanen (Holstebro-Lemvig-Thyborøn).

Passagertallet i bustrafikken vest for Storebælt har været stagnerende i perioden 2007-2010.

Vest for Storebælt er de senere år bl.a. sket en udvidelse af lyntogsbetjeningen i ydertimerne og bedre intern betjening af trekantsområdet.

Grundet DSBs materielmangel mister Nordjyderne dog i en overgangsperiode i køreplanen for 2012 den ene af to direkte forbindelser fra Københavns Hovedbanegård til Aalborg. Der er indsat MR-tog nord for Aarhus, hvilket nødvendiggør skift og giver længere rejsetid. Ligeså er der mellem Aarhus og Esbjerg indsat MR-tog med længere rejsetid til følge.

Figur 12. Passagertal pr. år på privatbanerne 2007 og 2010.



Kilde: Indberetninger fra trafikelskaberne.

Regionale lyntog i Midtjylland

Fra december 2010 indsatte Arriva REX lyntog hver time mellem Herning og Aarhus. Det har sænket rejsetiden mellem de to byer med 17 minutter fra 1 time 32 min til 1 time 15 min.

mitARRIVA Trafikinfo i Arrivas tog

Arriva har i forbindelse med den genvundne kontrakt af togtrafikken i Midt- og Vestjylland etableret et nyt trafikinformationskoncept, kaldet mitARRIVA, der indebærer at nye trafikinformationsstandere opstilles på samtlige 81 standsningssteder Arriva betjener i Midt- og Vestjylland.

mitARRIVA indeholder: Videoovervågning af stationerne, adgang til internet på samtlige stationer, øget billetkøbstilgængelighed, trafikinformation i realtid, herunder trafikinformation om korresponderende tog og busser, hjemmeside med mulighed for oprettelse af egen mitARRIVA-profil.

Organisering af jernbanetrafikken

Staten bestiller og finansierer den danske statslige jernbane, der udgør grundstammen i den kollektive trafik for længere rejser. Herigennem fastlægges de overordnede rammer for togbetjening. De egentlige køreplaner fastsættes i henhold til den aftalte køreplanlægningsproces med inddragelse af de regionale trafikkselskaber og under hensyntagen til øvrige tog på nettet.

Jernbanens organisering

Jernbanesektoren er organiseret med en statsvirksomhed Banedanmark, som ejer og vedligeholder det statslige banenet. Dette net stilles til rådighed for alle jernbanevirksomheder – operatører – som ønsker at køre på det. Hovedprincippet er, at operatørerne kan søge om den banekapacitet, de ønsker, og i det omfang, det er muligt for Banedanmark, får operatørerne tildelt den ønskede kapacitet.

Privatbanernes infrastruktur varetages i regionale selskaber, som er ejet af trafikkselskaberne. Metroselskabet I/S administrerer den københavnske metro. Der oprettes anlægsselskaber til at administrere de kommende letbaner.

Operatører på statens baner

Trafikken på de statslige baner køres på forskellige betingelser. Størstedelen er **persontrafik, der udføres som "offentlig servicetrafik", det vil sige trafik, hvortil der kan ydes offentligt driftstilskud.** Derudover **køres der "fri trafik", det vil sige togtrafik,** som køres på kommercielle betingelser. Dette er i dag primært godstog, men også enkelte persontog kører som fri trafik.

DSB

DSB er den største jernbaneoperatør i Danmark og ejes af Transportministeriet. DSB kører Intercity- og regionaltogstrafik på forhandlet kontrakt med Transportministeriet. Den nuværende kontrakt udløber i 2014.

DSB S-tog

DSB S-tog er et 100% DSB-ejet datterselskab, der ligesom DSB kører på en kontrakt med Transportministeriet frem til og med 2014. S-tog kører fra København og ud på strækningerne mod Køge, Høje Tåstrup, Frederikssund, Farum, Hillerød og Klampenborg samt på ringbanen fra Ny Ellebjerg til Hellerup.

Arriva

Arriva Tog A/S har siden 2003 trafikeret de midt- og vestjyske strækninger. Kontrakten er en nettokontrakt, der omfatter strækningerne Skjern-Esbjerg, Struer-Skjern, Esbjerg-Tønder, Struer-Thisted, Skjern-Aarhus og Struer-Aarhus. I foråret 2009 vandt Arriva Trafikstyrelsens genudbud af de midt- og vestjyske strækninger frem til 2018, med mulighed for forlængelse i 2 år. Arriva Tog A/S blev i 2010 opkøbt af Deutsche Bahn (DB), som ejes af den tyske stat.

Kontraktformer i den statslige togtrafik

DSB og DSB S-tog kører på **forhandlede kontrakter** med staten. Det betyder, at de - uden forudgående udbud - har fået tildelt opgaven om at levere et aftalt produktionsomfang på baggrund af en aftalt betaling for de omkostninger, der ikke forventes at kunne dækkes af indtægterne fra passagererne.

Den øvrige togtrafik er konkurrenceudsat og tildeles operatører på baggrund af **udbud**. Udbud kan gennemføres på hhv. netto- og bruttokontrakter.

I **nettokontrakter** modtager operatøren billetindtægterne, hvorfor tilskuddets størrelse overordnet kan defineres som forskellen mellem omkostninger (inkl. provenu) og indtægter. Ved en nettokontrakt er det således operatøren, der bærer risikoen for trafikvæksten, men som samtidig har muligheden for et højere indtægtsgrundlag ved en positiv udvikling i passagertallene. Eksempel: Midt- og Vestjylland.

I **bruttokontrakter** modtager trafik køber - staten - billetindtægterne, hvorfor tilskuddets størrelse skal dække alle omkostninger (inkl. provenu) til trafikken. Da operatøren ikke direkte modtager betaling for hver enkelt passager benyttes diverse former for incitamentsordninger for at holde operatørens fokus på at tiltrække flere passagerer til trafikken. Eksempel: Kystbanen.

Opgaverne med forberedelse, indgåelse og opfølgning af kontrakter varetages af Transportministeriet.

DSB Øresund

DSBFirst (fra december 2011 DSB Øresund) vandt i 2007 Trafikstyrelsens udbud af trafikken på strækningen fra Helsingør over København H og videre til Københavns Lufthavn, Kastrup (Landegrænsen mod Sverige). DSB Øresund ejes af DSB (75%) og britiske First Group (25%). Kontrakten er en bruttokontrakt, der løber frem til 2015 med mulighed for forlængelse i 2 år. I Sverige videreføres trafikken til Göteborg, Kalmar og Karlskrona i regi af Veolia Transport på kontrakt med Skånetrafiken.

Fri trafik

Udover den statslige trafik køres der fri trafik på kommercielle vilkår og uden driftstilskud fra staten. Den fri trafik omfatter primært godstrafik samt enkelte kommercielt drevne persontog, såsom X2000, der køres fra København H til Stockholm af SJ (Statens Järnvägar – de svenske jernbaner).

Kommerciel passagertrafik

Jernbanevirksomheder, der udfører fri trafik med passagerer er kendetegnet ved:

- At afholde alle omkostninger, men også selv bestemme takster og køreplaner.
- Meget begrænset omfang i dag.
- At skulle leve op til samme sikkerhedsmæssige krav som offentlig service operatører.
- Kan benytte stationer på lige og ikke diskriminerende vilkår som andre operatører.
- Prioriteres lavest ved tildeling af kanaler.

Privatbaner

Endelig kører privatbanerne enkelte steder ind på de statslige baner.

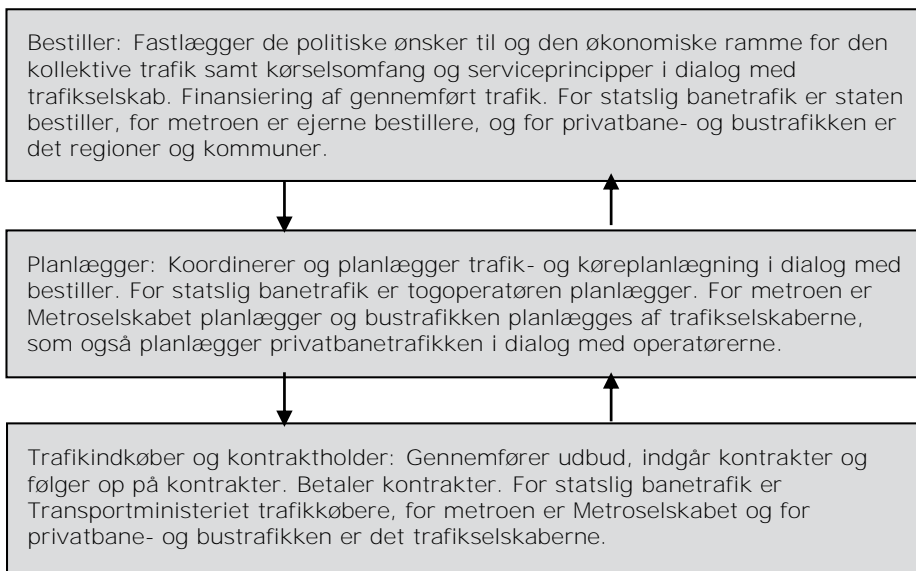
Indkøb af jernbanetrafik

I Danmark arbejder forskellige statslige, regionale og kommunale aktører med at planlægge, udvikle og drive den kollektive trafik. De enkelte aktører har forskellige roller og opgaver. Den aktuelle organisering af den kollektive trafik er en decentraliseret model, med vægt på det kommunale selvstyre og opdelt efter et skel mellem forskellige transportmidler i stedet for at have et trafikalt sigte. For alle transportmidler er dog grundlæggende tale om tre roller: Bestiller, Planlægger og Trafikindkøber/Kontraktholder. Trafikkøbsprocessen er illustreret nedenfor.

Staten finansierer og bestiller den statslige banetrafik. For den statslige banetrafik gælder således, at staten fastlægger de politiske ønsker til trafikken og den økonomiske ramme. Staten vurderer, hvilke serviceprincipper og kørselsomfang, der skal være. Alt efter om trafikken udbydes eller forhandles på plads, er der derefter to forskellige processer.

For den forhandlede trafik gælder, at Transportministeriet forhandler en kontrakt på plads med DSB, der derefter planlægger trafikken, står for markedsføring og information og har takstkompetencen i samarbejde med trafikskaberne. Transportministeriet følger op på kontrakten.

Figur 14. Trafikkøbsproces



For den udbudte trafik gælder, at Transportministeriet udbyder trafikken og følger op på kontrakten på baggrund af politiske ønsker til den kollektive trafik. Operatørerne byder ind på et bestemt betjeningsomfang, og planlægger selv trafikken og den præcise køreplan, som Banedanmark skal godkende. I et enkelt tilfælde indeholdt udbudsmaterialet en specifik køreplan (Kystbanen). Togoperatøren har derudover samme opgaver som DSB med undtagelse af DSB Øresund, der kører på bruttokontrakt, hvilket betyder, at staten har takstkompetencen på Kystbanen.

For den statslige jernbane har togoperatørerne ansvaret for planlægning, markedsføring, trafikinformation, takstsystem og takster (i dialog med trafikselskab), indkøb og vedligehold af materiel, lokoførere, daglig drift, passagertællinger, billet salg og billetsalgssystem.

Der findes en række velfungerende samarbejder på tværs af sektoren, som bidrager til at skabe sammenhæng i køreplaner, omstigningsforhold, trafikinformation og takster. De vigtigste fremgår af boksen nedenfor.

Table 5. Samarbejder i den kollektive trafik

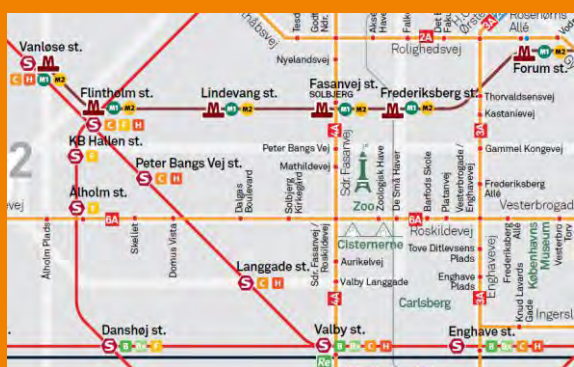
Samarbejde	Parter	Opgave
Bus&Tog samarbejdet	Togoperatører og trafikselskaber. I styregruppen sidder også repræsentanter fra KL, Danske Regioner og Trafikstyrelsen.	Har gennemført mulighed for at rejse med tog, bus og metro på en samlet billet i vidt omfang. Har etableret Rejseplanen, et fælles ankenævn for den kollektive trafik, og samarbejder om udrulning af Rejsekortet.
Samarbejde i hovedstadsområdet	DSB, DSB S-tog, Metro, Movia og Trafikstyrelsen.	Sammenhæng i trafikken i hovedstaden, fælles billet, indtægtsdeling, fælles trafikinformation (TUS projekt), fælles markedsføringsplatform Byens net, fælles forretningsplan.
Trafikselskaberne i Danmark	Trafikselskaberne	Koordinering mellem trafikformerne, omdømme, produktudvikling.

Samlet trafikplan for Hovedstadsområdet

Der eksisterer allerede et tæt samarbejde mellem de kollektive trafikoperatører i hovedstadsområdet. En samlet trafikplan for alle transportformer vil kunne skabe endnu større fokus på den vigtige sammenhæng mellem tog, bus, metro og letbane.

Hovedstadsområdet kendetegnes ved at staten kører en meget stor del af den lokale kollektive trafik (S-tog og Kystbanen), og der er bl.a. derfor et særligt behov for tæt koordination mellem staten og de lokale aktører.

Den seneste samlede trafikplan for hovedstadsområdet blev udgivet af Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) i 2005. En samlet trafikplan skal ses i tæt sammenhæng med byudviklingsplanen for Hovedstadsområdet (Fingerplanen).



Internationale rammer for den danske jernbane

Rammebetingelserne for jernbanen – og transportområdet i øvrigt – fastlægges i dag i vid udstrækning på internationalt eller mellemstatsligt plan.

Et udsnit af de reguleringer, der er fastlagt i EU-regi omfatter bl.a. organisatoriske og markedsmæssige forhold, statsstøtteregler, passagerrettigheder, harmonisering af infrastruktur og materiel, miljøkrav og baneafgifter.

Et særligt fokus har været rettet mod interoperabilitet på jernbanen. Det er målet, at der bliver stillet enslydende krav til infrastruktur, materiel, færdselsregler og lokomotivførere, sådan at jernbanetrafikken kan afvikles uhindret på tværs af grænserne i EU.

Første skridt i harmoniseringen er etableringen af det såkaldte Trans-Europæiske Netværk for transport (TEN-T). Det omfatter i Danmark alle de væsentlige hovedstrækninger og internationale transportkorridorer. Medlemslandene er bl.a. forpligtet at indføre

en række tekniske standarder på TEN-T hovednettet senest i 2030 og for det samlede TEN-T net senest i 2050.

Senest er en omarbejdning af den første jernbanepakke fra 2000 afsluttet i form af **direktiv "om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde"**.

Direktivet sigter mod en fortsat udvikling mod en mere konkurrencebaseret jernbanesektor. Herunder større uafhængighed til infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder samt udvidet adgang til infrastrukturkapacitet bl.a. **gennem introduktion af 'godkendte ansøgere'** og åbning af adgang til jernbanerelaterede serviceydelse.

Desuden præciseres Kommissionens overvågningsopgave, og Jernbanenævnet tillægges nye opgaver for at sikre markedsudvikling og hindre konkurrenceforvridning i sektoren.

Endelig opdateres bestemmelserne om betaling for anvendelse af infrastrukturen.

Direktivet får kun i mindre omfang betydning for Danmark, der i stor udstrækning allerede har tilpasset sig sektorens organisering og principielt har åbnet for adgang til infrastrukturkapacitet og serviceydelser.

Baneprojekter

I de kommende år skal en række nye investeringer medvirke til at nå den politiske målsætning om, at den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens trafikvækst.

Med trafikaftalerne de senere år er besluttet en lang række større og mindre projekter til forbedring af jernbanen og den øvrige kollektive trafik. De spænder lige fra konkrete anlægsprojekter, som implementeres de kommende år, til forundersøgelser og analyser, som danner grundlag for videre udvikling af banen. Kapitlet gennemgår samtlige besluttede projekter med fokus på deres trafikale og passagermæssige effekter.

Desuden omtales de screenede projekter med en kort omtale af screeningens formål.

Endelig beskrives en række tiltag der ikke er direkte rettet mod jernbaneinfrastrukturen, men ikke desto mindre har en vigtig rolle for samspillet mellem transportformer. Disse omfatter bl.a. Buspuljer og DSB's Parker og Rejs pulje.

Besluttede baneprojekter

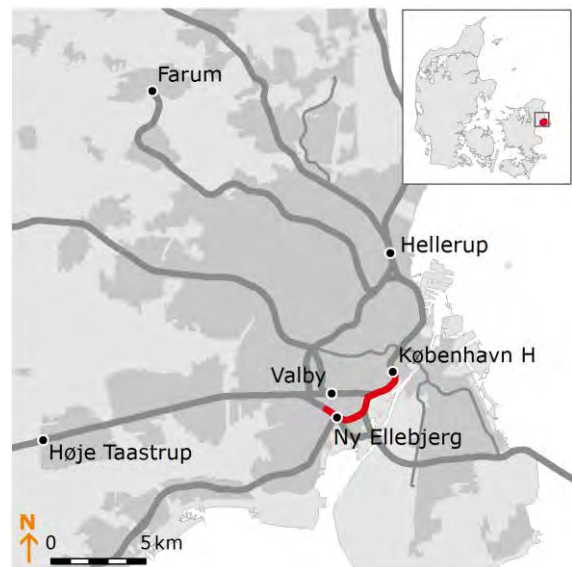
I det følgende gennemgås samtlige besluttede, men endnu ikke ibrugtagne baneprojekter. Projekterne præsenteres i kronologisk rækkefølge i forhold til forventet ibrugtagning. Figur 16 giver et samlet overblik over besluttede baneprojekter og hvornår de forventes taget i brug.

Nyt dobbeltspor mellem København H og Ny Ellebjerg (2012)

Som en del af KØR-projektet (mindre Kapacitetsudvidelse Østerport-Ringsted) anlægges et nyt dobbeltspor mellem København H og Ny Ellebjerg med forventet ibrugtaget i 2012. Formålet med projektet er at skabe ekstra kapacitet for fjerntog ind på og ud af København H. Det vurderes, at projektet vil give kapacitet til at afvikle op til

to ekstra tog på København H i timen i hver retning, men køretiden er 2-3 minutter længere.

Figur 15. Nyt dobbeltspor Khb. H-Ny Ellebjerg

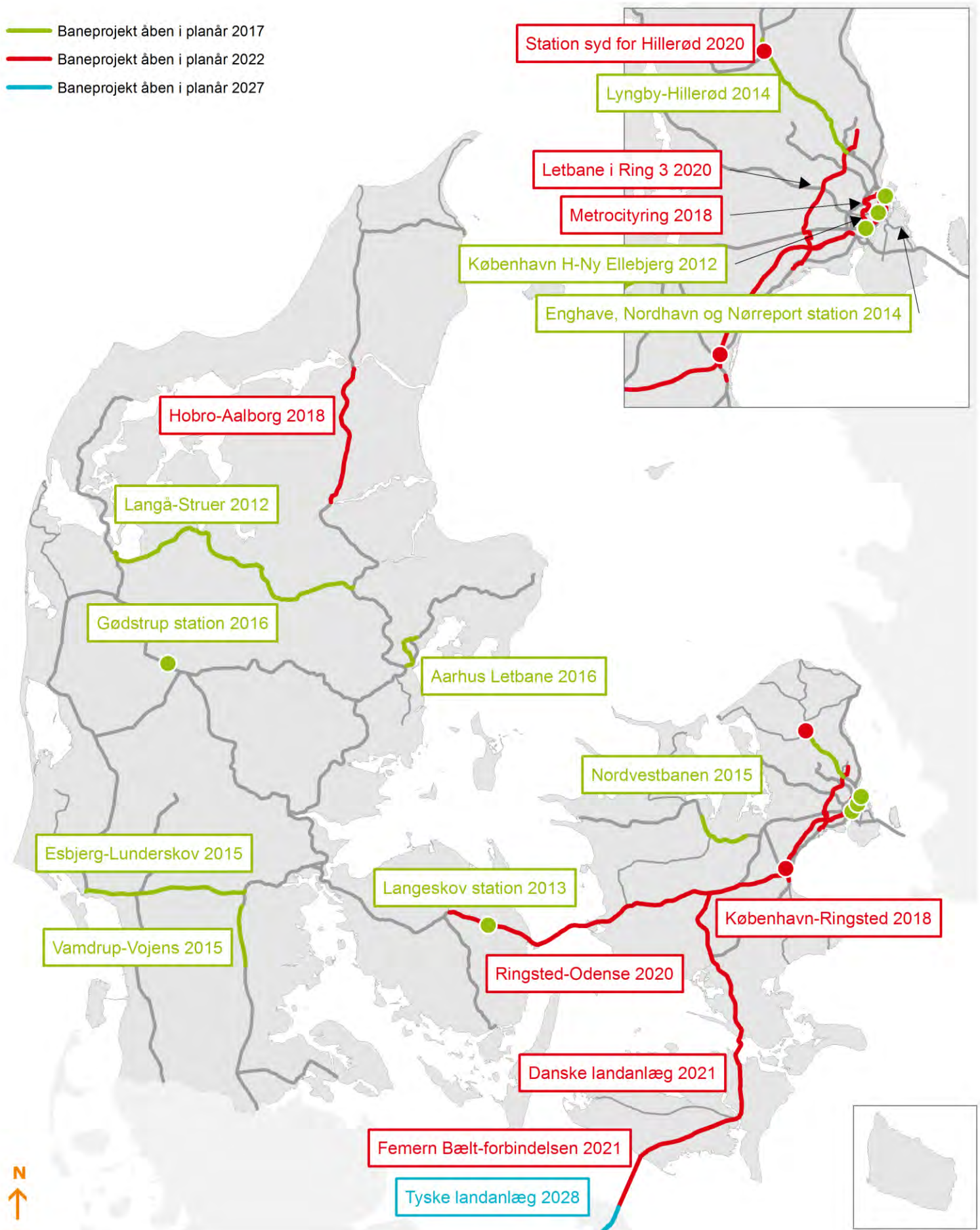


Opgradering Langå-Struer (2012)

Opgraderingen omfatter nedlæggelse og forbedring af overkørsler, sporfornyelse samt fjernelse af en række hastighedsnedsættelser. Projektet medfører køretidsforbedringer på 7-8 minutter mellem Langå og Struer og 17-18 minutter i modsat retning.

Opgraderingen understøtter derimod ikke, at der etableres en egentlig halvtimedrift Aarhus-Viborg. På grund af krydsningsstationernes placering mellem Langå og Viborg bliver der tale om en afstand mellem togene på skiftevis 20 og 40 minutter.

Figur 16. Beslutede projekter med forventet ibrugtagnings år



Figur 17. Opgradering Langå-Struer



Ud over rejsetidsforkortelserne giver opgraderingen mulighed for at etablere Viborg som knudepunkt, hvor togene i begge retninger krydser hinanden. Der bliver derfor optimale omstigningsmuligheder til de lokale og regionale busruter.

Opgraderingen forventes at betyde 0,1 mio. flere passagerer pr. år.

Ny station i Langeskov (2013)

Ny station i Langeskov mellem Nyborg og Odense åbnes i 2013.

Figur 18. Ny station i Langeskov



Stationen forventes at få 0,2 mio. passagerer årligt ved åbning i 2013 stigende til 0,3 mio. passagerer i 2027. Samtidig forlænges rejsetiden med op til 3 minutter for gennemkørende passagerer i de tog, som skal betjene stationen, hvilket forventes at medføre bortfald af ca. 40.000 rejser årligt.

Opgradering Lyngby-Hillerød (2014)

Opgraderingen sker i sammenhæng med det nye signalsystem CBTC, der inkluderer togkontrolanlæg og dermed muliggør en hastighedsopgradering til 120 km/t. Det giver køretidsforbedring på op til 3 minutter på strækningen, dog afhængig af den konkrete køreplan. Det vil være muligt at køre flere tog Holte-Hillerød, men muligheden forventes ikke udnyttet.

Der forventes en gevinst på 0,9 mio. passagerer pr. år i 2027.

Figur 19. Opgradering Lyngby-Hillerød



Udbygning af Nordvestbanen (2015)

Projektet omfatter anlæg af et ekstra spor på den 20 km lange strækning på Sjælland mellem Lejre og Vipperød samt en hastighedsopgradering til 160 km/t mellem Roskilde og Holbæk, herunder sporudretning og nedlæggelse af overkørsler.

Projektet giver køretidsforbedringer på seks minutter for gennemkørende tog. Det giver mulighed for at få en bedre køreplan med mere ensartet afstand mellem togene end i dag, og det gør det muligt at køre flere tog.

Figur 20. Udbygning af Nordvestbanen



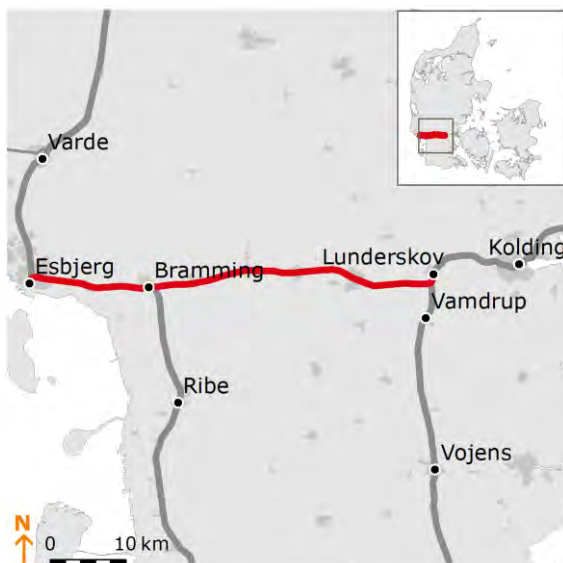
I perioden 2015–2018 forventes der kun i begrænset omfang kørt flere tog, da kapaciteten på den tilstødende bane København-Høje Taastrup stort set er opbrugt og signaltekniske årsager max giver mulighed for 4 tog. Først når den nye bane København-Køge-Ringsted åbner og signalprogrammet er udrullet, vil der blive kapacitet til større trafikudvidelser.

Udbygning af Nordvestbanen forventes samlet at medfører 1,1 mio. flere ture pr. år i 2027.

Elektrificering Lunderskov – Esbjerg (2015)

Den 55 km lange, dobbeltsporede bane Lunderskov-Esbjerg skal være elektrificeret i

Figur 21. Elektrificering Lunderskov-Esbjerg



2015. Hermed bliver det muligt at køre gennemgående elektriske tog København-Esbjerg. Ud over de miljø- og klimamæssige forbedringer, betyder elektrificering store driftsøkonomiske besparelser og billigere materielanskaffelser. Togene kan anvendes mere effektivt, og et antal dieseltogsæt kan frigives til andre strækninger.

Elektrificeringen forventes ikke at have væsentlig effekt for køreplanen og antal passagerer.

Udbygning Vamdrup-Vojens (2015)

Udbygningen omfatter anlæg af et ekstra spor, fornyelse af eksisterende spor og nedlæggelse af tekniske stationer. Med udbygningen bliver banen sammenhængende dobbeltsporet fra Fredericia til Tinglev.

Figur 22. Udbygning Vamdrup-Vojens



Udbygningen skal især tilgodese godstrafikken, der nærmer sig kapacitetsgrænsen på strækningen Vamdrup-Vojens. Fra 2021 vil en væsentlig del af godstrafikken blive omlagt til Femern-forbindelsen, men herefter forventes godstrafikken gennem Sønderjylland igen at stige frem til der er fuld kapacitet på Femern Bælt forbindelsens tyske landanlæg.

Projektet giver derudover mulighed for at indføre køreplaner med reduceret rejsetid for passagererne på i gennemsnit 4 minutter. Nogle passagertog mellem Kolding og Tinglev kan få reduceret rejsetiden med op til 12 minutter.

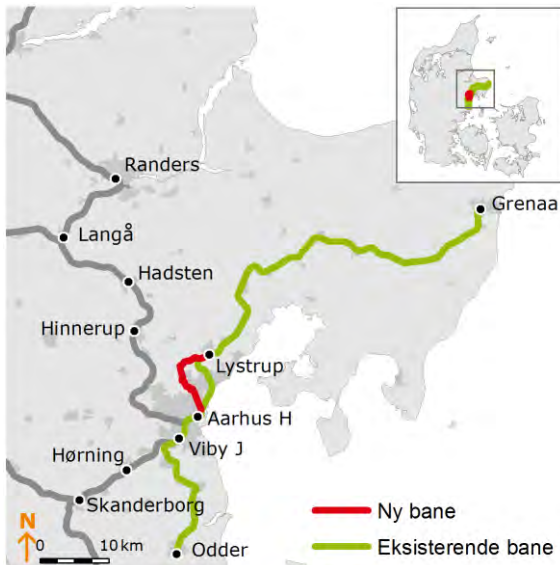
Aarhus letbane, etape 1 (2016)

Første etape af letbanen i Aarhus omfatter dels lokalbanerne Odder-Aarhus og Aarhus-Grenaa samt en 12 km letbane fra Aarhus Nørreport ad Randersvej via Skejby til det nye

byudviklingsområde i Lisbjerg. Letbanen kobles til Grenaabanen sydvest for Lystrup station.

De lokale parter har et mål om at åbne letbanen i 2016. Samtidigt forventes trafikbetjeningen på Grenaabanen at udgå af det statslige net. På det resterende statslige net forventes en vækst på 0,4 mio. passagerer årligt.

Figur 23. Aarhus letbane, etape 1



Letbanen giver banebetjening til nye områder af Aarhus og dermed reduceres rejsetiden for passagerer med kollektiv trafik. Rejsetiden forventes uforandret på de eksisterende baner til Odder og Grenaa.

Med planerne om at etablere separate spor for letbanen på Aarhus H forventes en lettelse af den stærkt udnyttede perronsporskabkapacitet på Aarhus H, hvilket vil være til gavn for øvrige tog på Aarhus H.

Tabel 6. Aarhus letbanes effekt på passagertallet i antal påstigninger per døgn.

Transportmiddel	Uden letbane	Med letbane	Forskel i pct.
Bybus	119.700	110.000	-8%
Regionalbus	79.600	78.400	-1%
Tog	34.300	35.300	3%
Lokalbane/Letbane	14.400	56.100	288%
Alle kollektive transportmidler	248.000	279.800	13%

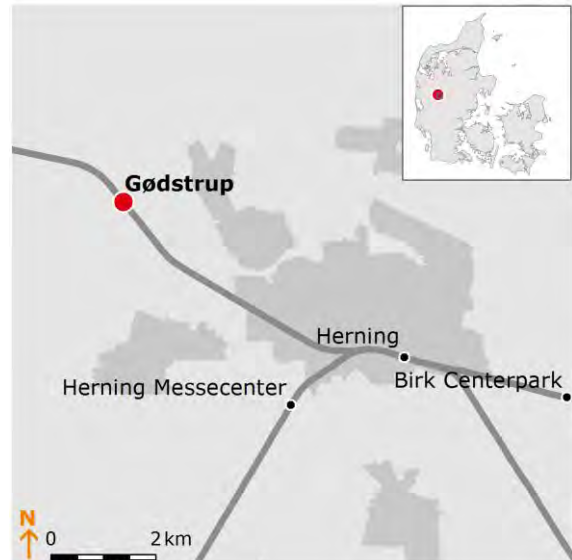
Kilde: VVM-redegørelse og miljørapport for Letbane i Århus-området – etape 1

Ny station i Gødstrup (2016)

Senest samtidig med åbning af det nye regionssygehus i Gødstrup nordvest for

Herning, åbnes en station umiddelbart ved sygehuset. Stationen forventes at have 0,15 mio. passagerer i 2027.

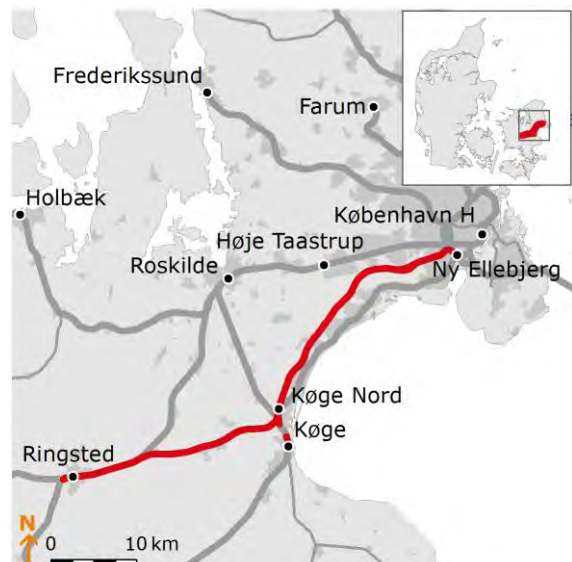
Figur 24. Ny station i Gødstrup



Ny bane København-Ringsted (2018)

Projektet omfatter en ny dobbeltsporet, elektrificeret jernbane mellem København og Ringsted over Køge. Den maksimale strækningshastighed vil være op til 250 km/t.

Figur 25. Ny bane København-Ringsted



Nye fjerntogsstationer etableres i Ny Ellebjerg og Køge Nord. Fra Køge Nord er der mulighed for viderekørsel ad "Lille Syd" mod Næstved.

Den nye bane mellem København og Ringsted over Køge øger kapaciteten væsentligt mellem København og Ringsted og giver mulighed for en markant udvidet køreplan med flere tog

mellem Hovedstaden og resten af Danmark. Etablering af Ny Ellebjerg som station for fjern- og regionaltog giver en række rejsemuligheder, som ikke findes på den gamle bane. Især skiftemuligheden til Ringbanen vil skabe bedre korrespondancer mellem den sjællandske regionaltrafik og S-togsstationerne vest for København City. Ud over større kapacitet giver den nye bane mulighed for at reducere rejsetiden markant i flere relationer, afhængig af hvilken køreplan der vælges.

Tabel 7. Forventede rejsetider og gevinster med ny bane København-Ringsted

Relation	2012	2022	Gevinst
Kbh. H – Ringsted	36 min	33 min	3 min
Kbh. H – Næstved	46 min	37 min	9 min
Kbh. H – Odense*	1t 15 min	58 min	17 min
Kbh. H – Nykøbing F**	1t 23 min	1t 6 min	17 min
Kbh. H – Køge	38 min	24 min	14 min
Kbh. H – Haslev	1t 5 min	45 min	20 min

* 2022 inkl. hastighedsopgradering Ringsted-Odense

** 2022 inkl. danske landanlæg i forbindelse med Femern forbindelsen

Den nye bane forventes at medføre, at ca. 7 mio. rejser pr. år overflyttes fra den eksisterende bane via Roskilde til den ny bane. Ca. 2 mio. rejser pr. år forventes overflyttet fra S-tog på Køgebugtbanen til den nye bane.

Samlet forventes den nye bane at medføre ca. 5 mio. flere passagerer årligt i 2027. Heraf godt en mio. nye rejser over Storebælt årligt.

Tabel 8. Samlet årligt passagertal.

Mio. rejser årligt	2010	Basis 2017	Ny bane 2018
Intern S-tog	96,7	112,6	113,3 (1%)
Øvrige intern Østdanmark	43,2	44,0	46,0 (4%)
Intern Vestdanmark	14,5	22,7	22,7 (0%)
Storebælt	8,3	10,9	12,3 (13%)
Øresund	10,1	14,3	14,3 (0%)
Øvrige International	0,8	1,1	1,2 (7%)
Total	173,6	205,7	209,8 (2%)
Total ekskl. S-tog/Vestdk	62,4	70,4	73,8 (5%)

Opgradering Hobro-Aalborg (2018)

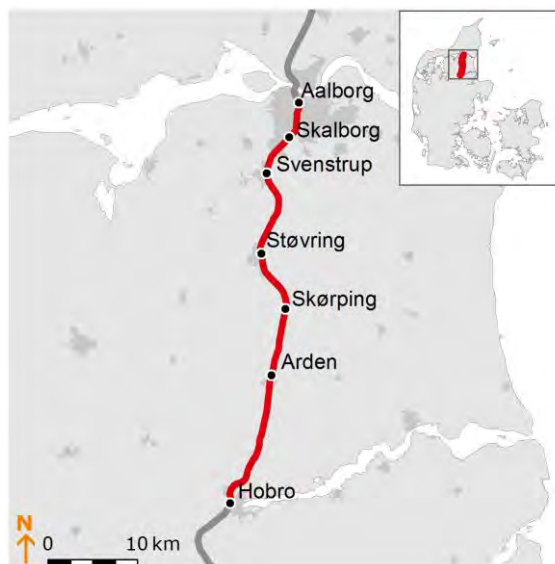
Opgraderingen omfatter hastighedsopgradering til 160 km/t samt nedlæggelse af overkørsler.

Projektet giver køretidsforbedringer for tog på strækningen og dermed mulighed for at indføre køreplaner med reduceret rejsetid for

passagererne. Således kan køretiden for lyntog reduceres til 1 time 6 minutter fra Aarhus til Aalborg med stop i Randers.

Opgraderingen betyder 0,1 mio. flere passagerer pr. år i 2027.

Figur 26. Opgradering Hobro-Aalborg



Metrocityringen (2018)

Metrocityringen består af et 15,5 km langt tunnelanlæg i ca. 25-35 meters dybde med i alt 17 stationer. Den forudsættes trafikeret af en linje, der i begge retninger kører hele vejen rundt i ringen og en linje, der kun kører i den østlige del af ringen. Togene forventes at køre med et tidsinterval på 100 sekunder på den østlige del og 200 sekunder på den vestlige del.

Figur 27. Metrocityringen linjeføring.



Tabel 9. Metrocityringens effekt på antal påstigere i busser, tog og Metro pr. hverdagsdøgn opdelt på områder. 1.000 påstigende passagerer pr. hverdagsdøgn.

Kollektivt transportmiddel	Tætby			Øvrig Københavns Kommune			Øvrige hovedstadsområde		
	Basis	Cityring	Ændring	Basis	Cityring	Ændring	Basis	Cityring	Ændring
Bus	237	114	-123	125	111	-14	295	292	-3
S-tog	187	174	-13	84	79	-5	183	183	0
Regional og fjernbog	57	58	1	4	4	0	118	120	2
Lokalbaner	0	0	0	0	0	0	23	23	0
Metro	142	375	233	73	77	4	8	9	0
I alt	623	722	99	287	271	-16	628	627	-1

Kilde: Cityringen, VVM-redegørelse og miljørapport, Metroselskabet m.fl. 2008

Metrocityringen vil give en mere effektiv betjening af Københavns tætby med højklasset kollektiv trafik og vil binde den kollektive trafik sammen på tværs ved blandt andet at forbinde de radiale S-tog og metrolinjer.

Metroen forventer i alt omkring 240.000 passagerer pr. hverdagsdøgn, når Metrocityringen åbner. Flest vil der være på København H (41.000), Kongens Nytorv (36.000) og Østerport (20.000), mens der vil være færrest passagerer på Nuuks Plads (6.000) og Aksel Møllers Have (7.000).

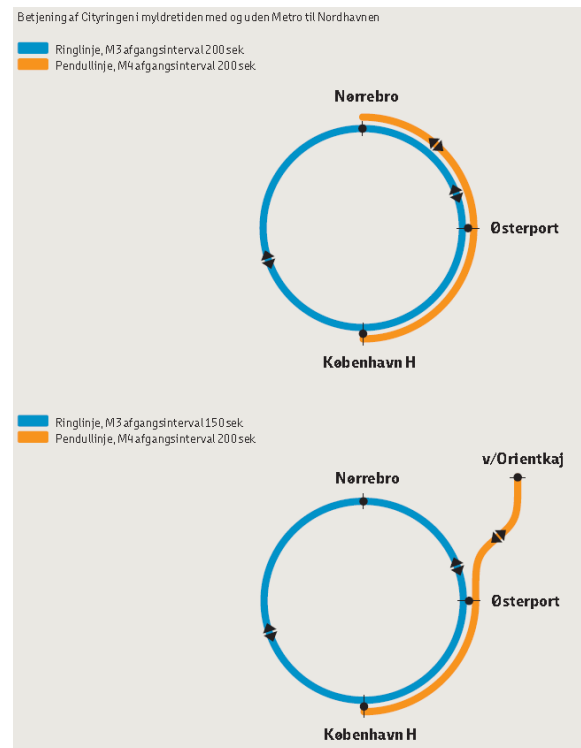
Afgrening til nordhavnsområdet

I de kommende år skal der ske en omfattende byudvikling i det tidligere nordhavnsområde i København. Området kan knyttes til det primære kollektive trafiksystem ved en afgrening fra Metrocityringen mellem Østerport og Triangelen. En udredning af mulighederne for at etablere en metro til nordhavnsområdet er gennemført af Metroselskabet og By&Havn. Udredningen viser, at der vil være en række fordele ved at anlægge en afgrening til Nordhavn samtidig med Cityringen.

Der er indgået aftale mellem ejerne (staten, Københavns Kommune og Frederiksberg) om at igangsætte de forberedende arbejder og projekteringen. Inden indgåelse af de store anlægskontrakter i begyndelsen af 2014, skal ejerne endeligt godkende projektet.

Metrocityringen medfører en markant omfordeling af passagerer fra Nørreport (-6,3 mio. passagerer årligt) til København H (+7,7 mio. passagerer årligt) og Østerport (+2,5 mio. passagerer årligt). Desuden overflyttes 6,3 mio. passagerer årligt fra andre S-banestationer og Ringbanen til metro. I tætbyen kommer de mange nye passagerer især fra bus. Metrocityringen forventes at generere 82.000 nye passagerer til den kollektive trafik pr. hverdagsdøgn. På den statslige bane er effekten 0,4 mio. færre passagerer i 2027.

Figur 28. Betjening af Cityringen med og uden Metro til Nordhavnen



Femern Bælt-forbindelsen (2021)

Den faste forbindelse over Femern Bælt består af to særskilte danske projekter: En Kyst-til-kyst forbindelse over Femern Bælt og de danske landanlæg. Hertil kommer tyske landanlæg.

Kyst-til-kyst-forbindelsen forventes at blive en sænketunnel. Tunnellen vil få en samlet længde på ca. 20 km inkl. ramper og planlægges til en toghastighed på 200 km/t.

De danske landanlæg består af et ekstra spor langs den eksisterende bane fra Vordingborg til Femern Bælt, idet dog Storstrømsbroen som udgangspunkt er forudsat at forblive enkeltsporet, og dermed kan udgøre en flaskehals.

Storstrømsbroen

De konstaterede problemer med Storstrømsbroens vedligeholdelsestilstand har vist, at broen ikke kan håndtere den trafik, der er forudset i Femernprojektet.

Der er gennemført en udredning af fem forskellige scenarier, hvor broen enten renoveres eller der anlægges en ny (dobbeltsporet) forbindelse vest for den nuværende bro.

Analysen viser, at den på kortere sigt billigste løsning for forbindelsen over Storstrømmen er en renovering af den eksisterende forbindelse. Den samfundsøkonomisk mest rentable løsning er anlæg af en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro.

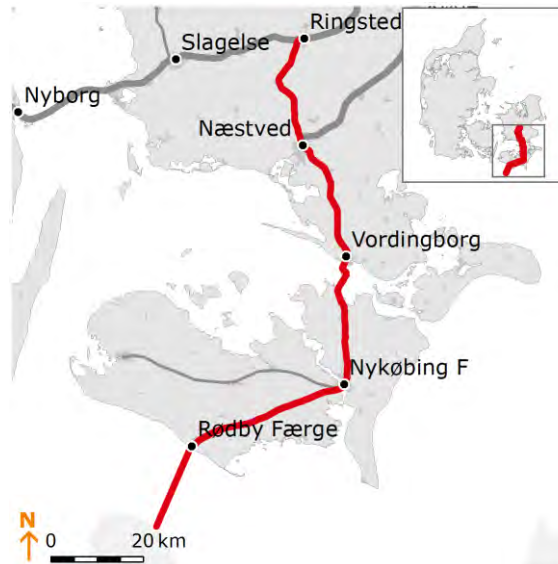
Forligskredsen vil i efteråret 2012 drøfte løsningen, herunder finansieringsmuligheder.

Hele banen elektrificeres. Der arbejdes med to grundløsninger: En bane til 160 km/t og en bane til 200 km/t. Det overvejes, om der skal etableres en ny station nærmere Holeby.

Etableringen af Femern Bælt-forbindelsen og de danske landanlæg vil betyde, at der vil køre flere tog mellem Danmark og Tyskland. Med opgraderingen af de danske landanlæg opnås væsentlige rejsetidsgevinster for den indenlandske trafik til/fra Lolland. Højere frekvens og markant kortere rejsetid forventes at øge passagertallet over Femern

Bælt-grænsesnippet fra 0,4 mio. i 2008 til 1,4 mio. i 2022.

Figur 29. Femern Bælt-forbindelsen



De tyske landanlæg elektrificeres i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsens ibrugtagning, mens banen fra Femern Bælt til Bad Schwartau nord for Lübeck først forventes udbygget til dobbeltspor syv år efter. Frem til udbygningen af de tyske landanlæg forventes der højst at køre 20 passagertog og 24 godstog dagligt i hver retning mellem Danmark og Tyskland.

Trafikken mellem Danmark og Tyskland

Grundstammen i trafikken over Padborg er intercitytog hver anden time mellem København og Flensburg. Togene køres af DSB IC3-tog, som har tysk togkontrolsystem. I Flensburg er der gode forbindelser med hurtige regionaltog til og fra Hamburg, der fra 2014 udvides fra totimetrafik til timetrafik. Hertil kommer to internationale tog Aarhus – Hamburg (- Berlin) samt et nattoget København - Amsterdam/Praha/Basel. Af de 400.000 årlige togpassagerer over Padborg grænse rejser 80 procent til/fra Jylland og 20 % til/fra Fyn- og Sjælland.

Over Tønder kører regionaltog Esbjerg – Niebüll hver anden time. I Niebüll er der gode forbindelser med hurtige regionaltog til og fra Hamburg. Det årlige passagertal over Tønder grænse er ca. 80.000, og et så begrænset passagertal kan næppe begrunde andet end regionaltog over grænsen. Det kan dog overvejes at udvide trafikken til timetrafik i dagtimerne, så alle tog Esbjerg - Tønder kører til og fra Niebüll.

Over Rødby kører fire tog København – Hamburg hele året og yderligere to tog i ferieperioden. Et af togene kører til/fra Berlin. Det årlige passagertal er ca. 330.000. Mellem København og Nykøbing F er de internationale tog sammenkoblet med det hurtige regionaltog, der standser i Høje Taastrup, Næstved og Vordingborg. På den måde bliver den internationale trafik forholdsvis billig at producere, ligesom den ikke belaster den højt udnyttede banekapacitet mellem København og Ringsted. Med åbningen af den ny bane København – Ringsted (2018) og Femern-forbindelsen (2021) vil rejsetiden mellem København og Hamburg kunne reduceres fra de nuværende ca. 4½ time til ca. 3 timer 15 minutter, og når de tyske landanlæg er fuldt udbygget til ca. 3 timer. Det vil gøre togrejser København – Hamburg mere attraktive i forhold til flyrejser.

Opgradering Ringsted-Odense (2020)

Projektet omfatter en hastighedsopgradering til 200 km/t, som skal gøre det muligt at opfylde timemodellens mål om en rejsetid København – Odense på knap 1 time. Undersøgelsen er ikke igangsat, men der er reserveret et beløb på 0,6 mia. kr. (2009 priser). Det forudsættes at hastighedsopgraderingen kan nås indenfor denne ramme. Den samlede effekt vurderes at være 0,5 mio. flere passagerer pr. år i 2027.

Figur 30. Opgradering Ringsted-Odense



Letbane Ring 3 (2020)

11 københavnske omegnskommuner, Region Hovedstaden og Transportministeriet har indgået aftale om at bygge en 28 kilometer lang letbane i Ring 3 på strækningen Lundtofte-Ishøj.

Letbanens rute kommer forbi de to store hospitaler i Herlev og Glostrup samt Danmarks Tekniske Universitet. Letbanen vil komme til at køre i midten af vejbanen på store dele af strækningen, og den vil få en topfart på 70 kilometer i timen, mens gennemsnitsfarten bliver på omkring de 30 kilometer.

I åbningsåret (oprindeligt 2018) forventes Letbanen at få 58.000 passagerer pr. hverdagsdøgn. Den afledte effekt på S-toget er 7.000 flere påstigere, mens busserne får 28.000 færre pr. hverdagsdøgn.

Den samlede effekt for den statslige bane vurderes at være 2,7 mio. flere passagerer i 2027.

Udgifterne til projektet forventes at blive 3,75 mia. kr., hvoraf staten vil bidrage med 1,5

mia. kr., mens kommunerne og regionen finansierer det resterende beløb.

Figur 31. Letbane Ring 3



Ny station syd for Hillerød (2020)

Senest samtidig med åbning af det nye regionsygehus syd for Hillerød, åbnes en station, som ligger umiddelbart ved sygehuset. Stationen er fælles for S-banen og Lokalbanelen Hillerød-Frederiksværk-Hundredsted. Ud over at betjene regionsygehuset og det omkringliggende opland, vil stationen skabe bedre omstigningsmuligheder mellem de to baner og dermed kortere rejsetider mellem S-banen og Frederiksværkbanen. Stationen forventes at få omkring 0,35 mio. passagerer årligt i 2027.

Figur 32. Ny station syd for Hillerød



Ombygning af Hillerød station

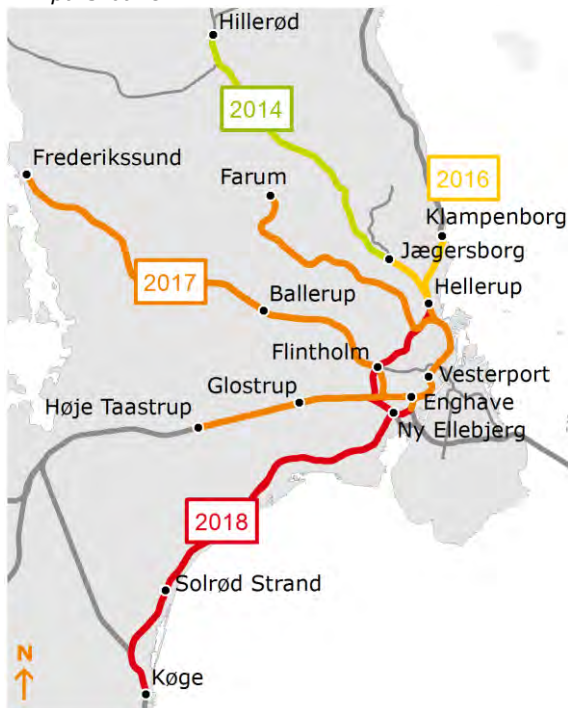
En ombygning af Hillerød station, kan give passagerer fra Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord direkte adgang til den nye station ved det kommende Supersygehus i Hillerød Syd. Det vil øge tilgængeligheden til sygehuset fra det nordlige optageområde betragteligt.

Med "Aftalen om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik" er fra statslig side reserveret penge til medfinansiering af ombygningen.

Signalprogrammet (2014-2021)

Signalprogrammet omfatter en totaludskiftning af signal-, togkontrol og trafikstyringsanlæggene på både fjernbanen (ERTMS niveau 2) jf. Figur 34 og S-banen (CBTC) jf. Figur 33. De nye signalanlæg vil medføre en reduktion i antallet af signalfejl og dermed føre til en forbedring af rettidigheden.

Figur 33. Udrulningsplaner for Signalprogrammet på S-banen



Med Signalprogrammet opnås en række forbedringer, blandt andet fordi signalinformationer mellem trafikcentral og tog overføres kontinuerligt via radio og fordi to tog på en krydsningsstation altid kan køre ind samtidig. På enkelte dele af nettet udvides kapaciteten, som følge af optimering af blokafsnit, blandt andet fjernbanen København H-Østerport.

Den forbedrede rettidighed forventes at give 2 % flere passagerer på fjernbanen og 1 % på S-banen, hvilket i 2027 medfører 2,3 mio. flere passagerer.

Renovering af Nordhavn, Nørreport og Enghave stationer

Renoveringerne betyder frem for alt, at passagerne får lettere ved at benytte stationerne. På Nørreport station betyder en direkte adgang fra middelalderbyen til metroen, at passagerpresset på især S-togsperronen bliver reduceret.

Andre besluttede initiativer

Rejsekort

Rejsekort er et nyt landsdækkende billetsystem for både tog og bus, som forventes at gøre det nemmere og mere attraktivt at rejse med kollektiv transport. Enkelte trafikselskaber har dog endnu ikke tilsluttet sig ordningen. Rejsekortet vurderes at medføre 2 % flere rejser på både fjern og S-banen. Det medfører 3,4 mio. flere passagerer pr. år i 2020.

Takstnedsættelser

1. marts 2012 blev indgået en politisk rammeaftale om takstnedsættelser og pulje til forbedringer af den kollektive trafik. Med aftalen er det besluttet at nedsætte taksterne i den kollektive trafik med 500 mio. kr. årligt fra den 1. januar 2013 og at afsætte en årlig pulje på 500 mio. kr. til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik fra 2013.

Puljen til takstnedsættelser er siden blevet korrigeret til 662 mio. kr. årligt. Puljen er aftalt udmøntet til takstnedsættelser på ca. 20 pct. uden for myldretiden i lokaltrafikken, hvilket vurderes at medføre en vækst i det samlede passagertal på 3-4 %. Samtidig indføres et nyt ungdomskort, hvormed man permanentgøre det hidtidige såkaldte HyperCard, og målgruppen udvides.

Parterne bag aftalen er desuden enige om at nedsætte en kommission med henblik på at analysere mulige tiltag til modernisering af infrastrukturen, reduktion af trængsel og luftforurening i hovedstadsområdet samt et yderligere løft af den kollektive trafik.

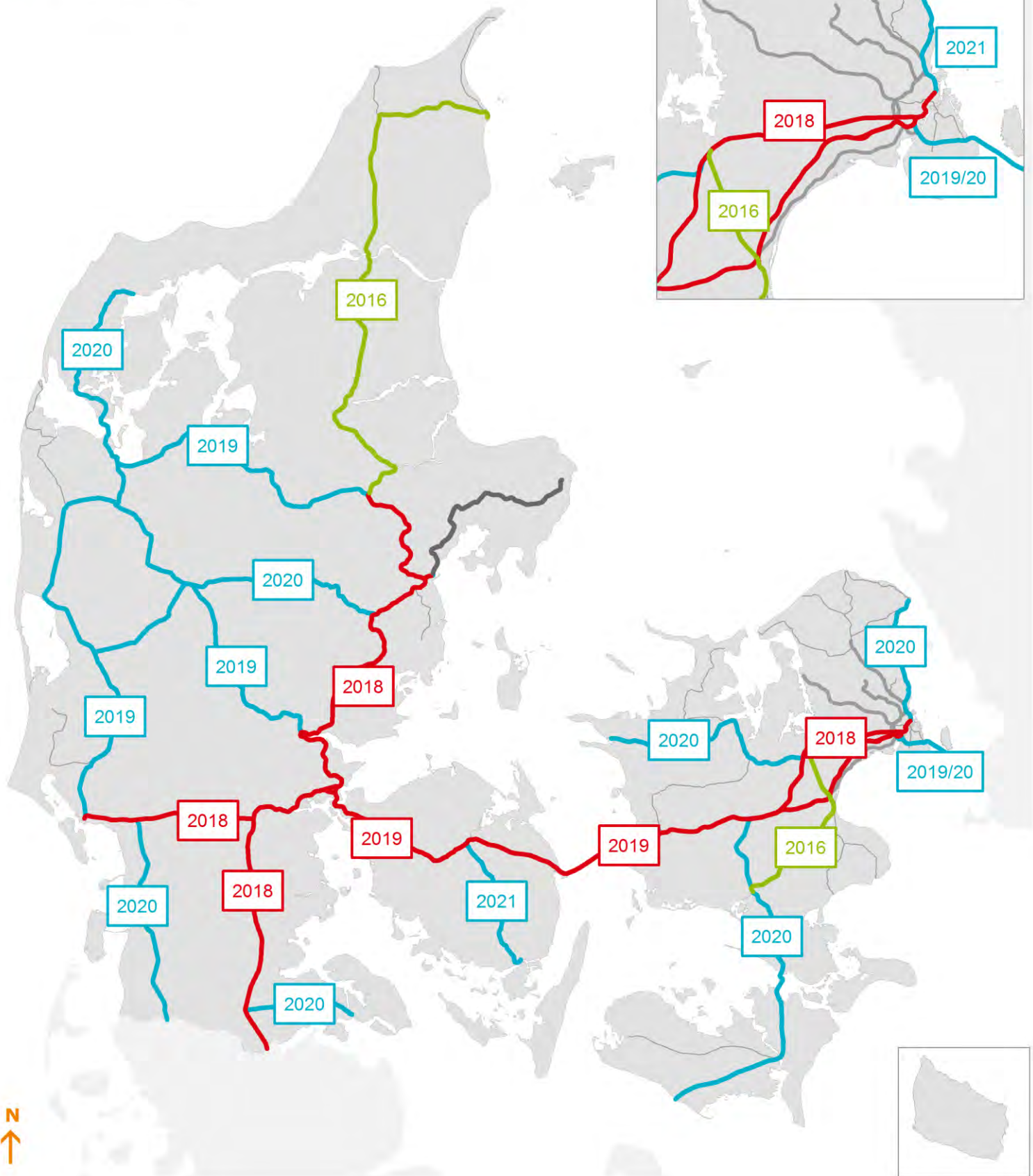
Øvrigt

Udover ovennævnte initiativer forventes forsat produktudvikling, markedsføring mv.

Andre initiativer forventes i alt at medføre 8 mio. flere passagerer pr. år i 2027.

Figur 34. Udrulningsplaner for Signalprogrammet på fjernbanen

- Første strækning
- Hovedstrækning
- Sekundær strækning
- Udstyres som letbane



Undersøgte projekter

De allerede besluttede projekter vil give den danske jernbane et stort løft. Men der er også brug for en sammenhængende strategisk planlægning og prioritering af den langsigtede indsats efter 2020, hvor hovedparten af de projekter, der på nuværende tidspunkt er igangsat eller besluttet, vil være realiseret.

De strategiske analyser

Som led i den strategiske planlægning på transportområdet gennemføres derfor to omfattende strategiske analyser af fremtidens trafikale udfordringer og de langsigtede løsningsmuligheder for fremtidens infrastruktur efter 2020.

Ideen med de strategiske analyser er allerede nu at begynde at kortlægge, hvilke langsigtede strategier for udviklingen af Danmarks vej- og banenet, der kan sættes på i fremtiden.

Arbejdet med de strategiske analyser afsluttes i 2013, hvorefter forligskredsen bag en grøn transportpolitik vil drøfte resultaterne og perspektiverne for de langsigtede prioriteringer for indretningen af Danmarks infrastruktur på den anden side af 2020.

På baneområdet er de centrale temaer:

- Fremtidens banesystem i Jylland
- Forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark
- Den kollektive trafik og ringforbindelserne i hovedstadsområdet

Udover de strategiske analyser iværksættes løbende en række analyser på baggrund af trafikpolitiske aftaler.

Screening af linjeføringer for Timemodellen og banebetjening af Østjylland

Trafikstyrelsen har i 2011 gennemført en første screening af tre principielt forskellige alternative hovedlinjeføringer for Timemodellen, samt af togbetjeningen i den østjyske korridor:

A. En 'grundmodel' med kortere linjeføringer og bedre banekapacitet i den nuværende banekorridor via Lillebælt mellem Odense og Aarhus.

Maksimal hastighed 200 km/t og én times rejsetid Odense-Aarhus.

B. Som alternativ til grundmodellen en direkte linjeføring mellem Odense og Horsens via en forbindelse over det nordlige Lillebælt.

Maksimal hastighed 300 km/t og ca. 35 minutters rejsetid Odense-Aarhus.

C. Et grundlæggende alternativt koncept for timemodellen, med baggrund i en så direkte linjeføring som muligt mellem

Hovedstadsområdet og Aarhus via Kattegat.

Maksimal hastighed 300 km/t og én times rejsetid København-Aarhus.

Figur 35. Timemodellens linjeføringer



Opgradering Aarhus-Hobro til Timemodellen

Banedanmark undersøger frem til 2013 mulighederne for at forbedre rejsetider og trafikbetjening mellem Aarhus og Hobro. Overordnet mål er, at rejsetiden Aarhus-Aalborg skal bringes ned på én time som forudsat i Timemodellen.

Undersøgelsen vil blandt andet omfatte mulighederne for at tilpasse det nuværende sporlayout. Banedanmark forventer imidlertid, at justering af sporlayoutet inden for jernbanearealet ikke er tilstrækkeligt til at reducere rejsetiden til én time mellem Aarhus og Aalborg, hvorfor ændret linjeføringen visse steder samt nedlæggelse af én eller flere overkørsler også undersøges.

Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg

Trafikstyrelsen har i 2011 gennemført en screening af en ny direkte bane mellem Aarhus og Silkeborg. Banen til 160 km/t vil halvere rejsetiden mellem Aarhus og Silkeborg, som vil blive ca. 22-24 minutter og medføre en vækst i togpassagerer på mellem 33 % og 55 %.

Banebetjening af Billund lufthavn

Trafikstyrelsen gennemfører i 2011-2012 en forundersøgelse af muligheden for banebetjening af Billund lufthavn.

En analyse af rejsestrømme peger klart på, at en banebetjening af Billund bør tage udgangspunkt i en østlig linjeføring rettet mod Vejle, og med så gode forbindelser som muligt videre mod både Horsens-Aarhus og Fyn-Sjælland. Forlængelse til Billund by bør overvejes. En østlig linjeføring kan enten tilsluttes Vejle-Herningbanen via Jelling eller anlægges som en letbane direkte fra Vejle.

Banebetjening af Aalborg Lufthavn

Banedanmark screener mulighederne for at banebetjene Aalborg Lufthavn, enten ved en stikbane fra Aalborg eller ved en omlægning af banen Lindholm-Brønderslev, så alle banens tog betjener lufthavnen.

Letbaner i Odense og Aalborg

Odense kommune har gennemført en foranalyse, der peger på 21 km letbane i den såkaldte H-model, som har en fælles strækning i midtbyen og to grene i hver ende. Med udgangspunkt i foranalysen har kommunen iværksat en VVM-analyse/skitseprojektering.

Region Nordjylland, Nordjyllands Trafiksekskab og Aalborg Kommune har offentliggjort en vision om en letbane fra Aalborg station til universitet i byens østlige del.

Med "Aftalen om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik" er afsat penge til en forcering af letbaneprojektet i Odense og et beslutningsgrundlag for en letbane i Aalborg.

Analyse af konsekvenserne ved at anlægge nye stationer

I det fleste tilfælde betyder en ny station en forbedring for personer, der bor og arbejder omkring den nye station. Men samtidig betyder et ekstra stop, at en række passagerer får forlænget deres rejse. En stationsanalyse skal derfor opgøre fordele og ulemper for at nå frem til den samfundsøkonomisk mest optimale løsning.

Trafikstyrelsen gennemfører i 2012-13 en analyse med henblik på optimering af stationsstrukturen på det statslige banenet. De enkelte stationer (både eksisterende og mulige nye stationer) behandles ikke enkeltvis, men analyseres i sammenhæng til strækningen. Følgende parametre vil indgå i analysen af potentialerne for at optimere stationsstrukturen på en given strækning:

- Konsekvenser for banekapaciteten ved at åbne og lukke specifikke stationer
- Muligheder for betjeningskoncepter – herunder om nuværende betjeningskoncept er det mest hensigtsmæssige og hvordan en evt. ny station kan indpasses i nuværende betjeningskoncept
- Vurdering af om anden kollektiv transport kan være et alternativ – herunder om det kan være relevant med busbetjening eller letbaner
- Effekter for den øvrige togtrafik – herunder vurdering af i hvilken grad en ny station vil påvirke den øvrige togtrafik på strækningen
- Afstand mellem stationer – vurdering af strækningens samlede stationsstruktur i relation til passagerer og bystørrelser
- Samfundsøkonomi – hvor aspekter som tidsgevinster, tidstab, omkostninger til drift, anlægsomkostninger mv. indgår

S-tog til Roskilde/Helsingør

Som led i de strategiske analyser har Trafikstyrelsen screenet mulighederne for at ændre trafikeringen af Kystbanen til S-tog samt for at supplere trafikken mellem Høje Taastrup og Roskilde med S-tog.

Screeningen viser, at der med en S-togsløsning kan opnås en række fordele, blandt andet højere frekvens, flere forbindelser uden togskitte samt bedre rettidighed.

Hvis der politisk ønskes en hurtig omstilling til S-tog, peger screening på samme signalløsning som på S-banen. Ønskes i stedet en mere langsigtet løsning, peger screeningen på, at to-system-S-tog vil være den bedste løsning.

Kapacitetsforholdene i Københavns Lufthavn Kastrup

Kapaciteten gennem Københavns Lufthavn Kastrup begrænses af en udfletning for godstog vest for Kastrup, der betyder, at godstog mod Sverige skal krydse både godstog og passagertog i modsat retning i niveau.

Banedanmark skal, i tilknytning til Femern Bælt projektet, undersøge muligheder for kapacitetsforøgelse på Øresundsbanen, for eksempel en såkaldt sporsluse, hvor et godstog kan blive "parkeret" uden at genere den øvrige trafik, indtil der er plads til at køre godstoget hen over sporene fra Sverige.

Som et alternativ til en udfletning skal Banedanmark undersøge mulighederne for en alternativ benyttelse, hvor den primære ændring er, at alle tog fra København, inklusive godstog, benytter den nuværende station under Terminal 3, mens alle tog mod København benytter de nuværende godsspor, som ligger noget længere væk fra Terminal 3.

Analyse af stationskapaciteten ved Københavns Hovedbanegård

Trafikstyrelsen udfører frem til 2013 en strategisk analyse af den langsigtede udvikling af banekapaciteten i hovedstadsområdet og herunder af stationskapaciteten ved Københavns H.

De første undersøgelser af Københavns H viser, at kapaciteten er opbrugt for fjern- og regionaltog, mens København H ikke er begrænsende for kapaciteten på S-banen.

Blandt andet på grund af den nye bane mellem København og Ringsted forventes der en stor vækst i antallet af fjern- og regionaltog til og fra København H i fremtiden. Kapacitetsproblemerne på København H gør dog, at der er en risiko for, at de mange nye tog ikke vil kunne afvikles eller kun vil kunne afvikles med en meget lav kvalitet.

Bedre banebetjening i håndfladen

Transportministeriet har udarbejdet en screening af banebetjeningen i "håndfladen" i Hovedstadsområdet.

Screeningen "Øget banebetjening i hovedstadsområdet inden for Ring 3" giver et bud på fremtidige strategiske udbygningsmuligheder af banenettet indenfor Ring 3.

Selv med en metroafgrening til Nordhavn (omtalt side 37) vil der fortsat være store

områder i Storkøbenhavn, især uden for tætbyen, hvor der er langt til nærmeste station. Derfor lægger screeningen op til at arbejde videre med at undersøge en række scenarier eller linjeføringer jf. Figur 36.

Resultaterne viser, at det i første omgang kan være fornuftigt at fokusere på afgreninger og forlængelse af de eksisterende metrostrækninger. Derfor anbefales igangsat en undersøgelse af en metroafgrening til Ny Ellebjerg. Endvidere anbefales, at der ses nærmere på de kapacitetsproblemer, der kommer på længere sigt over havnen.

Med "Aftalen om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik" er afsat penge til undersøgelser i hovedstaden af, hvordan flere letbaner og metroudbygning kan bidrage til et sammenhængende kollektiv trafiknet.

Analyse af sammenhængende kollektivt net i hovedstadsområdet

Transportministeriet udarbejder frem til 2013 en analyse med formål at kortlægge og beskrive potentialerne ved at udvikle Ny Ellebjerg og Glostrup til nye trafikale knudepunkter. Det skal ligeledes undersøges hvordan en metroafgrening til Ny Ellebjerg kan understøtte knudepunktstankegangen.

Analysen vil bl.a. behandle trafikale muligheder, passagerpotentiale og rejsestrømme, byudviklingsperspektiver, anlægsomkostninger og langsigtede perspektiver.

I arbejdet inddrages der bl.a. erfaringer og viden fra de igangværende analyser af kapacitetsforholdene ved Københavns Lufthavn Kastrup og stationskapaciteten ved København H.

Figur 36. Bedre banebetjening i håndfladen. Mulige linjeføringer for Metro, letbane og BRT (Bus Rapid Transit) jf. Københavns Kommunes screening



Ny Ellebjerg som knudepunkt

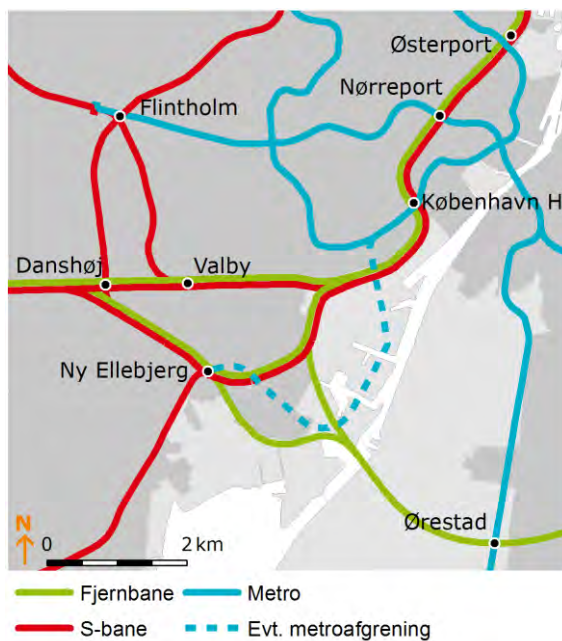
Hovedstadsområdet har i dag få centrale knudepunkter, hvor passagerer i den kollektive trafik kan skifte mellem linjer med henblik på at komme hurtigt til deres endelige rejsemål. Flere kollektive trafikknudepunkter med gode omstigningsmuligheder giver alternative rejsemuligheder og samtidig opnås et mere robust kollektivt transportsystem.

På Ny Ellebjerg station er der foruden perroner på S-banen etableret perroner på den nye bane til Ringsted. Der er dog på nuværende tidspunkt ikke planer om at anlægge perroner på Kastrupbanen.

Stationen forventes at blive taget i brug til fjern- og regionaltog i 2014 og vil i fremtiden komme til at ligge centralt i Hovedstadens kollektive trafiknet. I 2018 når København-Ringsted ibrugtages, vil både den nye bane og Kastrupbanen såvel som Ringbanen og S-banen til Køge mødes her. Ny Ellebjerg vil blive yderligere styrket såfremt der i fremtiden bliver etableret en metroafgrening hertil over Sydhavn.

Der synes dermed at være muligheder for, at passagererne i den kollektive trafik kan få et mere attraktivt tilbud med kortere rejsetider, hvis stationen udvikles til et knudepunkt.

Figur 37. Ny Ellebjerg som knudepunkt

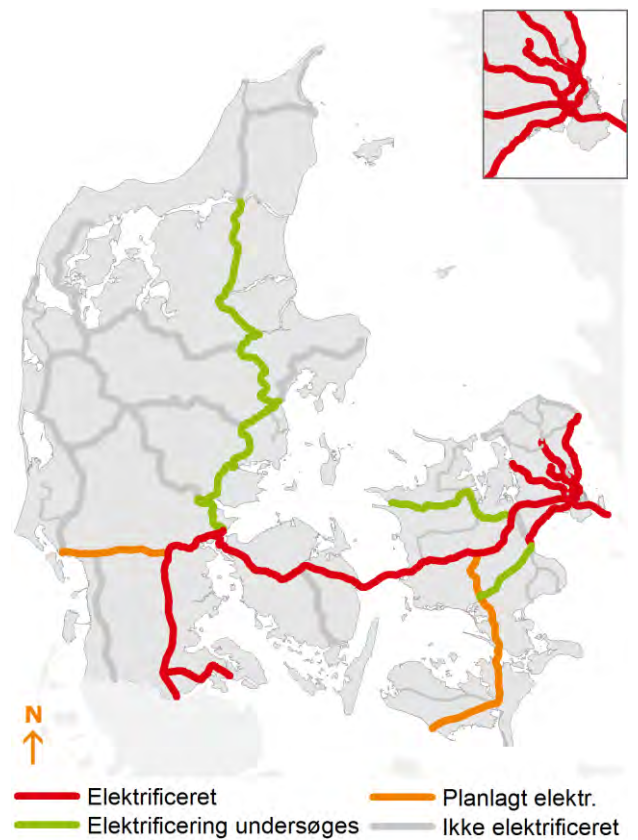


Elektrificering

Regeringen ønsker at elektrificere større dele af jernbanenettet, og det er politisk besluttet, at Banedanmarks screening af muligheder for at fortsætte elektrificeringen af fjernbanerne i Danmark skal suppleres med udarbejdelse af egentlige anlægsoverslag for elektrificering af følgende baner:

- Køge Nord - Næstved
- Roskilde - Kalundborg
- Fredericia - Aalborg.

Figur 38. Elektrificering af jernbanen



Anlægsoverslagene skal være klar, så der kan træffes politisk beslutning om de næste skridt for elektrificering af hovedstrækningerne i efteråret 2013. Beslutningen skal tilpasses både Banedanmarks signalprogram samt udskiftning af togmateriellet.

Ikke behandlede projekter

En fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg og ny bane ad Ring 5 er ikke undersøgt fra statslig side og indgår ikke i trafikplanen.

Puljer

Skal der flere passagerer i den kollektive trafik gælder det om at gøre den samlede rejse så attraktiv så muligt. Der er desuden et stort uudnyttet potentiale for flere passagerer i form af rejser der starter eller slutter længere væk fra stationen. Skal nogle af disse rejser overføres til kollektiv trafik, vil det typisk kræve et skift mellem transportmidler i form af bus, cykel og bil til eller fra togstationen.

Buspuljerne

Landet over arbejdes der på mange projekter til forbedring af den kollektive trafik. Med støtte fra buspuljerne har kommunerne og trafikskaberne sat gang i over 200 projekter. Der er disponeret eller udbetalt over 700 mio. kr. fra puljerne til disse projekter, og hertil skal lægges en betydelig egenfinansiering fra kommunernes og trafikskaberens side.

Buspuljerne yder midler til medfinansiering til projekter, der øger bussernes sammenhæng med den øvrige kollektive trafik, herunder forbedrede adgangs- og skifteforhold samt forbedre information på terminaler og stationer. Derudover gives midler til projekter, der øger fremkommeligheden og dermed sikre højere hastighed og bedre regularitet for busserne, og endelig tildeles midler til projekter med andre tiltag, der giver flere blivende passagerer i den kollektive trafik.

I Figur 39 illustreres anlægsprojekter støttet gennem buspuljerne, der forbedrer sammenhængen mellem bus og tog ved ombygning og modernisering af

stationsforpladser samt ved at lette adgangsforholdene på og til stationer.

Udover projekterne i ovenstående figur støttes en række andre projekter som har til formål at styrke sammenhængen mellem bus og tog. F.eks. er der tildelt støttemidler til projekter, der højner informationsniveauet i busser og privatbanetog om eventuelle korrespondancer på stationer og andre knudepunkter, ligesom der er tildelt midler til formidling og koordinering af den information, som kunden har behov for, når der skal foretages rejser med skift mellem flere forskellige kollektive transportmidler.

DSB's pulje til bedre adgang til den kollektive trafik

Med DSB's pulje til bedre adgang til den kollektive trafik skal DSB sikre bedre adgang til stationerne inden for rammen af 1 mia. kr. i perioden 2009 – 2020. Puljen finansieres gennem salg af ledige DSB-arealer.

DSB er forpligtet til at etablere parkeringspladser for såvel bilister og cyklister, og dertil knyttede adgangsveje og omstigningsforhold ved stationerne. Udmøntning af puljen fremgår af Figur 40.

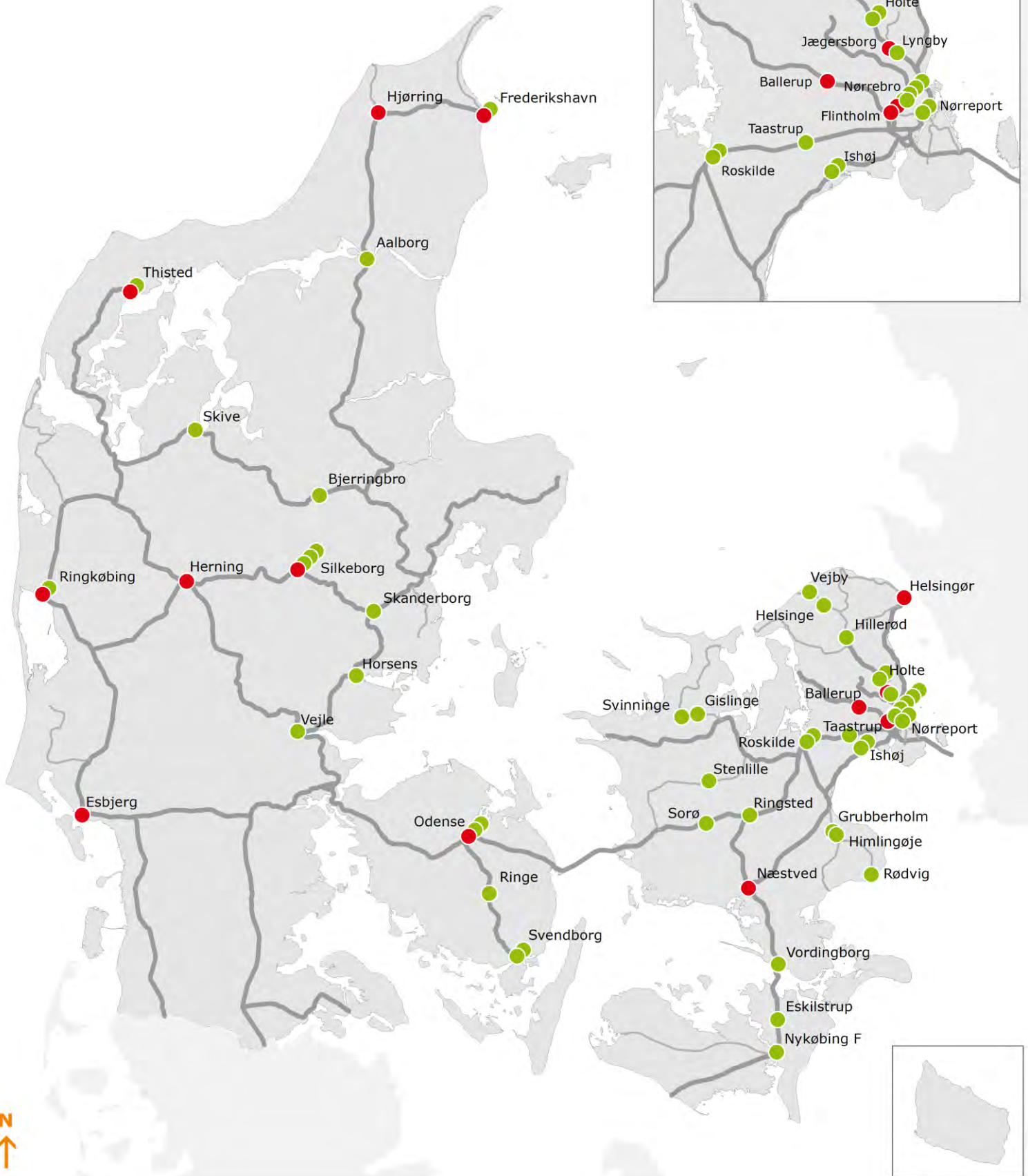
Cykelpulje

Udover ovennævnte puljer administrerer Vejdirektoratet en cykelpulje.

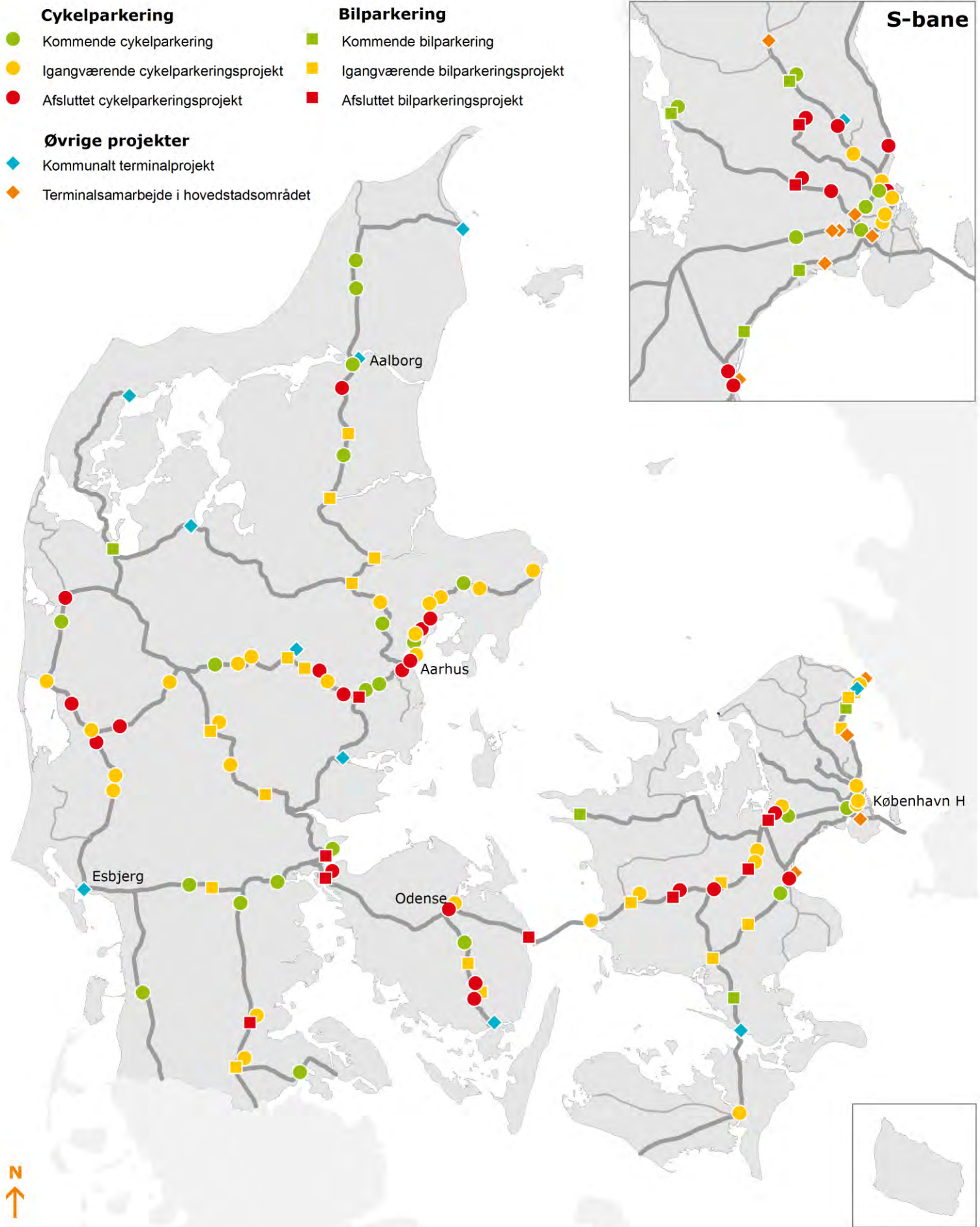
Formålet med cykelpuljen er at forbedre forholdene for cyklister, så cyklen bliver en mere attraktiv transportform – og dermed også mere attraktiv som tilbringer til den kollektive trafik.

Figur 39. Buspuljeprojekter på stationer, ansøgningsrunde 1-6

- Igangsat
- Afsluttet



Figur 40. DSBs pulje til bedre adgang til den kollektive trafik



Passagerudviklingen frem til i dag

Togtrafikken på det statslige banenet er i perioden 1995-2010 vokset med 37 % fra 4,6 mia. til 6,2 mia. personkm, primært som følge af bedre togbetjening. Etablering af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen inkl. Kastrupbanen har haft størst betydning.

Tog og bus udgør i dag 12 % af persontransportarbejdet. Det er en lille stigning i forhold til 1995, hvor markedsandelen var 11 %.

Som kortet næste side viser, kører der langt flest passagerer på banestrækningerne i Hovedstadsområdet og på hovedbanen mellem København og Østjylland.

Udviklingen frem til i dag (1995-2010)

Passagertrafikken på de statslige banestrækninger er vokset betydeligt i perioden 1995-2010. Således er transportarbejdet vokset 37 % fra 4,6 mia. personkm årligt til 6,2 mia. personkm årligt, svarende til en gennemsnitlig vækst på 2 % årligt. Passagerantallet er steget 20 % fra 141 mio. rejser årligt til 169 mio. rejser årligt.

Væksten er primært et resultat af markant udvidet og forbedret togbetjening. Af den

samlede vækst på 1,7 mia. personkm årligt, vurderes ca. 1,5 mia. at skyldes forbedret togbetjening. Etablering af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen har haft størst betydning med henholdsvis ca. 0,7 og ca. 0,4 mia. personkm., men andre projekter har også haft effekt. Ringbaneprojektet og en afsmittende effekt af metroen har tilsammen givet ca. 0,2 mia. personkm. Øvrige baneforbedringer som dobbeltspor på Frederikssundsbanen, forbedringer på Svendborgbanen, nærbane i Aarhus og Aalborg samt en række nye stationer og løbende køreplanforbedringer kan tilskrives de sidste 0,2 mia. personkm.

Baggrundsforhold som befolknings- og arbejdspladsudvikling, længere pendlingsafstande og ændret bilrådighed samt udvikling i prisforholdet mellem kollektiv og individuel trafik har imidlertid også påvirket trafikudviklingen i både positiv og negativ retning med tilsammen 0,2 mia. personkm.

Tabel 10. Transportarbejde på statens baner

mio personkm/år			ændring		skønnet årsag	
	1995	2010	total	%	betjening	baggrund
Intern S-tog	1.148	1.029	-119	-10%	96	-215
Øvr. Østdk	1.256	1.672	416	33%	255	161
Vestdk	872	1.153	281	32%	182	99
Over Storebælt	1.127	1.961	834	74%	674	160
Over Øresund	5 *)	272	266	-	266	-
Øvr. international	155	153	-2	-1%	40	-42
Sum	4.563	6.240	1.677	37%	1.513	163

Tabel 11. Passagerer på statens baner

mio rejser/år			ændring		skønnet årsag	
	1995	2010	total	%	betjening	baggrund
Intern S-tog	87	86	-1	-2%	12	-13
Øvr. Østdk	32	43	11	33%	10	1
Vestdk	15	21	5	36%	4	1
Over Storebælt	5	8	4	77%	3	1
Over Øresund	0 *)	11	10	-	10	-
Øvr. international	1	1	0	9%	0	-0
Sum	141	169	29	20%	39	-10

*) Rejser via. Helsingør - Helsingborg

Samlet set er både befolkningstal og antal arbejdspladser steget med 6%, jf. nedenstående tabeller.

Der er store regionale forskelle. I Hovedstadsområdet og Østjylland har der været betydelig vækst i både befolkning og arbejdspladser, mens der især i Vestdanmark uden for Østjylland har været stagnation eller nedgang.

Højere bilrådighed giver færre togrejser. Bilrådigheden er på landsplan steget med 22%, dog hele 31% i Hovedstadsområdet uden for København og Frederiksberg. Vest for Storebælt har den relative vækst i bilrådigheden været lidt under landsgennemsnittet.

Udviklingen i baggrundsforholdene peger dermed i forskellige retninger, og vurderes samlet set kun at have medført en begrænset vækst for transportarbejdet med tog i størrelsesordenen 0,2 mia. personkm.

Tabel 12. Befolkningsudvikling 1995-2010.

Befolkning x1000	1995	2010	Ændring
København&Frederiksberg	559	629	12%
Hovedstadsområdet i øvrigt	1.180	1.251	6%
ØstDK uden for HO	590	628	6%
Østjyske bybånd	1.172	1.301	11%
Vestdanmark i øvrigt	1.714	1.735	1%
Hele Danmark	5.216	5.544	6%

Tabel 13. Arbejdspladsudvikling 1995-2011

Arbejdspladser x1000	1995	2010	Ændring
København&Frederiksberg	334	382	14%
Hovedstadsområdet i øvrigt	555	607	9%
ØstDK uden for HO	249	248	0%
Østjyske bybånd	466	523	12%
Vestdanmark i øvrigt	933	919	-2%
Hele Danmark	2.537	2.678	6%

Tabel 14. Biler pr. 1.000 indbyggere 1995-2011

Biler pr. 1000 indb.	1995	2010	Ændring
København&Frederiksberg	173	210	21%
Hovedstadsområdet i øvrigt	290	381	31%
ØstDK uden for HO	312	379	22%
Østjyske bybånd	295	345	17%
Vestdanmark i øvrigt	321	386	20%
Hele Danmark	291	354	22%

Intern S-tog

Antal rejser internt på S-banen er stagneret i perioden, og transportarbejdet er faldet 10%. Den gennemsnitlige rejselængde er altså blevet kortere. Modsatrettede forhold har

spillet ind. På de centrale dele af S-banen er trafikken steget, mens den er faldet i byfingrene. I centalkommunerne er befolkning og arbejdspladser steget, hvilket sammen med markante forbedringer (Metro og Ringbane m.m.) har givet flere passagerer. Den samlede pendling mellem centalkommunerne og omegnen er faldet trods stigende antal arbejdspladser i centalkommunerne.

Seneste udvikling på S-banen

Passagertallet i S-togene er steget ca. 10% fra 2010 til 2011. Det skyldes primært, at man efter mange års ombygning havde et år uden sporarbejder i 2011, hvorved der er fuld effekt af de tidligere års forbedringer.

Dertil kommer ekstra passagerer bl.a. som følge af indførelsen af gratis cykelmedtagning. Også VM i cykling har bidraget med mange ekstra passagerer.

Indenfor centralafsnittet

På de centrale dele af S-banen (dvs. indenfor Ringbanen inklusive denne) er den interne passagertrafik vokset med 8,9 mio. rejser årligt og ca. 35 mio. personkm årligt, henholdsvis næsten 70% og 60%.

En stor del af væksten skyldes Ringbanens forlængelse til Ny Ellebjerg med indførelse af 5-minuttersdrift. Også på strækningen Hellerup-Valby er den interne trafik steget betydeligt. Her er togbetjeningen forbedret med en køreplan, hvor alle tog stopper på alle stationer indenfor Ringbanesnittet, hvilket har givet markante forbedringer på stationer som Svanemøllen, Nordhavn, Dybbølsbro og Enghave. Desuden er mange korte rejser på centralafsnittet blevet mere attraktive pga. metroen. Samlet vurderes forbedringer at have medført en tilgang på 6 mio. passagerer og knap 25 mio. personkm årligt.

Hertil kommer, at baggrundsudviklingen har været gunstig med en betydelig vækst i befolkning og arbejdspladser i centalkommunerne (København og Frederiksberg). Siden 1995 er befolkningstallet i centalkommunerne vokset med 12%, og antallet af arbejdspladser er vokset med 14%. De fleste nye arbejdspladser i centalkommunerne lokaliseres stationsnært, hvilket er en meget væsentlig vækstfaktor for togtrafikken. Pendlingsmønsteret har ændret sig i retning af, at flere både bor og arbejder i centalkommunerne, mens færre pendler fra de nære omegnskommuner. Det har medført flere togrejser internt på det centrale afsnit på bekostning af S-togrejser fra omegnskommunerne til København.

Tabel 15. Transportarbejde intern S-tog

mio personkm/år	1995	2010	ændring		skønnet årsag	
			total	%	betjening	baggrund
Centralafsnit *)	58	93	35	60%	24	11
Central-byfingre	836	735	-101	-12%	48	-149
Øvrige	253	201	-53	-21%	24	-76
Sum	1.148	1.029	-119	-10%	96	-215

Tabel 16. Passagerer intern S-tog

mio rejser/år	1995	2010	ændring		skønnet årsag	
			total	%	betjening	baggrund
Centralafsnit *)	14	23	9	67%	6	3
Central-byfingre	50	44	-6	-12%	3	-9
Øvrige	24	19	-5	-21%	3	-8
Sum	87	86	-1	-2%	12	-13

*) dvs. rejser indenfor Ringbanen (inklusive denne).

Mellem centralafsnittet og byfingrene

Mellem centralafsnittet og byfingrene er trafikken faldet 12%, en nedgang på 6 mio. rejser og godt 100 mio. personkm årligt. Der er tale om væsentlige trafikstrømme i korridorer, hvor togandelen ellers er særlig høj pga. kombinationen af god togtilgængelighed og dårlig biltilgængelighed, herunder besværlige parkeringsforhold i centralkommunerne, som ikke er blevet mindre besværlige i perioden.

Togudbuddet er stort set uændret i byfingrene, bortset fra mindre forbedringer på Frederikssundsfingeren og Farumfingeren. Der er dog sket mærkbare forbedringer som følge af metroen og Ringbaneforlængelsen. Uden disse forbedringer ville trafikken mellem centralafsnittet og byfingrene være faldet mere, formentlig op mod 20%.

Årsagen til nedgangen er bl.a., at den samlede pendling fra byfingrene til centralkommunerne er faldet med omkring 6% i perioden 1995-2010, trods stigende antal arbejdspladser i centralkommunerne. I stedet pendles mere på tværs af byfingrene. Dertil kommer, at bilbestanden i hovedstadsområdet udenfor centralkommunerne er steget fra ca. 300 til ca. 400 biler pr. 1000 indbyggere. I København og Frederiksberg er bilrådigheden lidt over 200 biler pr. 1000 indbyggere, hvilket også er markant flere end tidligere.

Desuden bliver størstedelen af arbejdspladserne uden for centralkommunerne - trods indførelse af stationsnærhedsprincippet i 1989 -

gennemgående lokaliseret langt fra stationerne. I de ydre byfingre er omkring 70% af arbejdspladstilvæksten lokaliseret mere end 1 km fra en station. Lokalisering langt fra stationerne er i meget høj grad med til at svække den kollektive trafik i forhold til bilen.

Endelig har billetpriserne udviklet sig ugunstigt i forhold til bilkørselsomkostninger, hvilket har medvirket til faldende toganvendelse.

Øvrige

Den interne trafik i de enkelte byfingre er faldet 21%, en nedgang på 5 mio. rejser og ca. 50 mio. personkm årligt. Det faldende passagertal i S-togene er sket på trods af stigning i befolkningstallet på 6% og stigning i antal arbejdspladser på 9% i Hovedstadsområdet uden for centralkommunerne.

Togbetjeningen er grundlæggende uændret bortset fra visse forbedringer i Farumfingeren og Frederikssundsfingeren. Sidstnævnte som følge af dobbeltsporsudbygning mellem Ballerup og Frederikssund. Årsagen skal som ovenfor findes i stigende bilrådighed, der medfører ændrede pendlingsmønstre med stigende bilbaseret pendling på tværs af byfingrene samt faldende togmarkedsandele indenfor byfingrene.

Trafikken mellem byfingrene er ubetydelig for S-banen pga. for dårlig konkurrenceevne i disse relationer, uanset den tiltagende pendling på tværs af byfingrene.

Tabel 17. Transportarbejde øvrig trafik øst for Storebælt

mio personkm/år			ændring		skønnet årsag	
	1995	2010	total	%	betjening	baggrund
Intern HO	574	740	166	29%	172	-6
HO – øvr. Østdk	604	840	237	39%	75	162
Intern øvr. Østdk	78	91	13	17%	8	5
Sum	1.256	1.672	416	33%	255	161

Tabel 18. Passagerer øvrig trafik øst for Storebælt

mio rejser/år			ændring		skønnet årsag	
	1995	2010	total	%	betjening	baggrund
Intern HO	21	29	8	35%	8	-1
HO – øvr. Østdk	8	10	3	35%	1	2
Intern øvr. Østdk	3	3	0	11%	0	-0
Sum	32	43	11	33%	10	1

Øvrig trafik øst for Storebælt

Den interne trafik øst for Storebælt er steget betydeligt, godt 30%, i perioden 1995-2010, hvilket først og fremmest er et resultat af, at togbetjeningen er betydeligt udvidet og forbedret henover perioden.

Især har etablering af en bane til Kastrup haft betydning, men også en række løbende køreplanforbedringer samt bedre muligheder for at komme videre rundt i tætbyen med Metro og Ringbane har haft mærkbar betydning.

Hertil kommer betydningen af en markant øget pendling mellem hovedstadsområdet og øvrige Sjælland i perioden 1995-2010, der har været så kraftig, at det trods øget biltæthed m.v. har betydet stigning i passagerantal.

Indenfor hovedstadsområdet

Passagertrafikken indenfor hovedstadsområdet er vokset betydeligt med 8 mio. rejser og knap 170 mio. personkm årligt, henholdsvis 35% og knap 30%. Væksten er næsten udelukkende et resultat af en stærkt forbedret togbetjening siden 1995.

Først og fremmest har banen til Kastrup, som åbnede i 1998, medført en stigning på ca. 5 mio. rejser og knap 90 mio. personkm. Andre forbedringer i togbetjeningen vurderes tilsammen at have medført ca. 3 mio. flere rejser og ca. 120 mio. ekstra personkm årligt. Der er dels tale om løbende køreplanudvidelser. Dels er det en afsmittende effekt af metroen og forbedringer på S-banen, herunder især Ringbanen.

Baggrundsudviklingen synes samlet set at have medført et uændret antal rejser. Der har

været en befolknings- og arbejdspladsvækst på 5-10% i Helsingør- og Roskildefingeren, som har ført til en stigende intern pendling i byfingrene. Til gengæld har der været faldende indpendling til København.

Udviklingen er præget af stigende biltæthed samt motorvejsudbygninger, der har fundet sted på Helsingørmotorvejen, Motorringvejen, omkring Roskilde og på Køgebugtmotorvejen samt den nybyggede motorvej mellem Sjælland og Amager over Kalvebod. Også ugunstig billetprisudvikling i forhold til bilkørselsomkostninger har negativ indvirkning på antal togpassagerer.

Mellem hovedstadsområdet og øvrige Sjælland

Passagertrafikken mellem hovedstadsområdet og øvrige Sjælland er vokset betydeligt med 3 mio. rejser og knap 250 mio. personkm årligt, ca. 35%.

Væksten er dels et resultat af løbende køreplanforbedringer, som har fundet sted på alle strækninger. Desuden er der en vis effekt af banen til Kastrup samt afsmittende effekt af metroen m.m. Tilsammen vurderes udbudsforbedringer at have medført en tilvækst på 1 mio. rejser og omkring 75 mio. personkm årligt.

Hertil kommer en markant baggrundsvækst, som har betydet en vækst på 2 mio. rejser og 160 mio. personkm årligt. Årsagen er, at den samlede pendling fra de større sjællandske byer til hovedstadsområdet er steget med **50% fra 1995 til 2010. At det alligevel "kun" har medført ca. 25% mere togtrafik hænger sammen med ovenfor nævnte stigende biltæthed og ændrede konkurrenceforhold mellem bil og bane.**

Indenfor øvrige Sjælland

Den interne trafik udenfor hovedstadsområdet er også steget, men kun med 11% flere rejser og knap 15 mio. personkm årligt. Væksten er primært et resultat af den forbedrede togbetjening siden 1995.

Baggrundsudviklingen har samlet set ikke medført flere rejser. Langs de sjællandske regionalbaner har der været befolkningsvækst på 5-10%, men en lille nedgang i antal arbejdspladser.

Vest for Storebælt

Den interne trafik vest for Storebælt er steget betydeligt i perioden 1995-2010. Således er transportarbejdet vokset 32% og passagerantallet 36%.

Størst betydning har trafikken i Østjylland (her defineret som korridoren fra Odense og Kolding til Randers og samt korridoren Aarhus-Silkeborg). En tredjedel af trafikken vest for Storebælt rejser i dag internt i denne korridor, og yderligere en tredjedel skal til og fra denne korridor fra andre områder vest for Storebælt. Stort set hele væksten vest for Storebælt vedrører Østjylland.

Intern og til/fra Østjylland

I Østjylland er passagertallet vokset med ca. 65% i perioden 1995-2010, en vækst på 5 mio. rejser og godt 300 mio. personkm årligt. For rejser internt i det østjyske bybånd har stigningen endda været endnu større, omkring 80%, svarende til en vækst på 3 mio. rejser og ca. 175 mio. personkm. For øvrige rejser relateret til Østjylland er passagertallet vokset med godt 50%, en vækst på 2 mio. rejser og ca. 130 mio. personkm.

Der er flere årsager til den markante vækst.

En del skyldes nye stationer og forskellige køreplanudvidelser, som i alt vurderes at have medført ca. 2 mio. flere rejser og ca. 120 mio. flere personkm. På strækningen Fredericia-Aarhus kører i dag ca. en tredjedel flere tog end i 1995. På strækningen Aarhus-Silkeborg er udbuddet fordoblet. Desuden er der bedre forbindelser internt i trekantsområdet.

Forbedringerne skønnes at have bidraget op til 20% for interne østjyske rejser og 10% for rejser mellem Østjylland og øvrige områder vest for Storebælt. Desuden er der åbnet tre nye stationer: Viby J og Hørning i 2003 som en del af nærbaneprojektet i Aarhus og Hedensted i 2006. De tre nye stationer har bidraget ca. 0,6 mio. rejser årligt.

Hertil kommer en betydelig baggrundsvækst. Som det eneste område i Jylland har der i det østjyske bybånd været vækst i både befolkning og arbejdspladser på omkring 11-12%, hvilket i sig selv har bidraget med en vækst i passagertallet.

Pendlingsmønstrene har også ændret sig, hvilket er en meget væsentlig vækstfaktor. Flere pendler længere, ikke mindst mellem de store stationsbyer, hvor togandelen er relativt stor, dog stadig væsentligt lavere end pendlingen fra Sjælland mod København. Den lavere togandel i Østjylland sammenlignet med pendlingen til København skyldes bl.a. den væsentlig bedre biltilgængelighed, herunder bedre parkeringsmuligheder. Dertil kommer at langt størstedelen af byudviklingen i Østjylland sker langt fra stationerne.

Tabel 19. Transportarbejde intern trafik vest for Storebælt

mio personkm/år			ændring		skønnet årsag	
	1995	2010	total	%	betjening	baggrund
Intern Østjylland	212	385	173	82%	47	126
Til/fra Østjylland	394	525	131	33%	78	53
Øvrige	266	243	-23	-9%	57	-80
Sum	872	1.153	281	32%	182	99

Tabel 20. Passagerer intern trafik vest for Storebælt

mio rejser/år			ændring		skønnet årsag	
	1995	2010	total	%	betjening	baggrund
Intern Østjylland	4	8	3	78%	1	2
Til/fra Østjylland	4	6	2	54%	1	1
Øvrige	7	7	-0	0%	2	-2
Sum	15	21	5	36%	4	1

Pendlingen mellem de større byer i det østjyske bybånd er steget med omkring 70%. Pendlingen til Aarhus fra de øvrige større østjyske byer er endda omtrent fordoblet. Der har også været en væsentlig stigning i pendlingen fra andre større byer i Jylland til byerne i det østjyske bybånd. Længere pendlingsafstande har medført passagervækst, idet togets markedsandel vokser med stigende pendlingsafstand.

En modsat rettet faktor er stigende biltæthed samt motorvejsudbygninger (bl.a. mellem Aarhus og Herning og ved Vejle Fjord), hvilket dog ikke har opvejet effekten af de ændrede rejsemønstre.

Øvrige rejser vest for Storebælt

Den øvrige trafik vest for Storebælt er stort set uændret i perioden 1995-2010.

Stagnationen dækker dog over en kombination af en vækst som følge af nye stationer og køreplanudvidelser, som i alt vurderes at have medført knap 2 mio. nye rejser, og en stort set tilsvarende nedgang pga. ugunstige baggrundsforhold.

Nogle steder er der samlet set tale om nedgang, mens man andre steder, hvor der er realiseret forbedringer, har oplevet en mindre vækst. Fx har der været et fald på strækningen fra Esbjerg til Tønder, men vækst omkring Aalborg.

Åbning af fem stationer på den nye Aalborg Nærbane med tilhørende køreplanudvidelser, samt fire nye stationer i Midt- og Vestjylland (Gjesing i Esbjerg, Varde Kaserne, Birk Centerpark øst for Herning og Herning Messecenter), har tilsammen bidraget med ca. 0,7 mio. rejser årligt.

Hertil kommer køreplanforbedringer mellem Aarhus og Herning, Aarhus og Viborg, Esbjerg og Varde samt omfattende forbedringer på Svendborgbanen, der tilsammen vurderes at have medført i størrelsesordenen 1,3 mio. flere rejser årligt. Desuden har togene kørt med høj driftsstabilitet

Til gengæld har baggrundsudviklingen medført en nedgang. Befolkningen udenfor Østjylland er kun vokset ganske lidt i perioden 1995-2010, men i større byer som fx Herning, Viborg og Holstebro har der været en befolkningsvækst på omkring 5% på bekostning af befolkningsnedgang i

landområderne og de mindre byer. Tilflytningen til de større byer har umiddelbart en positiv effekt på toganvendelsen. Det samme gælder generelt længere pendlingsafstande blandt midt- og vestjyderne.

I modsat retning trækker højere biltæthed, samt en forrykkelse af konkurrenceforholdet mellem bil og bane, dels pga. ugunstig prisudvikling, og dels pga. at der siden 1995 er sket en del højklassede vejudbygninger – motorveje og omfartsveje – især i Nordjylland og i Midt- og Vestjylland samt motorvej på Fyn. Dette har haft en negativ effekt på togenes passagertal, som overstiger betydningen af længere pendling og tendens til koncentration af befolkning og arbejdsplads i de større byer.

Over Storebælt

Trafikken over Storebælt er steget ca. 75% i perioden 1995-2010, en vækst på 0,8 mia. personkm og 4 mio. rejser årligt.

Storebæltsforbindelsen, der blev taget i brug 1997, skar lidt over en time af rejsetiden. Desuden blev IC-trafikken udvidet fra timesdrift til halvtimesdrift. Fra 1996-2000 steg trafikken over Storebælt fra 4,7 til 6,7 mio. rejser årligt (et mindre midlertidigt fald i 1998 skyldes bilbroens ibrugtagning). Efterfølgende er trafikken steget yderligere til knap 8,4 mio. rejser årligt. En del skyldes yderligere planforbedringer med lyntog hver time.

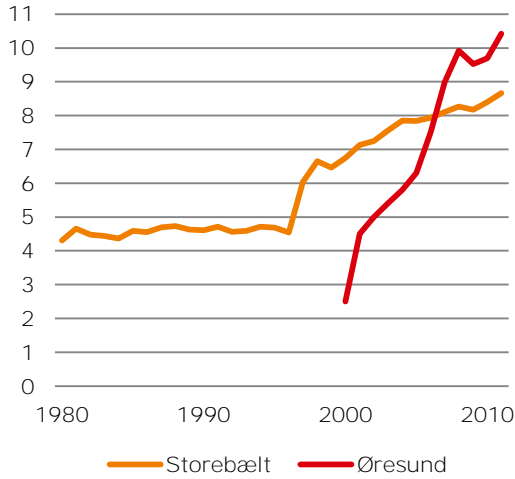
Desuden er der afsmittende effekt fra Øresundsprojektet med banen til Kastrup fra 1998 samt for metroen fra 2002. Rejsende over Storebælt til Kastrup (samt Tårnby og Ørestad) omfatter i 2010 ca. 0,8 mio. rejser og ca. 200 mio. personkm, hvilket har været stigende i takt med flytrafikkens udvikling. Uden Storebælts- og Øresundsprojektet ville denne trafik sandsynligvis have været ubetydelig.

Det meste af trafikstigningen over Storebælt vurderes således at være relateret til projekter og køreplanforbedringer, kun en mindre del tilskrives baggrunds-vækst. Det kan underbygges af, at trafikken over Storebælt i de 15 år forinden var stort set konstant.

Beregningsmæssigt er antaget, at væksten siden 2005 kan tilskrives baggrundsforhold, men der er tale om en ret usikker vurdering.

Figur 42. Udviklingen over Storebælt og Øresund

mio.rejser årligt



Note: Antal rejser på Øresundsbroen år 2000 er efter broens åbning 1. juli 2000. Der var 3,6 mio. rejser med hurtigbåd over Øresund i 1999.

Over Øresund

Trafikken over Øresund udgjorde godt 250 mio. personkm (regnet til landegrænsen) og 11 mio. rejser i 2010, heraf er 0,8 mio. rejser og knap 20 mio. personkm årligt via Helsingør-Helsingborg.

Trafikken over Øresundsbroen har gennem de første godt ti år været præget af to vidt forskellige perioder. I perioden fra 2000 til foråret 2008 voksede persontrafikken markant fra ca. 4½ mio. rejser til ca. 10 mio. rejser. Det var i særlig grad pendlingstrafikken, som

voksede, hvilket i høj grad var drevet af stigende forskel i arbejdskraftefterspørgsel og boligpriser på dansk og svensk side i en periode med højkonjunktur.

I 2009-2010 var Øresundstrafikken stagnerende, men det seneste år er den igen vokset, hvilket formentlig har en nær sammenhæng med Citytunnelen i Malmø, der blev taget i brug i december 2010.

Lufthavnen i Kastrup har på nær et enkelt år (2009) haft et stigende antal flypassagerer gennem hele perioden, hvilket har afsmittende virkning på togtrafikken både over Øresund og internt på dansk side.

Uden den faste Øresundsforbindelse ville der ikke have været nogen trafik, og derfor tilskrives hele trafikomfanget de gennemførte forbedringer i togudbuddet.

Øvrige international

Den øvrige internationale trafik har gennemgået betydelige ændringer siden 1995, selvom det samlede antal rejser og transportarbejde er nogenlunde det samme. I 1995 fandtes et forholdsvis udbredt internationalt togsystem med forbindelser til store dele i Europa. Dette marked er i al væsentlighed overtaget af flytrafik i dag, som har haft markant faldende priser og udvidede rutenet i perioden. Tilbage findes primært togforbindelser til Hamburg og Berlin, hvortil samkvemmet til gengæld er langt større end tidligere. Hertil kommer forbindelse til Bornholm i sammenhæng med Øresundsforbindelsen.

Passagerudviklingen de kommende år

Fra 2010 til 2027 forventes persontrafikken på det statslige banenet at stige fra 6,2 til 9,4 mia. personkm årligt, hvilket er en vækst på 50%. På det samlede banenet forventes persontrafikken at stige fra 6,6 til 10,8 mia. personkm årligt. Væksten på det statslige banenet er dels et resultat af besluttede baneprojekter, dels resultat af udviklingen i en række baggrundsforhold såsom befolkningsudvikling, arbejdspladsudvikling og udvikling i bilejerskab m.m. (baggrundsvækst).

Persontrafikken på det statslige banenet forventes at vokse med 50% fra 2010 til 2027. Det er en gennemsnitlig årlig vækst på knap 2,5%. Men der er, som det fremgår af nedenstående tabeller, store regionale forskelle i passagerudviklingen. Tabellerne viser den forventede passagerudvikling frem til 2027 fordelt på hovedsegmenter.

Tabel 21. Forventet udvikling i transportarbejde 2010-2027 fordelt på hovedsegmenter

mia personkm	2010	2017	2022	2027
Intern S-bane	1,0	1,2	1,1	1,2
Øvr. intern Østdanmark	1,7	1,9	2,4	2,5
Intern Vestdanmark	1,2	1,4	1,5	1,5
Over Storebælt	2,0	2,4	3,1	3,4
Over Øresund	0,3	0,4	0,4	0,4
Øvrig udland	0,2	0,2	0,4	0,4
Total statslige baner	6,2	7,4	8,9	9,4
Øvrige baner*	0,4	0,7	1,2	1,4
Total alle baner	6,6	8,1	10,1	10,8

* Metro, letbaner og privatbaner

Tabel 22. Forventet udvikling i passagerer 2010-2027 fordelt på hovedsegmenter

mio rejser	2010	2017	2022	2027
Intern S-bane	86	94	96	98
Øvr. intern Østdanmark	43	48	56	58
Intern Vestdanmark	21	23	24	24
Over Storebælt	8	10	14	15
Over Øresund	11	15	16	17
Øvrig udland	1	1	2	2
Total statslige baner	169	191	208	214

Note: I opgørelsen indgår hver rejse kun i ét segment. En rejse fra Hillerød til Aarhus optræder fx kun i "Over Storebælt" uanset, at S-tog er anvendt fra Hillerød til København H, hvor der skiftes til lyntog. Segmentet "Intern S-bane" indeholder således kun rene S-bane rejser, hvorfor tallet ikke svarer til det samlede antal rejser med S-tog.

Årsag til passagerudvikling

En stor del af den samlede vækst skyldes besluttede udbygninger af banenettet, som i

perioden 2010-2027 forventes at medføre en vækst på 1,6 mia. personkm.

Størst betydning har den nye bane mellem København og Ringsted via Køge, som er første afgørende skridt i visionen om en timemodel mellem København, Odense, Aarhus og Aalborg. Der forventes en samlet vækst på 0,6 mia. personkm i 2027, hvor især trafikken over Storebælt har betydning. Desuden opnås betydelig vækst i regionaltrafikken øst for Storebælt, hvor en mærkbar del vil være overflyttet fra S-tog mellem Køge og København.

Øvrige baneudbygninger forventes at medføre samlet vækst på 0,7 mia. personkm i 2027. Her er det især Femern Bælt-forbindelsen og udbygning til 200 km/t mellem Ringsted og Odense, samt signalprogrammet og afledte effekter af metro og letbaner, der har betydning.

Andre initiativer som Rejsekort, takstnedsættelser mv. forventes at medføre en samlet vækst på 0,3 mia. personkm i 2027.

Omtrent halvdelen af den samlede vækst frem til 2027 er en baggrundsvækst på 1,5 mia. personkm, som dels skyldes befolkningsvækst centreret omkring de større byer, og dels en fortsat forskydning i generel adfærd mod længere rejser, som lettere tiltrækkes med tog end korte rejser.

Uden for det statslige banenet forventes en meget betydelig vækst som følge af metroens udvidelse med en Cityring samt letbaner i Aarhus og i den københavnske vestegn på Ring 3. Også på privatbanerne forventes vækst.

En deltaljeret opgørelse af årsagerne til den forventede passagerudvikling i rejser og transportarbejde fremgår af Tabel 23 og Tabel 24.

Tabel 23. Årsager til forventet passagerudvikling på statslige baner 2010-2027

mio rejser/år	Intern S-tog	Øvr. intern Øst	Intern Vest	Storebælt	Øresund	Øvr. Udland	Total
Situation 2010	86,0	42,6	20,8	8,3	10,5	1,0	169,2
Langå-Struer	-	-	0,1	0,0	-0,0	-0,0	0,1
Langeskov	-	-	0,2	0,1	0,0	-0,0	0,3
Nordbanen	0,8	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,9
Nordvestbanen	-	1,1	-	0,0	0,0	0,0	1,1
Vamdrup-Vojens	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Letbane Århus	-	-	-0,7	0,1	-	0,0	-0,6
Gødstrup	-	-	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2
København-Ringsted	-1,9	5,2	-	1,7	0,0	0,1	5,1
Hobro-Aalborg	-	-	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Metrocityring	-2,4	1,6	-	0,1	0,2	0,1	-0,4
Letbane Ring3	2,7	-0,1	-	-	-	-	2,5
Hillerød Syd	0,3	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,3
Ringsted-Odense	-	0,0	-0,0	0,5	0,0	0,0	0,5
Femernbælt	-	-	-	-	-	1,1	1,1
Signalprogrammet	1,6	0,4	0,2	0,1	-	0,0	2,3
Baneprojekter total	1,1	8,2	0,0	2,8	0,2	1,2	13,6
Andre initiativer	4,5	2,3	1,1	0,5	-	0,0	8,4
Baggrundsvækst	6,4	4,5	2,4	3,3	6,3	0,0	22,8
Situation 2027	98,0	57,6	24,4	14,9	17,0	2,2	214,1

Tabel 24. Udvikling i transportarbejde 2010-2027 fordelt på årsag

Mio personkm	Intern S-tog	Øvr. intern Øst	Intern Vest	Storebælt	Øresund	Øvr. Udland	Total
Situation 2010	1.029	1.672	1.153	1.961	272	156	6.244
Langå-Struer	-	-	8	1	-0	-0	9
Langeskov	-	-	9	14	0	-0	23
Nordbanen	18	1	-	0	1	0	20
Nordvestbanen	-	50	-	3	0	0	54
Vamdrup-Vojens	-	-	1	2	1	2	6
Letbane Århus	-	-	10	44	-0	-0	54
Gødstrup	-	-	5	2	0	0	7
København-Ringsted	-94	286	-	343	6	12	552
Hobro-Aalborg	-	-	13	4	0	0	17
Metrocityring	7	92	-	48	3	16	165
Letbane Ring3	18	-6	-	-	-	-	12
Hillerød Syd	7	1	-	2	0	0	10
Ringsted-Odense	-	2	-1	94	2	1	98
Femernbælt	-	-	-	-	-	193	193
Signalprogrammet	19	18	11	22	-	0	69
Baneprojekter total	-25	443	56	578	12	224	1.288
Andre initiativer	56	92	66	121	-	0	334
Baggrundsvækst	114	267	259	700	161	0	1.502
Situation 2027	1.173	2.474	1.534	3.360	445	381	9.367

Tabel 25. Transportarbejde intern S-tog 2012-2027

mio personkm /år	2010	2027	ændring		skønnet årsag	
			total	%	betjening	baggrund
Centralafsnit *)	93	89	-4	-5%	-6	1
Central-byfingre	735	832	97	13%	10	87
Øvrige	201	252	51	26%	26	25
Sum	1.029	1.173	144	14%	31	114

Tabel 26. Passagerer intern S-tog 2012-2027

mio rejser/år	2010	2027	ændring		skønnet årsag	
			total	%	betjening	baggrund
Centralafsnit *)	23	22	-2	-7%	-2	0
Central-byfingre	44	51	8	17%	3	4
Øvrige	19	25	6	32%	4	2
Sum	86	98	12	14%	6	6

*) dvs. rejser indenfor Ringbanen (inklusive denne).

Intern S-tog

Antal rejser internt på S-banen forventes tilsammen at stige med 12 mio. rejser (144 mio. personkm) årligt, en vækst på 14%.

Kortere køretid på Nordbanen mellem Lyngby og Hillerød samt ny station syd for Hillerød giver ca. 1 mio. nye rejser (25 mio. personkm) årligt. Der forudses ikke andre ændringer af togbetjeningen, men en række baneprojekter har modsatrettet afsmittende betydning.

Metrocityring giver et samlet minus på godt 2 mio. rejser, men stort set uændret transportarbejde. Indenfor centralafsnittet sker en nettooverflytning fra S-banen på godt 3 mio. rejser (11 mio. personkm) årligt. Mellem centralafsnittet og byfingrene opnås til gengæld en vækst på 1½ mio. rejser (21 mio. personkm) årligt. Endelig regne OTM med, at Metrocityringen vil medføre en generel omfordeling af aktivitet i hovedstadsområdet mod centralkommunerne, hvilket giver et minus internt i byfingrene på knap ½ mio. rejser årligt (3 mio. personkm).

København-Ringsted medfører et minus på 2 mio. rejser (94 mio. personkm) årligt, hvilket altovervejende skyldes en overflytning fra Køge Bugt Banen til den ny bane via Køge.

Letbane i Ring 3 giver et samlet plus på godt 2½ mio. rejser (18 mio. personkm) årligt, primært i form af korte rejser internt i byfingrene til letbanens knudepunkter.

Endelig forventes signalprogrammet og andre initiativer tilsammen at give et plus på ca. 6 mio. rejser (75 mio. personkm) årligt.

Udvikling i baggrundsforhold jf. TIM forventes at medføre vækst på ca. 6½ mio. rejser (114 mio. personkm) årligt.

Udover de interne S-togsrejser anvendes S-tog ofte i kombination med regional- og fjerntog. Det samlede antal rejser med S-tog forventes i alt at stige fra 93 mio. rejser i 2010 til 107 mio. rejser i 2027.

Øvrig trafik øst for Storebælt

Den interne trafik øst for Storebælt forventes at stige mærkbart med 15 mio. rejser (802 mio. personkm) årligt frem til 2027, ca. en tredjedel mere end i 2010, hvilket er omtrent samme relative vækst, man har oplevet de seneste 15 år med bl.a. ny bane til Kastrup.

Størst betydning får den ny bane mellem København og Ringsted, som forventes at medføre godt 5 mio. flere rejser (286 mio. personkm) årligt. Det er dels pga. helt nyt hurtigt togprodukt til Næstved via Køge, som medfører overflytning fra Køge Bugt Banen samt nye passagerer fra bl.a. Haslev, men også effekt af en række forudsatte køreplanforbedringer i regionaltrafikken på både Vestbanen og Sydbanen.

Desuden forventes en betydelig afsmittende virkning af metrocityringen på knap 2 mio. flere rejser (92 mio. personkm) årligt i den sjællandske regionaltrafik.

Hertil kommer udbygning af Nordvestbanen med flere og hurtigere tog, som forventes at medføre ca. 1 mio. flere rejser (50 mio. personkm) årligt. Øvrige baneprojekter, primært Signalprogrammet, forventes tilsammen at medføre ca. ½ mio. flere rejser årligt. Andre initiativer – rejsekort, takstnedsættelse etc. – forudsættes at give 2 mio. flere rejser årligt.

Udvikling i baggrundsforhold forventes at give 4½ mio. flere rejser (267 mio. personkm) årligt.

Tabel 27. Transportarbejde øvrig øst for Storebælt 2012-2027

mio personkm/år	2010	2027	ændring		skønnet årsag	
			total	%	betjening	baggrund
Intern HO	740	1.051	310	42%	220	90
HO – øvr. Østdk	840	1.313	473	56%	301	172
Intern øvr. Østdk	91	110	19	21%	13	6
Sum	1.672	2.474	802	48%	535	267

Tabel 28. Passagerer øvrig øst for Storebælt 2012-2027

mio rejser/år	2010	2027	ændring		skønnet årsag	
			total	%	betjening	baggrund
Intern HO	29	38	9	31%	6	3
HO – øvr. Østdk	10	16	5	51%	4	2
Intern øvr. Østdk	3	4	1	18%	1	0
Sum	43	58	15	35%	11	4

Vest for Storebælt

Trafikken vest for Storebælt forventes at stige med 3½ mio. rejser (380 mio. personkm) årligt frem til 2027, det er 17% flere rejser, men 33% større transportarbejde, dvs. gennemsnitsrejselængden stiger fra 55 til 63 km.

Det meste af væksten vedrører Østjylland, hvor trafikken stiger med godt 2½ mio. rejser årligt frem til 2027. Dette er dog en mere beskeden vækst end oplevet de seneste 15 år, hvor trafikken voksede med 5½ mio. rejser.

Årsagen er dels, at Grenaabanen forventes at udgå af det statslige net, hvorved ca. 1 mio. interne rejser årligt overføres til letbanen. Letbanen forventes dog til gengæld at medføre ca. 0,3 mio. nye rejser på de statslige baner vest for Storebælt.

Andre baneprojekter – signalprogrammet, station i Langeskov samt opgradering af

Langå-Struer og Hobro-Aalborg – medfører tilsammen ca. ½ mio. flere rejser årligt. Andre initiativer vurderes tilsammen at medføre knap 1 mio. flere rejser årligt.

Hertil kommer udvikling i baggrundsforhold, som jf. TIM vil medføre 2 mio. flere rejser årligt. Dette er kun det halve i forhold til de seneste 15 år, hvor baggrundsudvikling vurderes at have betydet ca. 4 mio. flere rejser årligt.

Den øvrige trafik vest for Storebælt forventes at vokse med ½-1 mio. rejser årligt, en følge af en række baneprojekter og andre initiativer.

Udvikling i baggrundsforhold forventes at medføre beskeden vækst på 0,1-0,2 mio. rejser årligt, hvilket dog er bedre end de seneste 15 år, hvor baggrundsforhold vurderes at have medført et fald på ca. 2 mio. rejser årligt.

Tabel 29. Transportarbejde vest for Storebælt 2012-2027

mio personkm/år	2010	2027	ændring		skønnet årsag	
			total	%	betjening	baggrund
Intern Østjylland	385	496	111	29%	16	95
Til/fra Østjylland	525	752	228	43%	81	147
Øvrige	243	285	42	17%	25	17
Sum	1.153	1.534	380	33%	122	259

Tabel 30. Passagerer vest for Storebælt 2012-2027

mio rejser/år	2010	2027	ændring		skønnet årsag	
			total	%	betjening	baggrund
Intern Østjylland	8	8	0,6	8%	-0	1
Til/fra Østjylland	6	8	2,1	33%	1	1
Øvrige	7	8	0,8	12%	1	0
Sum	21	24	3,5	17%	1	2

Over Storebælt

Trafikken over Storebælt forventes næsten fordoblet fra 8,3 mio. rejser 2010 til ca. 15 mio. rejser i 2027, en vækst på knap 7 mio. rejser årlig. Det er en procentuel vækst svarende til de seneste 15 år, hvor Storebæltsforbindelsen blev etableret. Transportarbejdet forventes at stige fra 2,0 mia. personkm årligt til 3,4 mia. personkm årligt.

En væsentlig årsag er realisering af timemodellens første etape med lyntog i halvtimesdrift og en rejsetid på en time København-Odense. Hertil kommer øvrige forbedringer som følge af den ny bane mellem København og Ringsted samt opgradering til 200 km/t Ringsted-Odense, hvor der også forudsættes flere og bedre regionaltoget, bl.a. via Køge. Tilsammen giver det en vækst på ca. 2½ mio. rejser årligt.

En lang række øvrige projekter – bl.a. Metrocityring, letbane i Aarhus, Langeskov – giver tilsammen ½ mio. flere rejser årligt. Andre initiativer med rejsekort, IT-løsninger og takstnedsættelse også tilsammen ca. ½ mio. rejser årligt. Den øvrige vækst tilskrives udviklingen i baggrundsforhold, som forventes at betyde knap 3½ mio. flere rejser årligt.

Øresund

For trafikken over Øresund anvendes en særskilt prognose for perioden 2011-2017, som Trafikstyrelsen udarbejdede i 2011. Der anvendes et vækstscenario, hvori forventes fornyet vækst i pendlingen over Øresund, dels en forventet effekt af Citytunnelen, men desuden fortsættelse af vækst flytrafikken (knap 6% årlig siden 1998) samt afsmittende effekt af den planlagte videreudvikling i Ørestaden m.m. Tilsammen forventes trafikken i Øresundstog over Øresundsbroen at vokse fra 9,7 mio. rejser i 2010 til 13,9 mio. rejser i 2017.

Tabel 31. Øresund prognose 2010-2027

mio rejser/år	2010	2017	2022	2027
Øresundsbro	9,8	14,1	15,5	16,9
Helsingør-Helsingborg	0,8	0,8	0,8	0,8
Total Øresund	10,7	14,9	16,4	17,7
heraf transit Femern	0,0	0,0	0,4	0,5
heraf Bornholm	0,2	0,2	0,2	0,2
Uden Femern/Bornholm	10,5	14,7	15,8	17,1

For den efterfølgende periode er taget udgangspunkt i en opdateret prognose fra Øresundsbrokonsortiet fra 2011 (Kilde: Ø-analyse nr. 1, januar 2011, "Øresundsbron nedjusterer forventningerne til trafikken"). I 2027 er anslået en togtrafik på 16,7 mio. rejser. Dette antages at omfatte en forventet

vækst for Femernbæltforbindelsen (ifølge FTC-prognosen fra 2002) samt øvrige projekteffekter.

Der foretages i dage ca. 0,8 mio. togrejser årligt via Helsingør-Helsingborg. Disse forudsættes uændret til 2027.

Øvrige international

Den øvrige internationale trafik forventes at stige markant, når den faste Femernforbindelse ibrugtages i 2022. Årligt forventes 1,5 mio. rejse over den faste Femernforbindelse, heraf vil 1,0 mio. være nye rejser, medens 0,4 allerede benytter Rødby-Puttgarten i dag eller overflyttes fra Padborg. En stor del af de nye rejser, 0,5 mio, forventes at blive transitrejser mellem Tyskland og Sverige.

På tysk side forventes ca. 0,1 mio. til Lübeck, 0,4 mio. til Hamburg, 0,2 mio. til Berlin og 0,7 mio. til andre destinationer. Forventningerne stammer fra den såkaldte FTC-prognose (Fehmarn Belt, forecast 2002, Final report april 2003, Case B 2015).

Der er ikke indregnet ændring i trafikken til Bornholm.

Tabel 32. Transportarb. øvrige udland 2012-2027

mio personkm/år	2010	2027	ændring
Over Femernbælt	54	277	223
heraf til Østdk	53	175	123
heraf til Vestdk	1	2	1
heraf til Sverige	0	100	99
Over Padborg	79	69	-10
heraf til Østdk	15	5	-10
heraf til Vestdk	65	65	0
Til/fra Bornholm	18	20	2
Sum	151	366	215

Tabel 33. Passagerer øvrige udland 2012-2027

1000 rejser/år	2010	2027	ændring
Over Femernbælt	309	1.503	1.193
heraf til Østdk	306	1.016	710
heraf til Vestdk	1	5	4
heraf til Sverige	2	481	479
Over Padborg	420	389	-31
heraf til Østdk	45	14	-31
heraf til Vestdk	375	375	-0
Til/fra Bornholm	153	170	17
Sum	883	2.062	1.179

Passagerudvikling pr. station

En opgørelse over den forventede passagerudvikling pr. station på det statslige banenet fremgår af bilag 1. Passagerudviklingen pr.

station er opgjort for både hverdagsdøgn og år.

De forventede fald på en række stationer i centalkommunerne kan tilskrives Metrocityringen. Metrocityringen medfører dels en overflytning af nogle rejser fra den statslige bane til Metrocityringen dels en omfordeling mellem stationer.

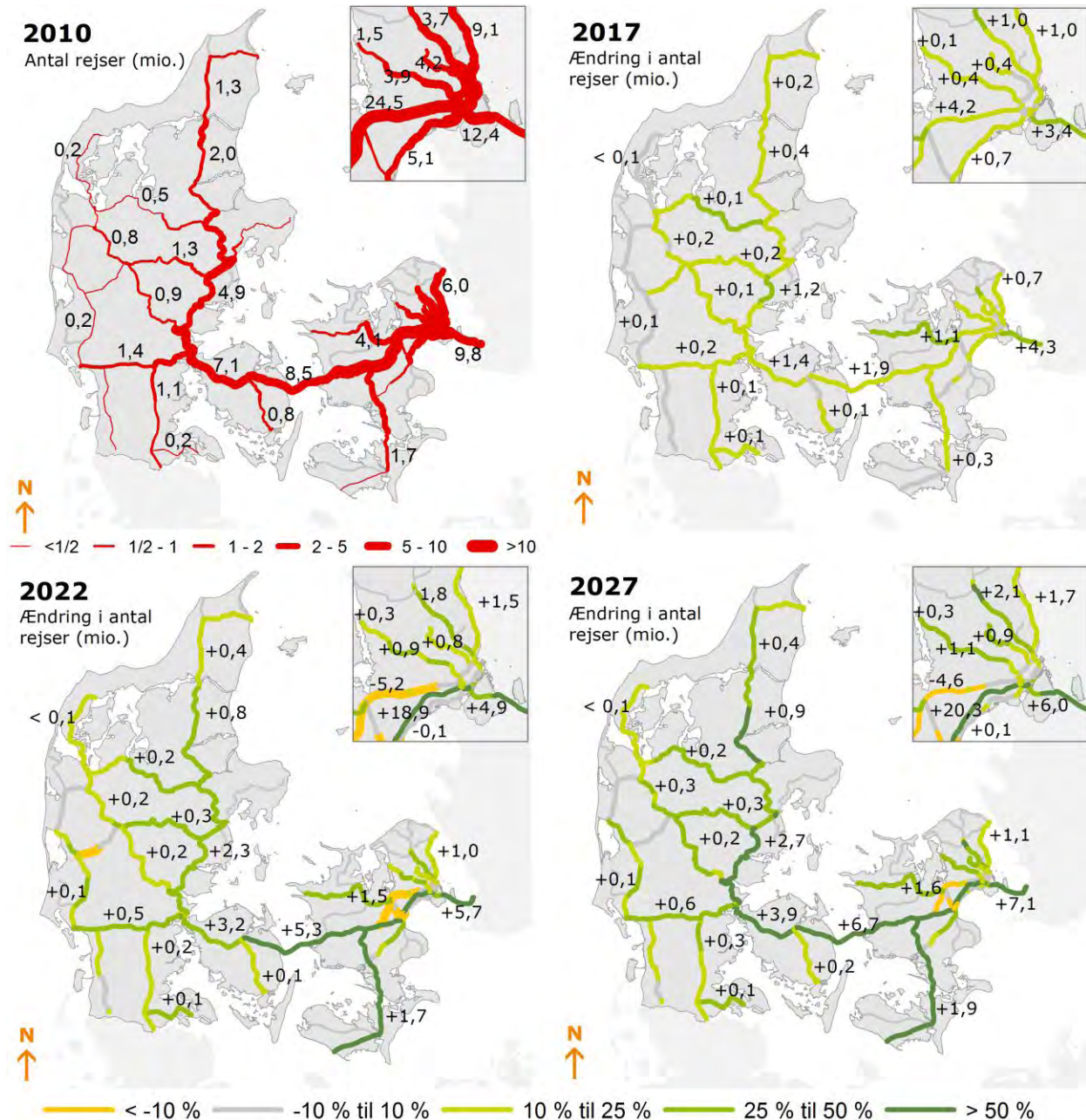
Det skal bemærkes, at ikke eksplicit er indarbejdet lokale udviklingsplaner i prognosen. Såfremt udviklingsplaner indgår i Danmarks Statistiks officielle demografiske

fremskrivinger eller lokal udvikling har været indregnet som effekt af de besluttede baneprojekter kan de dog indirekte indgå.

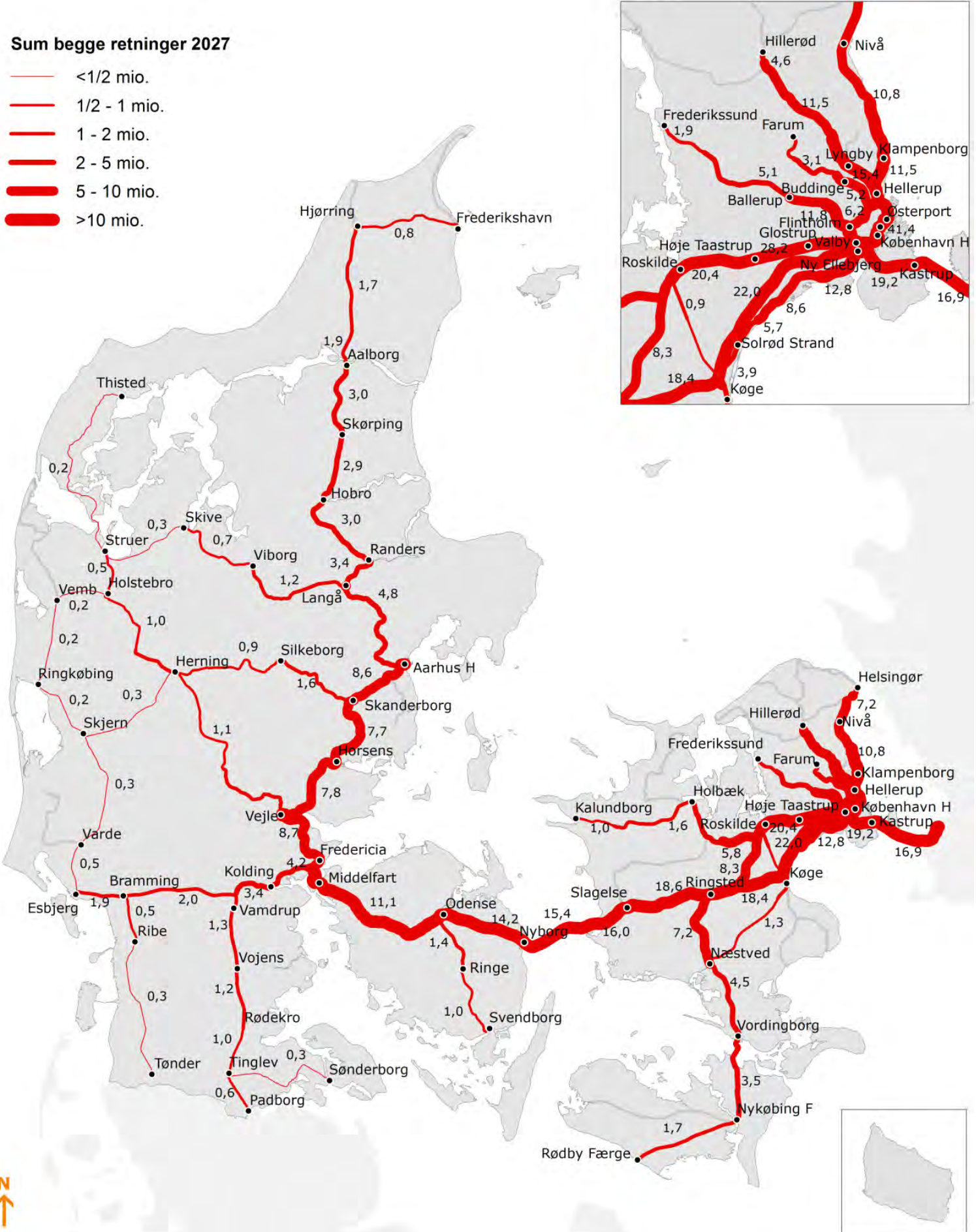
Fordeling på banenet

Fordelingen af rejser på banenet i 2017, 2022 og 2027 fremgår af strømkortene på de følgende sider. Desuden findes i bilag 2 en opgørelse af passagerudviklingen pr. strækning fra 2010-2027. Udviklingen pr. strækning er illustreret nedenfor.

Figur 43. Udvikling i antal rejser på statens baner i forhold til 2010. Farvemarkering angiver ændring i %, mens tallene for 2017, 2022 og 2027 viser den absolutte ændring i mio. rejser pr. år



Figur 46. Antal rejser på statens baner 2027



Baggrund for projektprognoser

Prognoserne for de enkelte projekter stammer fra en lang række forskellige grundlag. De er udarbejdet i samarbejde med Banedanmark.

- Nogle er beregnet på Trafikstyrelsens VISUM-trafikmodel, det gælder prognose for Nordvestbanen, der er beregnet ifm udarbejdelse af VVM i 2006, for København-Ringsted, der er beregnet ifm. udarbejdelse af beslutningsgrundlag i september 2009, og for Ringsted-Odense, som er beregnet i sammenhæng med København-Ringsted analyser.
- Andre er tilvejebragt ved simple elasticitetsberegninger, det gælder Vamdrup-Vojens, Langå-Struer, Nordbanen og Hobro-Aalborg, som er udført af Banedanmark.
- Prognose for Langeskov station er baseret på stationsstrukturanalyse, som Trafikstyrelsen udførte i 2008. Prognose for Gødstrup og Hillerød Syd er udført af Trafikstyrelsen i 2012 efter tilsvarende metode.
- Prognoser for Metrocityring og letbane i Ring 3 er modtaget eksternt, hvor baggrunden er beregninger på OTM (Ørestadstrafikmodellen).
- Prognose for letbane i Aarhus tager udgangspunkt i eksterne modelberegninger fra VVM-redegørelsen.
- Femernbælt er den såkaldte FTC-prognose 2002.
- Signalprogrammet er vækstrater vurderet af Banedanmark.
- Effekten af andre initiativer er baseret på Trafikstyrelsen skøn.

Der er ikke eksplicit medregnet nogen synergieffekt mellem de forskellige projekter udover, hvad der allerede er indeholdt i de enkelte projekter.

Der regnes generelt ikke med en indsvingsperiode for projekterne, dvs. der forudsættes fuld effekt i åbningsåret.

Baggrundsvækst

Baggrundsvæksten beskriver effekten af udviklingen i en række baggrundsforhold såsom befolkningsudvikling, arbejdspladsudvikling og udvikling i bilejerskab m.m.

Den anvendte baggrundsvækst i persontrafikken mellem 2010 og 2027 er indtil videre baseret på data fra modellen TIM, der blev udarbejdet af DTU i 2009-2010 for at belyse effekten af Timemodellen og forskellige udformninger af vejafgifter. I den endelige trafikplan forventes baggrundsvæksten hentet fra den kommende landstrafikmodel.

Til brug for trafikplanen er der med TIM modellen udarbejdet prognoser for hvordan trafikken kunne forventes at udvikle sig i en situation uden nye baneprojekter på 5, 10 og 15 års sigt for henholdsvis 2015, 2020 og 2025. Trafikplanens planår er efterfølgende justeret til 2017, 2022 og 2027, hvorfor TIM modellens resultater er interpoleret og viderefremskrevet til disse år.

Trafik over landegrænserne indgår ikke i TIM modellen. Særskilte prognoser er derfor udarbejdet for Øresund og Femern jf. ovenstående beskrivelse, mens trafikken over den grønne grænse som udgangspunkt forudsættes uændret.

TIM-modellen

TIM modellen beskriver vej- og banetrafik mellem 271 zoner (de gamle kommuner). Modellens fremskrivning tager højde for ændringer i befolkning, arbejdspladser, turformålsfordeling samt turlængde.

Modellens fremskrivning baserer sig dels på en fremskrivning af turantallet (totalt for bane og vej), hvor der antages en videreførelse af den historiske udvikling i antal ture per person (turfrekvensen) opdelt på 8 forskellige turformål. Samtidig fremskrives turlængden ved at antage en videreførelse af den historiske udvikling indenfor hver af de 8 turformål. Desuden fremskrives turantallet med befolkningstallet. Dette antages at påvirke alle turformål undtagen erhvervsrejser.

Tabel 34. Befolkningsfremskrivning 2012-2027

Befolkning x1000	2012	2017	2022	2027	Ændring 2012-2027
København&Frederiksberg	649	707	755	796	23%
Hovedstadsområdet i øvrigt	1.282	1.296	1.308	1.325	3%
ØstDK uden for HO	601	590	581	577	-4%
Østjyske bybånd	1.317	1.358	1.392	1.429	9%
Vestdanmark i øvrigt	1.731	1.725	1.725	1.735	0%
Hele Danmark	5.580	5.675	5.761	5.861	5%

Kilde: Danmarks statistik juni 2012

Danmarks Statistik forventer i deres seneste prognose jf. Tabel 34, at befolkningstallet i perioden 2012-2027 stiger 5% fra 5,6 mio. til 5,9 mio. Befolkningsudviklingen forudsættes koncentreret i centralkommunerne og det Østjyske bybånd.

Samtidig fremskrives turlængden. Dette sker ligeledes ved at antage en videreførelse af den historiske udvikling indenfor hver af de 8 turformål. Når turlængden generelt øges, forbedres markedsandelen for bane, og turlængderne har generelt været stigende, især i pendlertrafikken.

En del af forklaringen på dette er løbende infrastrukturforbedringer, herunder baneforbedringer. Principielt giver dette en dobbeltregning, når prognosen efterfølgende også indregner effekt af de enkelte baneprojekter. Det samlede trafikmønster vurderes dog mindre påvirket af baneprojekter end af vejprojekter.

Den forudsatte udvikling i turfrekvens og turlængde i perioden 2008-2020, som er bestemt vha. TU-data for perioden 1994 til 2006, fremgår af Tabel 35. Modellen er estimeret til beregninger i prognoseår 2020. Modelparametre for øvrige år er fremkommet

ved simpel linear inter/ekstrapolation mellem TIM's parametre for 2008 og 2020.

Tabel 35. TIM-modellens ændringer fra 2008 til 2020 i turfrekvens og turlængde efter formål

Turformål	Turfrekvens	Turlængde
Arbejde	-10%	10%
Uddannelse	-10%	10%
Hente/bringe	25%	0%
Indkøb	25%	0%
Besøg	10%	3%
Fritid	10%	3%
Ferie	10%	3%
Erhverv	160%	0%

Kilde: Estimeret på TU-data for perioden 1994-2006

TIM-modellens resultat for 2020 viser jf. Tabel 36, at det samlede transportarbejde stiger 27%, hvilket svarer til Infrastrukturkommissionens forventninger. Transportarbejdet på bane stiger 17% jf. Tabel 37. Det samlede turantal forventes at stige med 17%, mens det på bane stiger 8%. Baggrundsvæksten medfører således, at banetransporten stiger mærkbart. Uden yderligere tiltag ville der dog være tale om faldende markedsandel.

Privatbanernes forventninger til vækst

De regionale trafikkselskaber har forskellige forventninger til - eller mål for - udviklingen i privatbanernes passagertal:

- I Nordjylland forventes det at passagertallet på Nordjyske Jernbaner (Skagens- og Hirtshalsbanen) vil stige med knap 40% frem til 2027.
- I Midtjylland er der ikke foretaget en vurdering af den forventede udvikling på Odder- og Lemvigbanen.
- I Sydjylland forventes en vækst på Vestbanen Varde-Nr. Nebel på omkring 30% (fra ca. 300.000 til ca. 400.000 passagerer/år) som følge af forbedringer.
- I Nordsjælland forventes en stigning i passagertallet på 27-46% frem til 2030 – afhængig af størrelsen af de kommende års investeringer i Lokalbanens infrastruktur og materiel.
- *For resten af Sjælland (Regionstog) skal en visionsplan vedtages af Movias bestyrelse den 21. juni 2012, tilbagemelding afventes.*

Tabel 36. TIM-modellens ture (mio. årligt) og transportarbejde (mia. personkm årligt) i alt i 2008 og 2020

Turformål	Turantal		Personkm		2020	
	2008	2020	2008	2020	turantal	personkm
Arbejde	636	598	13,2	14,4	-6%	9%
Uddannelse	86	81	1,6	1,8	-6%	13%
Hente/bringe	223	291	2,0	2,7	30%	35%
Indkøb	530	693	8,3	11,0	31%	33%
Besøg	423	486	10,3	12,5	15%	21%
Fritid	333	383	8,9	10,4	15%	17%
Ferie	87	101	4,3	5,1	16%	19%
Erhverv	50	135	2,4	6,6	170%	175%
I alt	2.368	2.767	50,9	64,5	17%	27%

Tabel 37. TIM-modellens ture (mio. årligt) og transportarbejde (mia. personkm årligt) på bane i 2008 og 2020

Turformål	Turantal		Personkm		2020	
	2008	2020	2008	2020	turantal	personkm
Arbejde	48	47	1,3	1,4	-2%	8%
Uddannelse	6	6	0,2	0,2	0%	0%
Hente/bringe	9	10	0,1	0,1	11%	0%
Indkøb	20	22	0,7	0,8	10%	14%
Besøg	28	30	1,1	1,2	7%	9%
Fritid	19	20	0,7	0,7	5%	0%
Ferie	7	8	0,4	0,5	14%	25%
Erhverv	5	10	0,3	0,6	100%	100%
I alt	142	154	4,7	5,5	8%	17%

Togbetjening

Kapitlet giver et overblik over udviklingsperspektiverne for togbetjeningen på de statslige baner i de kommende 15 år. Der fastlægges et antal tog på de enkelte strækninger og en betjening af stationerne, der kan anvendes som en fælles planlægningsforudsætning for trafikale overvejelser på statsligt, lokalt og regionalt niveau i de kommende år. Der er dog ingen sikkerhed for at trafikken i praksis kommer til at udvikle sig som anført. Udviklingen beror således på mange usikre faktorer herunder de fremtidige økonomiske rammer.

Den fremtidige togbetjening på de statslige baner afhænger af en række grundlæggende faktorer. Væsentligst er de økonomiske rammer, disponibel banekapacitet og materiel, allerede indgåede kontrakter samt gældende lovgivning og politik.

De kommende års store investeringer i den kollektive trafik øger kapaciteten på det danske jernbanenet og giver mulighed for at køre flere tog, hurtigere tog eller tog med en højere regularitet.

Kapitlet beskriver, hvordan togbetjeningen på 5, 10 og 15 års sigt kan forventes at udvikle sig i takt med den løbende ibrugtagning af de nye projekter og den forventede udvikling i efterspørgslen efter passager- og godstransport baseret på en alt andet lige fremskrivning

Overvejelserne bag opstillingen af togbetjeningen i de enkelte år forklares, herunder de givne rammer og mål for den fremtidige statslige togbetjening i Danmark.

Den fremskrevne togbetjening beskrives i bilag 3 i form af linjediagrammer for hvert planår. Linjediagrammerne angiver, hvor mange tog, der antages at køre på de enkelte strækninger og hvordan stationerne betjenes samt i hvilke relationer der forudsættes direkte togbetjening. En samlet oversigt over udviklingen i den fremskrevne togbetjening pr. strækning er opsummeret i bilag 4.

Det skal bemærkes, at den fremskrevne betjening alene udgør en fælles vidensramme for den kollektive trafik. Den præcise udmøntning af trafikomfang for den statslige offentlige servicetrafik på jernbane fastsættes enten af operatøren indenfor rammerne i en kontrakt med staten, eller i forbindelse med udbud af trafikken. De egentlige køreplaner fastsættes i henhold til den aftalte køreplanlægningsproces med inddragelse af

de regionale trafikselskaber og under hensyntagen til øvrige tog på nettet.

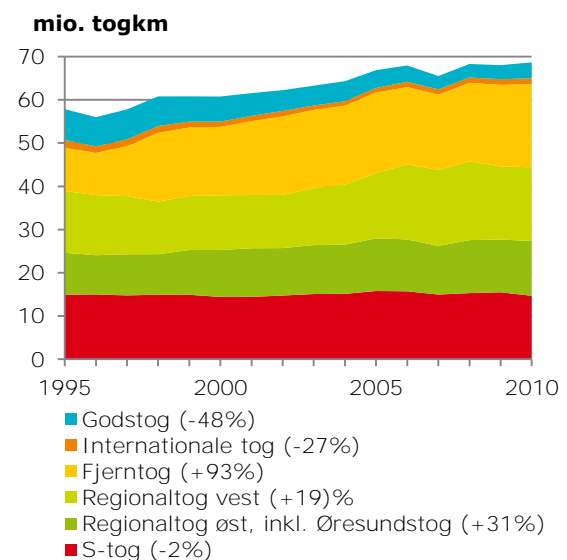
Udviklingen frem til i dag

Dagens togtrafik fremgår af Figur 48. Der er store forskelle på togtrafikken i de forskellige dele af landet.

De seneste 15 års udvikling i togtrafikken på de statslige baner fremgår af Figur 47. Siden Storebæltsforbindelsen åbnede for togtrafik i 1997, er trafikken steget med 20% fra 58 mio. togkm i 1997 til 69 mio. togkm i 2010. Især trafikken over Storebælt er vokset, men de senere år har der også været stor vækst i trafikken med regionaltog vest for Storebælt, hvilket primært kan tilskrives udviklingen i det Østjyske bybånd. Næsten dobbelt så meget togtrafik krydser bæltet i dag i forhold til før Storebæltsforbindelsen.

Trafikarbejdet med godstog er næsten halveret med uændret godsmængde. Det skyldes en udvikling hen imod færre og længere godstog, som kører transitgods

Figur 47. Togtrafik på statens baner (mio. togkm)



Figur 48. Antal passagertog pr. hverdag på statens baner 2012

Fjern- og regionaltog

Antal tog per døgn per retning

1 - 25

26 - 50

51 - 100

101 - 200

201 - 500

Øvrige baner



gennem Danmark. De mindre godstog med indenlandsk gods er derimod blevet et sjældnere syn på skinnerne. Den negative udvikling ser dog ud til at være vendt de seneste år

Langsigtet udvikling

Togbetjening er fremskrevet med udgangspunkt i nedenstående kvaliteter for den statslige togtrafik, som må afvejes mod omkostningerne:

Passagerkvaliteter

- Kortest mulige rejsetider
- Hyppig frekvens
- Enkle planer med faste minuttal og gode korrespondancer
- Pålidelighed, robusthed og høj rettidighed.

Trafikhensyn

- Timemodellen forventes implementeret mellem de største byer København, Odense, Aarhus, Aalborg samt Odense og Esbjerg; timemodellen forventes at være grundstammen i fjerntrafikken og separeret fra regionaltrafikken. En konsekvens af timemodellen forventes at blive, at flere stationer vil blive betjent af regionale og lokale tog i stedet for af fjerntog.
- Der forventes etableret et antal knudepunkter, hvor togene mødes på samme minuttal hver time, og hvor der således bliver gode skiftemuligheder mellem fjerntog, regionaltog og busser.
- Antal tog på den enkelte strækning og den enkelte station afspejler en samfundsøkonomisk prioritering.
- Togbetjeningen forudsættes at være robust, så der sikres høj rettidighed. Det tilgodeses ved at en linje kører samme strækning med samme standsningsmønster, og store forskelle i efterspørgsel skal håndteres gennem flere linjer over de mest belastede strækninger eller ved opdeling af en linje med togskitte mellem den mere og den mindre belastede del.
- Forgrening til flere strækninger og deling og samling af tog bør undgås hvis man prioriterer robusthed frem for passagerens ønske om at undgå skift.

Togbetjeningen de kommende år

Udviklingen i den forventede togbetjening på 5, 10 og 15 år beskrives nedenfor. Resultatet præsenteres i form af linjediagrammer i bilag 3 samt en oversigt over tog pr. strækning i bilag 4.

En summarisk beskrivelse af den forventede udvikling i den statslige togtrafik de kommende 15 år fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 38. Udvikling i statslig togtrafik

	2010	2017	2022	2027
Trafikarbejde (mio. togkm)	65	66	74	74
Transportarbejde (mia. personkm)	6,2	7,3	8,9	9,4

Forventet togbetjening 2017

Det nye dobbeltspor Ny Ellebjerg-København (2012) giver mulighed for at øge kapaciteten mellem København H og Roskilde med op til 2 tog pr. time og retning. Udover kapacitetsforøgelsen vil anlægget kunne bruges ved uregelmæssig drift og generelt til at forbedre regulariteten.

Opgraderingen Langå-Struer (2012) reducerer rejsetiden med op til 17-18 minutter. Der forventes etableret knudepunkt i Viborg med gode omstigningsmuligheder til regionale busser.

Langeskov station forventes åbnet 2013 og betjent af fjerntogssystemet til Syd- og Sønderjylland. Standsningen i Langeskov forlænger rejsetiden for de gennemrejsende passagerer med 3 minutter.

Opgraderingen Lyngby-Hillerød (2014) kan reducere rejsetiden med op til 3 minutter.

Opgraderingen af Nordvestbanen (2015) kan reducere rejsetiden med op til 5-6 minutter. Der forventes etableret knudepunkt i Holbæk med gode omstigningsmuligheder til Odsherredsbanen og regionale busser. Det vil være muligt at etablere samdrift, hvor Odsherredsbanens tog fortsætter fra Holbæk til Roskilde, men muligheden forventes ikke udnyttet.

Med elektrificeringen Lunderskov-Esbjerg (2015) forventes fjerntogene til Esbjerg at være elektriske, men stadig en del af det syd- og sønderjyske fjerntogssystem. Det vil være muligt at køre fjerntogssystemet som lyntog

København-Odense og etablere en ny regionaltogslinje København-Odense med nye tog med høj passagerkapacitet. Muligheden vil kunne frigøre et antal ER (IR4)- og MF (IC3)-togsæt fra regionaltrafik til fjerntrafik.

Udbygningen Vamdrup-Vojens (2015) tilgodeser primært godstrafikken, der vil få reduceret køretid og øget kapacitet. Rejsetiden for passagertog mellem Kolding og Tinglev vil kunne reduceres med op til 12 minutter.

Der forventes fra 2016 at køre letbanetog Odder-Aarhus-Grenaa. Banen Aarhus-Grenaa udgår herefter af den statslige togbetjening og dermed af Trafikplanen. På Aarhus H forventes letbanetogene at benytte en ny perron i nordsiden af banegraven, og togbetjeningen, især mod Skanderborg, vil kunne optimeres, fordi perronsporkapaciteten på Aarhus H er væsentligt udvidet.

Gødstrup station ved det nye Regionssygehus nordvest for Herning forventes åbnet 2016. Stationen forventes betjent på en måde, der sikrer, at både Herning og Holstebro fortsat vil være knudepunkter med gode omstigningsmuligheder til andre tog og busser. Regionen ønsker at det skal være muligt at betjene Gødstrup med direkte tog fra og til Aarhus, men der er i givet fald materielle og kontraktuelle bindinger det skal tænkes sammen med, og det vil have økonomiske konsekvenser.

Direkte tog fra Gødstrup til Aarhus

Gødstrup station kan enten betjenes af tog mod Aarhus eller Vejle. Regionen ønsker direkte togforbindelse til Aarhus, hvilket indikerer betjening med en forlængelse af de Arrivatog, som i dag kører mellem Herning og Aarhus.

Da Arriva ikke forventes at kunne vende togsæt på Gødstrup station, vil Arriva i givet fald blive nødt til at fortsætte til Holstebro – en strækning, der i dag betjenes af DSB. Der vil være kontraktuelle og økonomiske omkostninger forbundet hermed.

Forventet togbetjening 2022

Den ny bane København-Ringsted (2018) vil ændre togbetjeningen i Danmark betydeligt. Ad den ny bane forventes mindst 6 passagertog i timen, heraf to lyntog i halvtimesdrift uden stop København-Odense samt to hurtige regionaltog til henholdsvis Odense og Næstved-Nykøbing F, desuden en helt ny regionallinje i halvtimesdrift København-Køge-Haslev-Næstved. Hertil kommer 2 godstog. Ad den nuværende bane forventes 11 tog i timen, primært regionaltog.

Passagerefterspørgslen kan dog tale for at flytte yderligere regionaltog fra den nuværende til den nye bane.

Opgradering Hobro-Aalborg til 160 km/t (2018) forventes at reducere rejsetiden Aarhus-Aalborg til lidt mere end 1 time.

Opgradering Ringsted-Odense til 200 km/t (2020) forventes at reducere rejsetiden med lyntog uden stop København-Odense til 1 time.

Femernbælt-forbindelsen (2021) forbedrer kapaciteten og reducerer rejsetiden mellem Ringsted og Femern. Banen elektrificeres og såvel fjerntog som regionaltog forventes herefter at være elektriske. Over Femernbælt forventes et tog i timen.

Som udgangspunkt kan der højst køre timemodel-lyntog hver halve time mellem København og Odense. Højere jævnlig frekvens, fx 20-minuttersdrift, er ikke mulig, når der tillige skal køre standsende regionaltog til Odense via Køge, idet et standsende tog via Køge akkurat indhentes i Odense af lyntog i halvtimesdrift. Det er dog muligt at køre fx tre lyntog i timen, hvis det ene kører umiddelbart efter et af de andre.

Med to lyntog i timen er det muligt at køre dels en linje København-Ålborg, der undervejs kun standser i Odense, Århus og Randers, og desuden en linje København-Århus, som foruden Odense også standser i Fredericia, Vejle og Horsens.

Skal timemodel-lyntogene udbredes mod Kolding-Esbjerg, må der enten køres et ekstra lyntog i timen København-Odense, eller også skal der sammenkobles i Odense med en af lyntogslinjerne mod Århus. Deling og samling af tog koster op til fem minutters ekstra køretid og indebærer øget spredning af forsinkelser. Hertil kommer, at togene mod Århus vil være dieseldrevne, hvorfor sammenkobling kan betyde fortsat dieseldrift på den elektrificerede strækning mod Esbjerg. Uden direkte lyntog mod Esbjerg skal passagerer fra Esbjerg og Kolding til København skifte i Odense.

Det er principielt muligt at videreføre regionaltog østfra mod vest, fx mod Esbjerg, Herning og Sønderborg, men disse vil blive overhalet af lyntog i Odense, hvormed omstigning alligevel kan være mere fordelagtig. I det i bilag 3 viste togbetjenings-eksempel er alle regionaltog adskilt i Odense. Kapacitetsmæssigt kan dette kun lade sig gøre, hvis perronspor i Odense benyttes af to regionaltog mod øst og vest samtidig.

Det viste togbetjenings-eksempel indeholder de nævnte timemodellinjer mod Ålborg og Århus og desuden en særskilt linje mod Esbjerg for at opnå en hurtig direkte forbindelse, som kan udnytte elektrificeringen til Esbjerg, og samtidig undgå ulemperne ved deling og samling. Videre udbredelse mod Herning indgår ikke i det viste eksempel. Den nuværende bane mellem Vejle og Herning er enkeltsporet med meget lav hastighed på delstrækning gennem Grejsdalen. Skal rejsetiden Odense-Herning ned omkring 1 time, vil det kræve betydelige nyanlæg udenom bl.a. Grejsdalen til kørsel med lyntog uden stop undervejs.

Regionaltrafikken i Østdanmark forventes nystruktureret og adskilt fra fjerntrafikken. Togbetjeningen forventes systematiseret for at sikre tilstrækkelig kapacitet og høj rettidighed på København H. Regionaltogbetjeningen forventes tilrettelagt med et antal hensigtsmæssige knudepunkter. Der forventes indført nye elektriske regionaltog med høj passagerkapacitet.

Med flytning af et antal tog til den nye bane København-Ringsted vil det være muligt at udvide regionaltogbetjeningen Holbæk-København til to stoptog og to hurtige tog i timen samt med yderligere et regionaltog København-Roskilde.

En ny regionaltogslinje forventes at køre hver halve time ad den nye bane København-Køge og videre til Haslev-Næstved, hvorefter banen Roskilde-Køge forventes betjent sammen med Østbanen. Ud over to standsende regionaltog København-Odense forventes et hurtigt regionaltog, som stopper ved de største stationer. Et af stoptogene København-Ringsted forventes at fortsætte til Næstved i myldretiderne.

Regionaltrafikken i Østjylland inkl. Odense forventes nystruktureret. En del af regionaltrafikken forventes afviklet med **"købstadslinjen"**. Togskifte til fjerntrafikken sker i øvrigt i Odense, Aarhus eller Kolding.

Fjerntrafikken København-Hamburg over Femern forbindelsen forventes at bestå af dels hurtige fjerntog med få stop, dels tog med flere stop som tilsammen forventes at køre en gang i timen. Nogle af fjerntogene vil formentlig blive ført videre til og fra Berlin, hvilket beror på operatørens dispositioner.

Godstrafikken forventes tilrettelagt med to tog i timen over Øresund. Togene forventes primært at køre ad den nye bane til Ringsted, hvorfra ét tog kører over Femern og ét tog over Padborg til Tyskland. Der forventes

reserveret kapacitet til yderligere et godstog over Øresund og Padborg til Tyskland.

Signalinfrastrukturen er i sin helhed ny (2021). Det betyder ekstra kapacitet, blandt andet ved samtidig indkørsel på alle krydsningsstationer og bortfald af signalbetingede hastighedsreduktioner. Rettidigheden er forbedret, fordi antallet af signalfejl er reduceret væsentligt.

Letbane i Ring 3 (2020) forudsættes at skabe skiftemuligheder til S-tog i Lyngby, Buddinge, Herlev, Glostrup og Ishøj. Med åbning af den nye bane København-Ringsted vil der blive ekstra kapacitet på den nuværende bane København-Høje Taastrup. Det er muligt at udnytte denne kapacitet til at udbygge Glostrup til stop for regionaltog og dermed skabe direkte skiftemulighed til letbanen.

Ny station ved regionssygehuset i Hillerød (2020) forudsættes at blive fælles for S-tog og Frederiksværkbanen. Gennemrejsende S-togspassagerer får ca. 1 minut længere rejsetid. Stationen forventes at blive skiftestation for passagerer fra Frederiksværkbanen til S-tog mod København i stedet for Hillerød; det vil reducere rejsetiden med 5-10 minutter.

Forventet togbetjening 2027

Af besluttede projekter findes kun opgradering af Femern Bælt-forbindelsens tyske landanlæg, der skal være gennemført senest 7 år efter ibrugtagning af den faste forbindelse. Opgraderingen forventes at reducere rejsetiden til Hamburg og Berlin og at øge kapaciteten til to godstog i timen Sverige-Tyskland via Femern, mens et godstog kan køre via Padborg.

Øget efterspørgsel i fjern- og regionaltrafikken forventes primært imødekommet ved kørsel med tog med større passagerkapacitet.

For tiden undersøges en del andre projekter, som på forskellig måde kan påvirke togbetjeningen i 2027, hvis de gennemføres.

Timemodellen kan forbedres med rejsetider på 1 time Odense-Esbjerg og Aarhus-Aalborg og i givet fald forudsættes Esbjerg og Aalborg etableret som yderligere knudepunkter. Rejsetiden Odense-Aarhus vil stadig være mere end en time, da en opgradering vil kræve betydelige nyanlæg, der ikke forventes gennemført i 2027.

Hvis yderligere elektrificering besluttet, kan lyntogene til Aarhus-Aalborg og til købstæderne, de østjyske regionaltog samt en større

del af regionaltrafikken på Sjælland være elektrisk.

Fremskrivning af togbetjeningen

Togbetjeningen, der fremgår af bilag 3 og 4 er beregnet med udgangspunkt i den opstillede langsigtede målsætning under hensyntagen til de givne rammeforudsætninger og med understøttelse af 2 nye modeller.

Modelunderstøttelse

Modellerne er udviklet med udgangspunkt i trafikeringsmodellen fra den første trafikplan. Modellerne beregner den samfundsøkonomisk optimale betjening for en række tidsbånd for 17 fjernbanestrækninger og 3 S-bane strækninger.

De modelberegnedede resultater bruges dog ikke råt, men som udgangspunkt for efterfølgende opstilling af sammenhængende togsystemer, med fokus på resultaternes robusthed i forhold til udvikling i passagertal og givet de begrænsninger og muligheder der er.

Rammeforudsætninger

Der er fire begrænsende faktorer for den fremtidige togbetjening:

Økonomi

Den politisk fastlagte økonomiske ramme er afgørende for hvilken togbetjening der kan tilbydes.

Gældende kontrakter

Trafikomfanget på kort sigt er begrænset af indgående kontrakter. Den forventede togbetjening er bestemt med hensyntagen til disse.

Disponibel kapacitet

I fastlæggelse af ønsker til fremtidens togbetjening må der tages hensyn til den tilgængelige kapacitet. Emnet behandles udførligt i efterfølgende kapitel.

Disponibelt materiel

Den forventede togbetjening afhænger af det disponible materiel og af udnyttelsen af dette og de krav der stilles vedr. fx siddeplads.

Dagens køreplaner med direkte tog fra København til næste alle egne af Danmark afvikles i høj grad ved deling og samling af tog. Det kan blive en udfordring at opretholde dette i en periode, hvor fjerntrafikken til Jylland delvist er elektrificeret delvist dieselbetjent.

Særlige ønsker, muligheder og begrænsninger

Udover ovennævnte rammeforudsætninger kan der være særlige ønsker til togbetjening. En række yderligere forhold spiller ind i fastlæggelsen af det forventede trafikomfang

Særlige ønsker

Særlige ønsker kan fx være en politisk fastlagt minimumsbetjening, implementering af timemodellen eller fx mulighed for samdrift med privatbaner.

Det er i trafikplanen forudsat, at der arbejdes mod realisering og løbende implementering af timemodellen og køreplanlægning baseret på knudepunkter i takt med opgradering af strækninger.

En strækning forudsættes minimum at skulle være betjent med et tog hver anden timen i hver retning – med undtagelse af Ystad.

Trafikomfang på strækninger

På længere sigt kan trafikomfanget udvides, men det er ikke altid ønskeligt at køre så mange tog så muligt.

Der vil ofte være tale om en afvejning af flere modsatrettede forhold: Ønsker man fx flest mulig tog, forskellige artede tog (direkte pendlertog og stoptog), højere hastighed eller højere regularitet.

Det er ej heller altid ønskeligt med så mange stop ved stationer som muligt. Ekstra togstop ved (nye) stationer vil medføre længere rejsetid for andre gennemkørende passagerer og også ekstra ressourceforbrug. Derfor kræves et tilstrækkeligt nær opland, for at ulemperne ved et ekstra stop opvejes af fordelene. Tilsvarende kan der spares rejsetid ved at optimere stationsstrukturen og undlade at betjene små stationer jf. følgende case.

Køreplanlægning baseret på knudepunktstankegang

Hvad er et knudepunkt

Knudepunkter har som deres hovedformål både på kort og langt sigt at sikre den bedst mulige korrespondance i den kollektive trafik.

Et knudepunkt er på jernbanen defineret ved at flere tog fra begge retninger mødes i ca. samme minuttal, så der er mulighed for omstillinger til mange destinationer.

Knudepunktseksempel fra Schweiz

I Schweiz opstillede man i slutningen af 1980'erne visionen **Bahn 2000**, som var en kombineret time- og knudepunktsmodel. Visionen udtrykte et endemål, så der var sikkerhed for, at de nødvendige ny- og udbygninger af banerne ikke blev overhalet af kreative idéer, som krævede en helt anden planlægning.

I tilslutning til visionen definerede man, at togene skulle køre "ikke så hurtigt som muligt, men så hurtigt som nødvendigt". Ny- og udbygning af baner skulle altså ske selektivt frem mod endemålet.

Den økonomiske situation betød, at det har taget noget længere tid at nå visionen; men trods det har endemålet ligget fast. Status er, at landets to største byer Zürich og Bern i dag er forbundet af et højklasset intercity-system i halvtimedrift med knuder i begge byer i minut 00 og 30. Stort set hele strækningen er opgraderet, blandt andet med flere længere nybygningsafsnit, som samtidig har afkortet banen.

Figur 49. Knudepunktssystem Bahn 2000 i 2007. Gul (00'/30') og orange (15/45')



Knudepunkter i Danmark

Timemodellen har udpeget forskellige stationer som knudepunkter, idet der her bliver afgang/ankomst i samme minuttal fra flere retninger.

Figur 50. Eksempel på, hvor i landet der hensigtsmæssigt kunne etableres knudepunkter:



Timemodellen kan i sin endelige form skabe grundlag for knudepunkter i København H, Odense, Aarhus, Aalborg, Esbjerg og Herning, for eksempel som i Tabel 39.

På knudepunkter kan der etableres hensigtsmæssige korrespondancer mellem de hurtige fjern tog, jf. eksemplet, og de regionale tog og busser. Samtidig får regionale tog og busser også indbyrdes korrespondancer.

Knudepunkter kan tilsvarende etableres på baner, der kun har regional tog for at skabe bedst mulig korrespondance med de regionale busser. På enkeltsporede baner vil knudepunkter typisk også være krydsningsstation for togene.

Tabel 39. Kundepunkter i Timemodellen

København H	7.00	8.00	9.00	Aalborg	7.00	8.00	9.00
Odense	8.00	9.00	10.00	Aarhus H	8.00	9.00	10.00
Esbjerg	9.00	10.00	11.00	Herning	8.00	9.00	10.00
Herning	9.00	10.00	11.00	Esbjerg	8.00	9.00	10.00
Aarhus H	9.00	10.00	11.00	Odense	9.00	10.00	11.00
Aalborg	10.00	11.00	12.00	København H	10.00	11.00	12.00

Tabel 40. Kundepunkter m. Timemodellen etape 1

København H	7.00	8.00	9.00	Aalborg	7.00	8.00	9.00
Odense	8.00	9.00	10.00	Aarhus H	8.30	9.30	10.30
Aarhus H	9.30	10.30	11.30	Odense	10.00	11.00	12.00
Aalborg	11.00	12.00	13.00	København H	11.00	12.00	13.00

I et system med tog hver time, kan knudepunkter etableres med en afstand på ½ times køretid og mangefold heraf. I et system med tog hver halve time, kan knudepunkter tilsvarende etableres med en afstand på 15 minutters køretid og mangefold heraf.

En trafikmodel med knudepunkter behøver ikke at vente på timemodellens implementering, men kan også etableres med længere køretider. Når timemodellens første etape København – Odense er realiseret, kan det eksempelvis ske som i Tabel 40.

Værdien af knudepunkter bliver forholdsvis større i tyndere befolkede dele af landet. Her har den kollektive trafik lav frekvens, hvorfor værdien af faste korrespondancer får relativt større betydning.

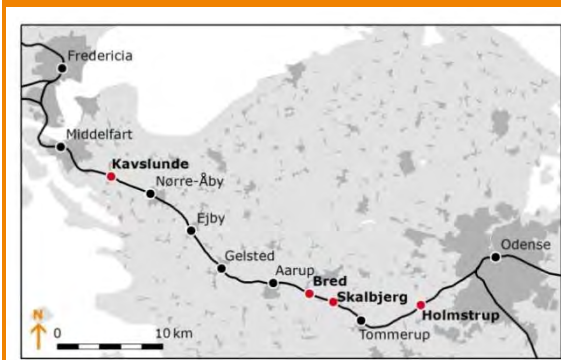
Ved indførelse af en knudepunktankegang er det dog vigtigt også at være opmærksom på, at knudepunkter kan have en negativ påvirkning på rejsetiden, hvilket bør afvejes mod værdien af den bedre sammenhæng og systematik for kunderne. Høj regularitet er en forudsætning.

CASE: Optimering af stationsstrukturen

Ved at optimere stationsstrukturen, fx ved at nedlægge mindre stationer, kan der på flere strækninger opnås kortere rejsetid og deraf følgende passagervækst.

På Ystadbanen lukkede man i 2002 tre stationer og vandt 10 minutter i kortere rejsetid. Umiddelbart derefter fordobledes passagertallet, og det er siden fortsat med at vokse – dog fra et ganske lavt udgangspunkt.

Optimering af stationsstrukturen kan overvejes på Vestfyn. Ved erstatning af tog med bus på de fire mindste stationer (Holmstrup, Skalbjerger, Bred og Kavslunde) kan rejsetiden for regionaltoget mellem Odense og Fredericia forkortes væsentligt – til glæde for de mange passagerer på de større stationer. DSB har allerede i køreplan 2012 halveret betjeningen af de nævnte stationer, så de nu kun betjenes af 1 tog hver anden time i begge retninger.



Også på privatbanerne er man begyndt at se værdien af stationsoptimering. Havrebjerg og Løve stationer på jernbanestrækningen Slagelse – Høng-Tølløse (Regionstog A/S) blev fx nedlagt ved køreplansskiftet den 11. december 2011.

Nedlæggelsen skete i forbindelse med en optimering af køreplansstrukturen på den pågældende strækning og indgik som led i dels en opgradering af den pågældende strækning fra 75 km/t til 100/120 km/t, dels som led i Region Sjællands trafikbestilling for 2012.

Dilemma mellem fri trafik og fast linjestruktur

Tyske erfaringer peger på, at fri trafik over tid udvikler sig fra at være robust og systematisk

til nærmest at være kørsel med enkeltog. Det er derfor en udbredt myndighedsopfattelse, at hvis man ønsker en robust og systematisk køreplan kan det ikke ske alene ved fri trafik, men for eksempel ved en form for koncession kombineret med pligt til en bestemt togbetjening.

Det er en særlig udfordring at bestemme den forventede togbetjening over landegrænser, da der er flere parter involveret og der kan være tekniske udfordringer.

Samdrift med privatbaner

Privatbanerne kører i dag i små lukkede togsystemer indenfor privatbanernes regi, hvor man på de statslige strækninger oftest kører mere vidtforgrenede togsystemer omfattende større dele af det statslige net.

Der er både fordele og ulemper ved at køre i små lukkede systemer frem for mere vidtforgrenede systemer. Den passagermæssige fordel ved små lukkede systemer er, at der køres med højere regularitet, idet forsinkelser ikke i samme grad spredes fra en strækning til en anden.

Til gengæld er der ved små lukkede systemer ikke direkte togforbindelse til lige så mange destinationer, hvilket grundet omstigning vil påvirke efterspørgslen negativt. Det er især problematisk, hvis væsentlige naturlige destinationer for en stræknings opland ligger udenfor den pågældende strækning.

Stort set i hele landet er der ønsker om samdrift mellem privatbaner og de statslige baner. Eksempler på samdriftsmuligheder er **illustreret i casen "Samdrift med privatbaner"** nedenfor.

Første eksempel på en realiseret samtrafik træder i kraft 1. juli 2012. Fra denne dag bliver det muligt for passagererne på Vestbanen at rejse til stationerne på strækningen Varde-Esbjerg uden togskifte.

Samtrafikken består i en koordineret køreplanlægning samt i en fleksibel anvendelse og vedligeholdelse af materiel. Trafikbetjeningen på strækningen Varde-Esbjerg er uændret, men bindes i kraft af en koordineret køreplan sammen med trafikken på Vestbanen, således at der opnås gennemgående forbindelse fra Nr. Nebel til Esbjerg.

CASE: Samdrift med privatbaner

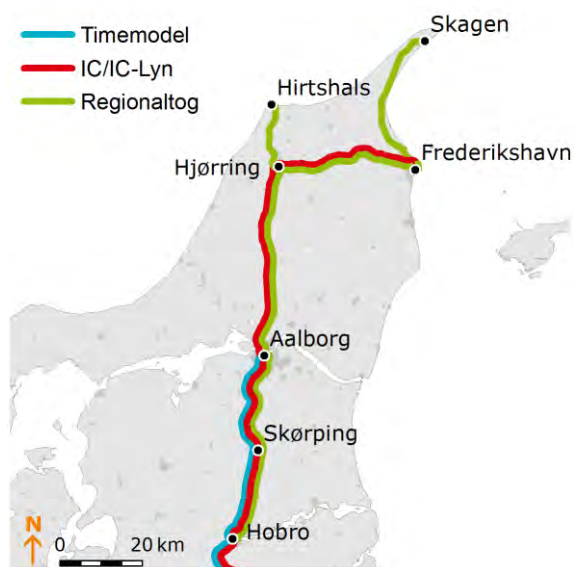
De regionale trafikkselskaber udtrykker i stigende grad ønske om samdrift mellem de statslige baner og privatbanerne. Samdrift kan være ønskeligt ud fra enten et passagermæssigt synspunkt for at give passagererne større mulighed for at komme direkte til deres destination, men også ud fra et driftsmæssigt synspunkt.

Samdrift i Nordjylland

En ny sammentænkning af togtrafikken i Nordjylland, hvor togtrafikken på Aalborg Nærbane og Aalborg-Hjørring-Frederikshavn overgår til et produktionsfælleskab med Hirtshalsbanen og Skagensbanen, vurderes at have stort potentiale ud fra både et passagermæssigt og produktionsmæssigt synspunkt. De lokale parter har stort ønske herom.

Fordelene består i direkte forbindelser fra Hirtshals og Skagen til Aalborg. Afskæres de landsdækkende tog i Aalborg vil der endvidere kunne opnås højere regularitet Aalborg-Hjørring-Frederikshavn.

I NTs vision for den fremtidige togbetjening suppleres de landdækkende tog på strækningen fra Hobro og nordpå med regionaltog til Hirtshals hhv. Skagen som illustreret nedenfor



Samdrift Lille Syd-Østbanen

Når den nye bane København-Ringsted åbner i 2018, er planen at køre direkte tog fra Næstved til København ad den sydlige del af "Lille Syd" via Køge. Det kan derfor overvejes at samtænke driften af den nordlige del af Lille Syd og Østbanen, som i dag køres af Regionstog. Fordelen er direkte tog mellem

Roskilde og Stevns kombineret med en optimering af togdriften.



Samdrift i Vestsjælland

I 2015 er der dobbeltspor hele vejen fra Roskilde til Holbæk, hvilket giver mulighed for markante forbedringer af togbetjeningen til og fra Holbæk. De øvrige strækninger i området (statsbanen Holbæk-Kalundborg og privatbanerne Holbæk-Slagelse og Holbæk-Nykøbing Sj.) vil fortsat være enkeltsporede.

På den baggrund kan nye betjeningskoncepter overvejes, fx mulighederne for direkte tog fra de vestsjællandske privatbaner til Roskilde eller København til gavn for passagerne. Evt. også fra Nakskov til København.



Køreplaner

Fastlæggelse af de konkrete køreplaner har direkte betydning for den oplevede rejsetid og dermed for togets konkurrenceforhold. Skal den langsigtede målsætning om kortest mulige rejsetider realiseres, gælder det om at sikre, at rejsetiden ikke bliver længere end højst nødvendig, når der samtidig tages hensyn til andre forhold som fx regularitet.

Det er ikke muligt at sige, hvordan de faktiske køreplaner vil blive de tre planår. De egentlige køreplaner fastsættes årligt i henhold til den aftalte køreplanlægningsproces med inddragelse af de regionale trafikselskaber og under hensyntagen til øvrige tog på nettet.

Konkrete køreplaner afhænger af forudsætninger om køretider på strækninger og holdetider på stationer. Udover den rå køretid indlægges der nemlig ofte ekstra tid for at tage højde for mindre irregulariteter mv. Problemstillingen omkring køretidstillæg belyses i det følgende og der anvises forslag til hvilke køretidstillæg, der kan anvendes til planlægningsformål. Målet hermed er at øge gennemsigtigheden og sikre konsistente beslutningsgrundlag.

Køretidstillæg

En væsentlig forudsætning for køreplaner på jernbanen er at fastslå hvor lang køretid der skal være mellem de forskellige stationer. **Køretiden består dels af teknisk eller "rå" minimumskøretid** der beregnes på baggrund af togets og infrastrukturens tekniske specifikationer. Og dels af køretidstillæg, der er yderligere tid der vurderes nødvendig så toget ikke bliver forsinket af de forstyrrelser der normalt vil forekomme, midlertidige hastighedsnedsættelser, for at kompensere for forskellig køreadfærd blandt lokomotivførere m.v.

Den internationale jernbaneunion UIC har udgivet en anbefaling af minimumsstørrelsen på køretidstillæg (UIC 451-1 OR). Tillæggets størrelse varierer efter hastighed, så hurtige tog har større tillæg pr. km end langsommere tog.

En kortlægning af køretid og køretidstillæg på den danske jernbane viser jf. Figur 51, at der på langt de fleste danske strækninger er et betydeligt overskud af køretidstillæg sammenlignet med UIC's anbefalede minimumsniveau. Generelt er baggrunden for overskydende tillæg ikke dokumenteret, og det er derfor uklart om der er et potentiale for at reducere dette overskud og dermed køretiden. Årsager til overskydende tillæg kan bl.a. være:

- I køreplaner med fast struktur (samme minuttal hele døgnet) planlægges efter laveste fællesnævner.
- Hurtige Lyn- og IC-tog er gjort langsommere så kapacitet på banen kan udnyttes til at køre flere tog
- Datasæt for togmateriel og infrastruktur til beregning af køretider er ikke opdateret
- Proces for kapacitetstildeling giver dårlige muligheder for at lave en samlet planlægning og optimering af hele køreplanen
- Nogle procedurer som tager ekstra tid er ikke inkluderet i køretidsberegningen, fx kobling af togsæt i drift
- Rettidighedshensyn

Køretidstillæg til planlægningsbrug

I dagens situation anvendes et betydeligt overskud af tillæg i forhold til UIC minimum. I forbindelse med strategisk planlægning er det **derfor næppe rimeligt at antage at UIC's minimumstillæg** alene er en rimelig forudsætning.

Derfor kan følgende overordnede model anvendes til at fastlægge niveauet for minimumskøretidstillæg til planlægning af konfliktfri køreplaneksempler til planlægningsbrug.

Dobbeltsporede baner

Som udgangspunkt anvendes UIC's metode til beregning af tillæg. På baner med høj kapacitetsudnyttelse og/eller kompleks drift ganges tillægget med en faktor. Ved kompleks drift forstås fx strækninger som både trafikeres af gods- og persontog, eller strækninger som trafikeres af både Lyntog og regional-/nærbanetog der fortsætter på enkeltsporede strækninger.

Tabel 41. Tillægsfaktor i forhold til UIC anbefaling

Situation	Dobbeltspor	Enkeltspor
Basis	1	1
Høj kapacitetsudnyttelse	1,5	1
Kompleks drift	1,5	1,5
Høj kapacitetsudnyttelse og kompleks drift	2	2

I visse tilfælde kan det være hensigtsmæssigt at nogle togsystemer ikke anvender tillægsfaktoren, da den kortest mulige køretid har særlig høj prioritet. Det kan være tilfældet for langsomme tog på strækninger med højkapacitetsudnyttelse og heterogen drift, eksempelvis regionaltog på Vestfyn. Det kan også være tilfældet for eksempelvis "timemodel"-tog.

Enkeltsporede baner

På enkeltsporede baner uden kompleks drift anvendes tillægsfaktoren for høj kapacitetsudnyttelse ikke.

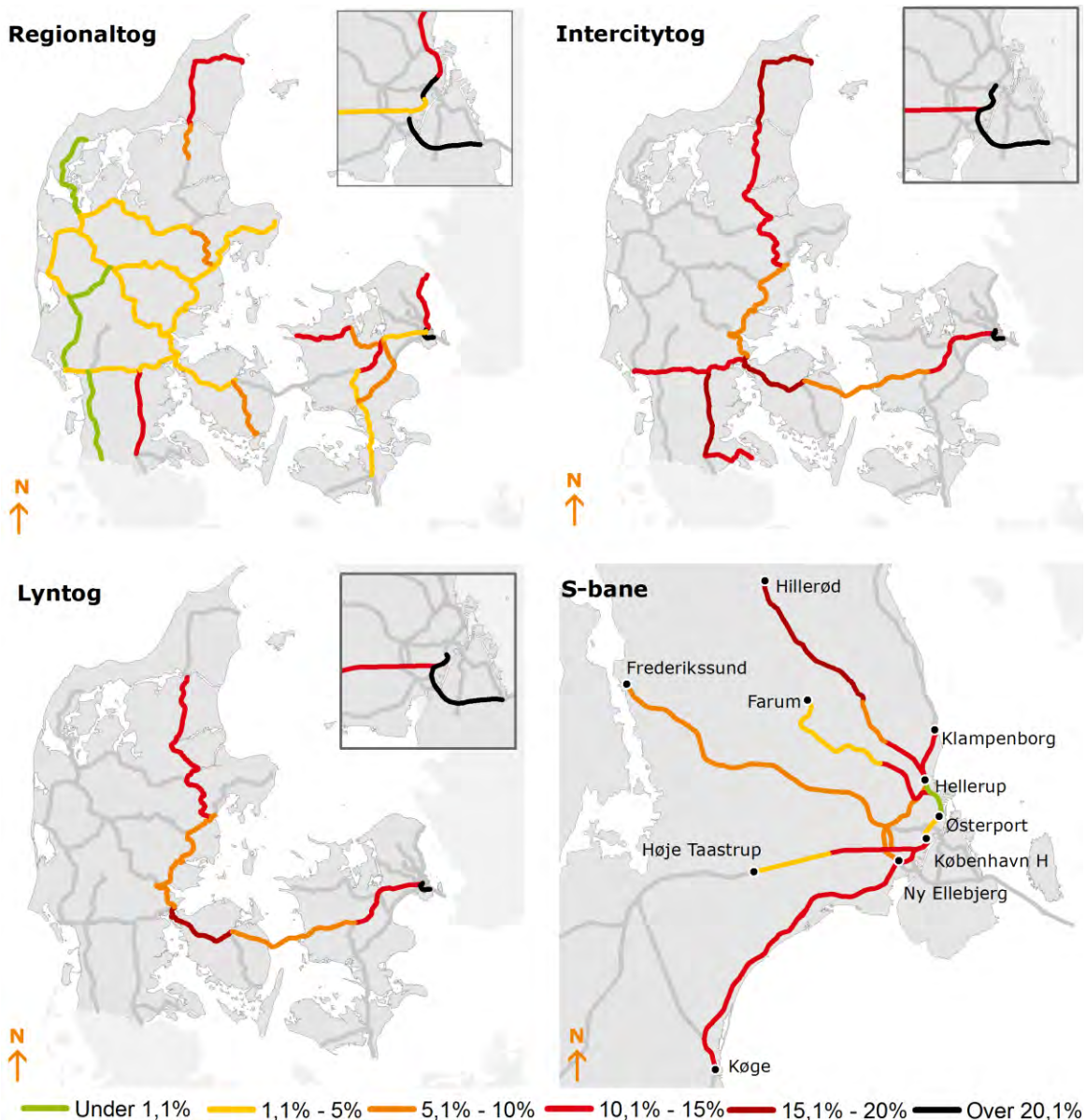
Dagens køretidstillæg i Danmark

På langt de fleste danske strækninger anvendes et betydeligt overskud af **køretidstillæg sammenholdt med UIC's** anbefalede minimumsniveau.

På Lyn- og IC-strækninger er minimumstillægget beregnet efter UIC metoden typisk 6-8% af den rå køretid, og på regionalstrækninger er niveauet typisk 4-5% af rå køretid – der er således mange steder en faktor 2 til 3 til forskel. For at give et eksempel i absolutte tal bør der på strækningen Aarhus-Aalborg minimum være et tillæg på 4,4 minutter **jf. UIC's metode. Gennemsnitligt har** lyntog på strækningen dog et tillæg på 11,7 minutter og IC-tog 13,2 minutter, altså et overskud på 7,2 - 8,8 minutter.

UIC's anbefaling indeholder ikke en særskilt beskrivelse af tillæg ved S-banedrift. UIC niveauet for S-tog er derfor opgjort på samme måde som for regionaltog. På S-banen anvendes et lavt niveau af tillæg på banens centrale afsnit hvor kapaciteten udnyttes mest intensivt, mens der generelt er et højere niveau af tillæg på de tilstødende strækninger. Der fokuseres på den måde på, at tog ankommer rettidigt til området med intensivt udnyttet kapacitet, mens køretiden på selve **det belastede afsnit er relativt "stram"**. På fjernbanen planlægges derimod med et meget højt overskud på strækninger med højt udnyttet kapacitet fx mellem København H og Østerport.

Figur 51. Overskud i dagens køretidstillæg sammenholdt med UIC-anbefaling (% af rå køretid)



Kapaciteten på banenettet

Den samlede kørsel og kapacitetsudnyttelsen er forøget de senere år. Trods udbygninger de kommende år forventes kapacitetsudnyttelsen af skinnenettet yderligere forøget fremover.

Om banekapacitet

Banekapaciteten afhænger både af infrastrukturens beskaffenhed og togenes kørselsmønster. Desuden er der en sammenhæng mellem banekapacitet og togforsinkelser. Hvis togene skal køre præcist, er det nødvendigt at have en vis mængde ubenyttet banekapacitet, som skal sikre, at små uregelmæssigheder i togdriften ikke forplanter sig til andre tog. Jo mindre kapacitetsoverskuddet er, jo oftere vil det ske, at forsinkelser breder sig fra det ene tog til det næste, hvilket kan forplante sig ud over banenettet.

Banekapaciteten på en strækning afhænger først og fremmest af, om banestrækningen er enkeltsporet eller dobbeltsporet. På det statslige banenet er der i alt 1.113 km enkeltsporede strækninger. På fjernbanen er der derudover 746 km dobbeltsporede strækninger og 12 km firsporet strækning. På S-banen er der 170 km dobbeltsporet S-bane, hvoraf 33 km forløber langs en dobbeltsporet fjernbane. Mellem København H og Dybbølsbro er der fire spor på S-banen. En flaskehals på S-banen er den korte enkeltsporede strækning ved Fiskebæk mellem Værløse og Farum.

På enkeltsporede banestrækninger kan der kun køre et tog ad gangen i hver retning frem til den næste station, hvor togene kan mødes og passere hinanden. En enkeltsporet banes kapacitet kan øges med flere krydsningsstationer, samtidig indkørsel, automatisk trafikkoncept, køretid tilpasset krydsningsstationerne afstand (forlænget køretid, færre stop) eller flere blokafsnit. Banekapaciteten på en enkeltsporet strækning er typisk 2-3 tog per time i hver retning.

På dobbeltsporede banestrækninger kører togene uafhængigt af hinanden i hver retning. Her afhænger banekapaciteten af, hvor tæt efter hinanden togene kan køre. Dette

afhænger både af den tekniske indretning på strækninger, opholdstid på stationer og hvor ensartet togene kører. Hvis togene har forskellig kørehastighed, f.eks. fordi der både kører standsende og gennemkørende tog på samme strækning, vil togene indhente hinanden, hvilket begrænser banekapaciteten betragteligt.

En dobbeltsporet banes kapacitet kan øges ved udbyggede signalanlæg, flere overhalingsstationer, flere perronspor på stationer, højere hastighed til og fra vigespor samt gennem transversaler mellem hovedspor, niveaufri forgreninger, forgrening **med høj hastighed, køreplan med "bundtning"** af tog med ensartet hastighed eller ensartet hastighed for alle tog.

Hvor togtrafikken kører med ensartet lav hastighed, har korte stationsophold og en optimal teknisk indretning, kan banekapaciteten være helt op til 30 tog per time i hver retning (f.eks. S-banens centrale strækning mellem København H og Østerport). På en almindelig dobbeltsporet strækning vil kapaciteten typisk variere i størrelsesordenen 4-15 tog per time i hver retning. Det præcise antal afhænger af blandingen af langsomme og hurtige tog samt af banens tekniske indretning.

Det nye signalsystem har umiddelbart den fordel, at togkontrolden permanent er optimeret gennem brug af radiotransmission mellem tog og trafikcentral. Et togs køretilladelse vil derfor straks blive opdateret, når betingelserne foran toget ændrer sig. Herudover vil virkemidlerne være uændrede, men det forventes, at det vil blive væsentlig billigere at iværksætte disse kapacitetsforbedrende tiltag.

Figur 52. Antal spor pr strækning 2012

Antal spor

- Enkeltspor
- Dobbeltspor
- 4 spor
- S-bane enkeltspor
- S-bane dobbeltspor
- Øvrige baner

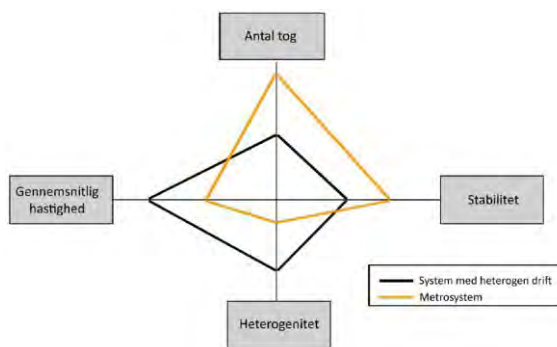


Forhold, som påvirker en banes kapacitet

En generel mulighed for at øge en banes kapacitet er at acceptere en lavere regularitet.

En schweizisk model indikerer de modstridende forhold for at opnå højst mulig kapacitet. Hvis en banes kapacitet er (ved at være) udnyttet, kan ét af forholdene kun fremmes, hvis man er villig til at acceptere forringelser på ét eller flere af de øvrige:

Figur 53. Forhold, som påvirker en banes kapacitet



S-banen er et eksempel på homogen drift. Her kører mange tog med samme type materiel, begrænset hastighed og med en høj rettidighed.

Banen Odense-Snoghøj er eksempel på en bane med heterogen drift. Her kører en

kombination af hurtige fjern tog, langsomme regional tog og langsomme godstog; kombinationen begrænser togtallet eller forlænger tidsforbruget og rettidigheden er relativt dårlig.

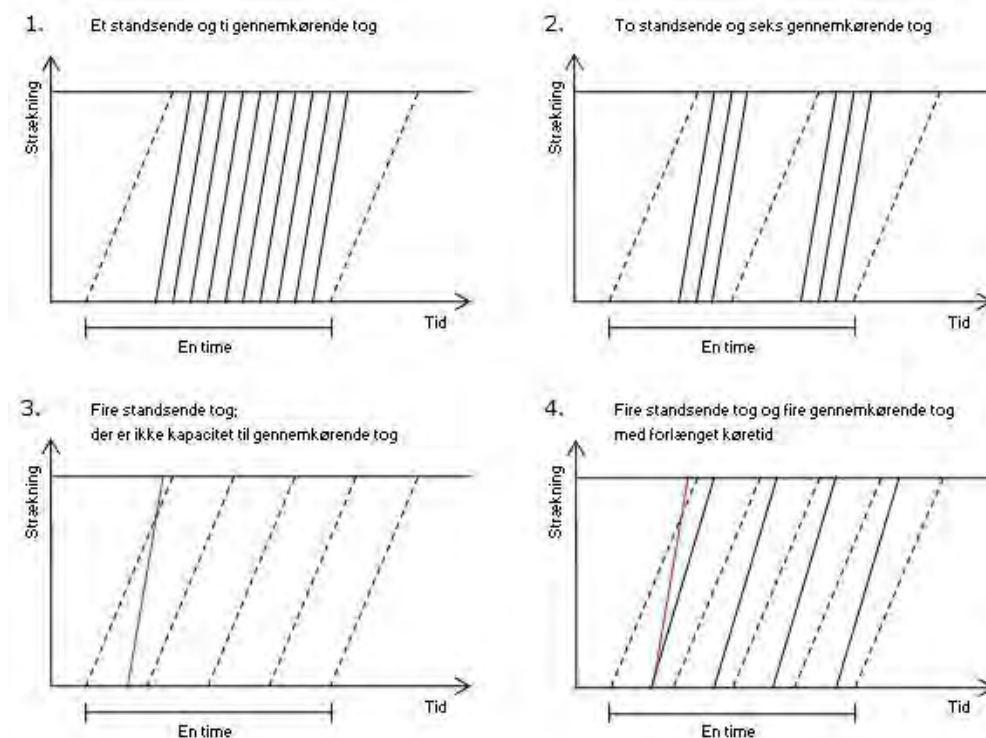
Hvis man ønsker at køre flere tog, kan konsekvensen f.eks. være enten dårligere regularitet eller at alle tog skal køre med samme lave hastighed og deraf følgende køretidsforlængelser.

Konsekvensen er illustreret i en kapacitetsvurdering fra Jernbaneverket i Norge jf. Figur 54.

I eksempel 1 "bundtes" de gennemkørende tog, så der bliver kapacitet til 10, og der kører ét standsende tog. I eksempel 2 kører der et standsende tog hver halve time, og det nedsætter kapaciteten til 6 gennemkørende tog. Eksempel 3 viser, at med standsende tog hvert kvarter er der ikke kapacitet til gennemkørende tog, medmindre de som i eksempel 4 får forlænget køretiden.

På flere danske hovedbaner køres i dag både et højt antal tog og forskelligartede tog; Lyn-, Intercity-, regional- og godstog på samme infrastruktur. Jf. den schweiziske model påvirker det den hastighed, som det er muligt at køre og den samlede regularitet. Det bevirker blandt andet, at Lyntog kører langsommere end de teknisk er i stand til.

Figur 54. Eksempler på togsammensætningens betydning for kapacitet



Modellen er desuden interessant i forhold til at realisere timemodellen, hvor Lyntog forudsættes at køre væsentligt hurtigere end i dag, hvilket, alt andet lige, må forventes at medføre en lavere regularitet.

En mindre konkret faktor i vurdering af en banes kapacitet er den menneskelige faktor og den kultur, som er knyttet hertil. For passagererne handler det typisk om adfærd ved ind- og udstigning. For medarbejdere handler det om reaktionstider, køremønstre, rettidighedsadfærd mv.

Teoretisk kapacitet

Enkeltsporede baner

Der findes ikke en alment anerkendt metode til at opgøre kapaciteten på enkeltsporede baner.

Når Banedanmark opgør kapaciteten på enkeltsporede strækninger tager de udgangspunkt i den del af en enkeltsporet strækning, hvor der er længst mellem krydsningsstationerne. Køretiden mellem de to stationer beregnes og herudfra beregnes, hvor mange tog, der kan køre. Det sammenholdes med køreplanens togantal. Køreplanens togantal udtrykkes som procent af det maksimale togantal, og er procenten større end 75, betragtes banens kapacitet som opbrugt.

Norske Jernbaneverket tager udgangspunkt i den køretidsforlængelse, togene påføres af hensyn til krydsning med modkørende tog. Hvis hurtigste køretid inkl. sædvanlige tillæg er t_0 og den køreplanmæssige tid er t , betragtes kapaciteten som opbrugt, hvis t/t_0 er højere end 1,08.

Der er ikke fuldstændig sammenfald mellem de to metoders resultater. På kortet om kapacitetsudnyttelsen på det statslige banenet (**Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**) ngives kapaciteten som udnyttet, hvis den ene af metoderne viser det.

Eksempel: Kapacitetsudnyttelsen Aalborg-Frederikshavn:

- Ifølge Banedanmarks metode er kapacitetsudnyttelse baseret på det længste strækningsafsnit Sindal-Kvissel. Her kan køre 5,7 tog, som sammenlignet med myldretidernes 4 tog giver en kapacitetsudnyttelse på ca. 70 %. Med en kapacitetsudnyttelse under 75 % betragtes kapaciteten ikke som udnyttet.
- Jernbaneverkets metode betragter hele strækningen, og her er forholdet mellem de faste togs køretid (76 min.) og hurtigste tog køretid (68 min.) 1,10, svarende til, at kapaciteten er fuldt udnyttet. De særlige myldretidstog har en køretid på 88 min., svarende til 1,28 gange længere køretid end hurtigste tog.

Dobbeltsporede baner

Den internationale jernbaneorganisation UIC anbefaler den såkaldte sammenpressede grafs metode. Her optælles det antal minutter i en time, togene i køreplanen ville anvende, hvis de kørte så tæt, som infrastrukturen muliggør, uafhængig af køreplanen. Metoden anbefaler følgende maksimumsværdier:

- S-baner: højst 85 % i myldretiderne og 70 % på øvrige tider
- Andre baner: højst 75 % i myldretiderne og 60 % på øvrige tider.

Metoden har flere svagheder. Hvis den anvendes på delstrækninger, vil den ofte vise, at der er god kapacitet, men hvis flere delstrækninger lægges i forlængelse af hinanden, kan kapaciteten alligevel være opbrugt. Det gælder for eksempel strækningen Fredericia – Aarhus H. Delstrækningerne Fredericia – Vejle, Vejle – Skanderborg og Skanderborg – Aarhus H har hver for sig ledig kapacitet, mens strækningen under ét ikke har det. Det betyder, at det nok vil være muligt at tildele kapacitet til flere tog, men at det kan være nødvendigt at lade disse tog overhale af andre tog undervejs.

En anden svaghed er, at længere stationsophold, end passagerudvekslingen nødvendiggør, øger kapacitetsudnyttelsen unødigt, når graferne presses sammen.

Praktisk kapacitet

Enkeltspor

Den væsentligste faktor er afstanden (i køretid) mellem krydsningsstationerne. Hvis krydsningsstationerne ligger tæt og strækningen og køreplanen i øvrigt er optimeret, kan der opnås en kapacitet på op til 6 tog i timen pr. retning. Værdien af de enkelte krydsningsspor varierer med den aktuelle køreplan. Der kan være krydsningsspor, som i én køreplan kun bruges ved forsinkelser, men som i andre køreplaner har krydsning f.eks. hver time.

Figur 55. Eksempler praktisk kapacitet, enkeltspor (antal tog pr. time pr. retning)



Dobbeltspor

På baner med et spor i hver retning er det især blandingen af togtyper, der afgør kapaciteten. Hvis banen trafikeres af ensartede tog med ensartet standsningsmønster og ensartet (lav) hastighed, kan der opnås en kapacitet på 30-36 tog i timen pr. retning. Hvis banen trafikeres af forskelligartede tog med forskellig hastighed og standsningsmønster, er kapaciteten 6-14 tog.

Stationskapacitet

Uanset om en bane er enkeltsporet eller dobbeltsporet betyder kapaciteten på banens stationer også meget for en banes samlede kapacitet. En forgrening med lav hastighed og en forgrening i niveau vil således reducere den samlede kapacitet. Ved etablering af 2. spor Ballerup-Frederikssund blev banen indrettet til en kapacitet på 24-30 tog i timen pr. retning. Flaskehalsen er imidlertid endestationen Frederikssund, der kan håndtere 6-12 tog, afhængig af køreplanen.

Figur 56. Eksempler praktisk kapacitet, dobbeltspor (antal tog pr. time pr. retning)



Nuværende kapacitetsudnyttelse

Den samlede kørsel på det statslige banenet steg fra 58 til 69 mio. togkilometer årligt over perioden 1995-2010, dvs. en stigning på 19 %. Den samlede strækningsslængde er kun steget ca. 35 km ud af 2040 km, dvs. knap 2 %. Gennemsnitligt er der kommet flere tog på de enkelte strækninger, og kapacitetsudnyttelsen af skinnenettet er forøget.

Når strækninger og stationsanlæg bliver mere belastet, bliver det vanskeligere at køre rettidigt. Hertil kommer, at der de seneste 5 år er foretaget omfattende fornyelsesarbejder pga. et vedligeholdelsesefterslæb, hvilket har medført ekstraordinære forstyrrelser for togtrafikken. Trods problemerne er der også de seneste 5 år kommet flere togpassagerer.

Hvor banekapaciteten er højt udnyttet, opstår der flaskehalse, som begrænser mulighederne for at udvide og forbedre togbetjeningen. Sådanne flaskehalse findes allerede en række steder i banenettet, bl.a. strækningerne København H-Høje Taastrup, Roskilde-Ringsted, Odense-Fredericia samt omkring

Figur 57. Kapacitetsudnyttelse 2012



Aarhus H. Kapaciteten er også opbrugt på en række enkeltsporede strækninger, men her er ikke forventninger om yderligere trafikering.

Kapacitetsudnyttelsen må ikke forveksles med begrebet "overbelastet infrastruktur", som Banedanmark, i overensstemmelse med EUs regler herfor, anvender, når en kapacitetsansøgning ikke har kunnet imødekommes.

Der kan være flere årsager til, at kapaciteten vurderes højt udnyttet, for eksempel:

- stor kapacitetsefterspørgsel
- lang afstand mellem krydsningsmuligheder på enkeltsporede baner
- begrænset antal perronspor på stationer
- begrænset kapacitet på forgreningsstationer
- kombination af hurtige og langsomme tog.

Af Figur 57 fremgår kapacitetsudnyttelsen i 2012-køreplanen.

- På banerne Østerport/Københavns Lufthavn Kastrup-København-Ringsted, Roskilde-Holbæk og Vamdrup-Padborg er kapaciteten højt udnyttet på flere tider af døgnet, og der kan ikke altid tildeles kapacitet på de tider, der ønskes, primært til godstog. Karakteristisk for disse baner er også, at togene kører med lav rettidighed.
- På flere enkeltsporede baner medfører den fuldt udnyttede kapacitet, at rejsetiden forlænges væsentligt, for eksempel Aalborg-Frederikshavn og Skjern-Holstebro. Mellem Langå og Viborg medfører den højt udnyttede kapacitet, at afstanden mellem togene ikke kan blive 30 minutter, men skiftevis 20 og 40 minutter.
- Manglende perronspor udgør kapacitetsbegrænsninger på flere endestationer på S-banen samt i Esbjerg og på Aarhus H.
- På Kystbanen, en del af S-banen og banen Odense-Middelfart skyldes den høje kapacitetsudnyttelsen primært kombinationen af hurtige og langsomme tog.
- Kapacitetsbegrænsende forgreningsstationer er for eksempel Københavns Lufthavn Kastrup (forgrening

mellem passagertog og godstog), Ringsted og Snoghøj mellem Middelfart og Fredericia.

- Mellem Skørping og Aalborg begrænses kapaciteten af det manuelle trafikkoncept (telefoniske af- og tilbagemeldinger mellem betjente stationer).
- Højt udnyttet kapacitet udgør ikke et problem, hvis der ikke efterspørges yderligere kapacitet. Det gælder for eksempel Køge-Næstved, Svendborgbanen, Tønderbanen og Grenaabanen.

Alternativ kapacitetsudnyttelse

I det omfang, der mangler kapacitet til passagertog og passagerer, behøver kapaciteten ikke nødvendigvis at tilvejebringes gennem øget banekapacitet. Den kan også skaffes gennem mere hensigtsmæssig brug af togmateriellet eller anskaffelse af nyt mere kapacitetsstærkt togmateriel. Det vil ofte være muligt at skaffe væsentlig ekstra passagerkapacitet ved at køre med længere tog eller tog med høj kapacitet pr. enhed, typisk totagers tog.

Det vil formentlig også være muligt at skaffe en vis ekstra passagerkapacitet ved at ændre de belægningskriterier, som de enkelte operatører ifølge deres kontrakter er forpligtet til at levere. Eksempelvis tillader DSBs kontrakt et antal stående passagerer på delstrækninger under 30 min., hvilket DSB Øresunds kontrakt ikke gør.

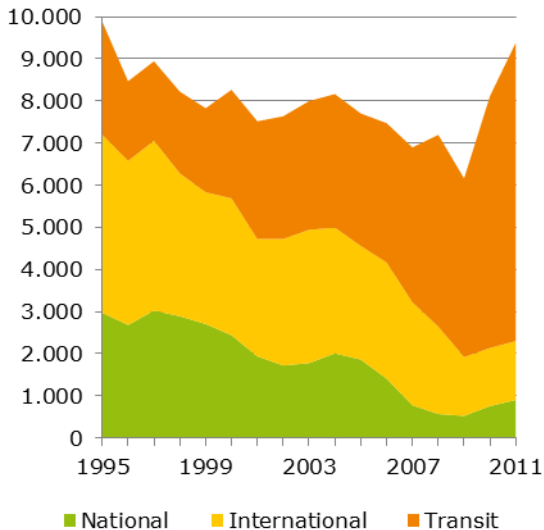
Udnyttelse af kapacitet til godstrafik

Der forventes væsentlig mere gods på bane i fremtiden. Hvis de nuværende udviklingstendenser fortsætter kan godsmængderne være steget med over 80 % i 2027.

Udviklingen i gods på bane har betydning for den øvrige trafik, da den optager kapacitet på banenettet. Fra 1995 til 2009 er der sket et fald i de samlede godsmængder på banen (jf. Figur 58), hvor den nationale og internationale trafik til og fra Danmark er reduceret, mens transittrafikken er steget støt. I de seneste to år har den nationale og internationale trafik været på samme niveau, mens væksten i transittrafikken er øget yderligere. Samlet set er transittrafikken således mere end fordoblet,

mens den øvrige godstrafik er reduceret til en tredjedel.

Figur 58. Udvikling i gods på bane i 1000 tons.



Kilde Danmarks Statistik

Grundet ændringen i udviklingen de seneste år er der udarbejdet en godsprognose med henblik på at vurdere hvor meget kapacitet gods på banen vil optage frem til 2027.

Det vurderes i prognosen, at der fra og med 2012 til og med 2027 vil være følgende vækst i godsmængder (ton):

- National trafik: 1,0 % årligt
- International trafik: 2,0 % årligt
- Transittrafik frem til Femern Bælt forbindelsens åbning: 5,2 % årligt
- Transittrafik fra Femern Bælt forbindelsens åbning med enkeltspor til dobbeltspor i Tyskland: 31 % samlet vækst.

Fremskrivningen af den nationale og internationale trafik bygger på Trafikstyrelsens fremskrivning.

Transittrafikken er baseret på den officielle prognose for gods på bane udarbejdet af det danske og tyske transportministerium, men tilpasset Trafikplanens principielle planår.

Det principielle planår 2022 afspejler situationen efter åbning af Femern Bælt med enkeltspor i Tyskland. Planår 2027 afspejler situationen efter udbygning af Femern Bælt-forbindelsens tyske landanlæg til dobbeltspor, som skal være klar senest 7 år efter åbning af Femern Bælt-forbindelsen. Ifølge den seneste tidsplan forventes kyst til kyst-forbindelsen

over Femern Bælt at åbne i slutningen af 2021. Det betyder, at de tyske jernbanelandanlæg først skal være klar til ibrugtagning senest i slutningen i 2028.

Der forventes 59 transit godstog i planår 2022 og 78 godstog i planår 2027 *via Femern Bælt*.

Hvis vækstforudsætningerne indfries vil godsmængderne være steget med over 80 % i 2027. Den største vækst ses indenfor transittrafikken, hvor der ventes en stigning på omkring 100 %.

Forventningerne bygger blandt andet på den store vækst i gods på bane de senere år. Væksten har været drevet af transittrafikken, der sammen med den internationale trafik fortsat forventes at stige i de kommende år. Den nationale transport forventes svagt stigende i perioden.

Figur 59 illustrerer den forudsatte væksts betydning for kapacitetsbelastningen af gods på bane på statsbanestrækningerne i basisåret 2011 og de tre planår 2017, 2022 og 2027.

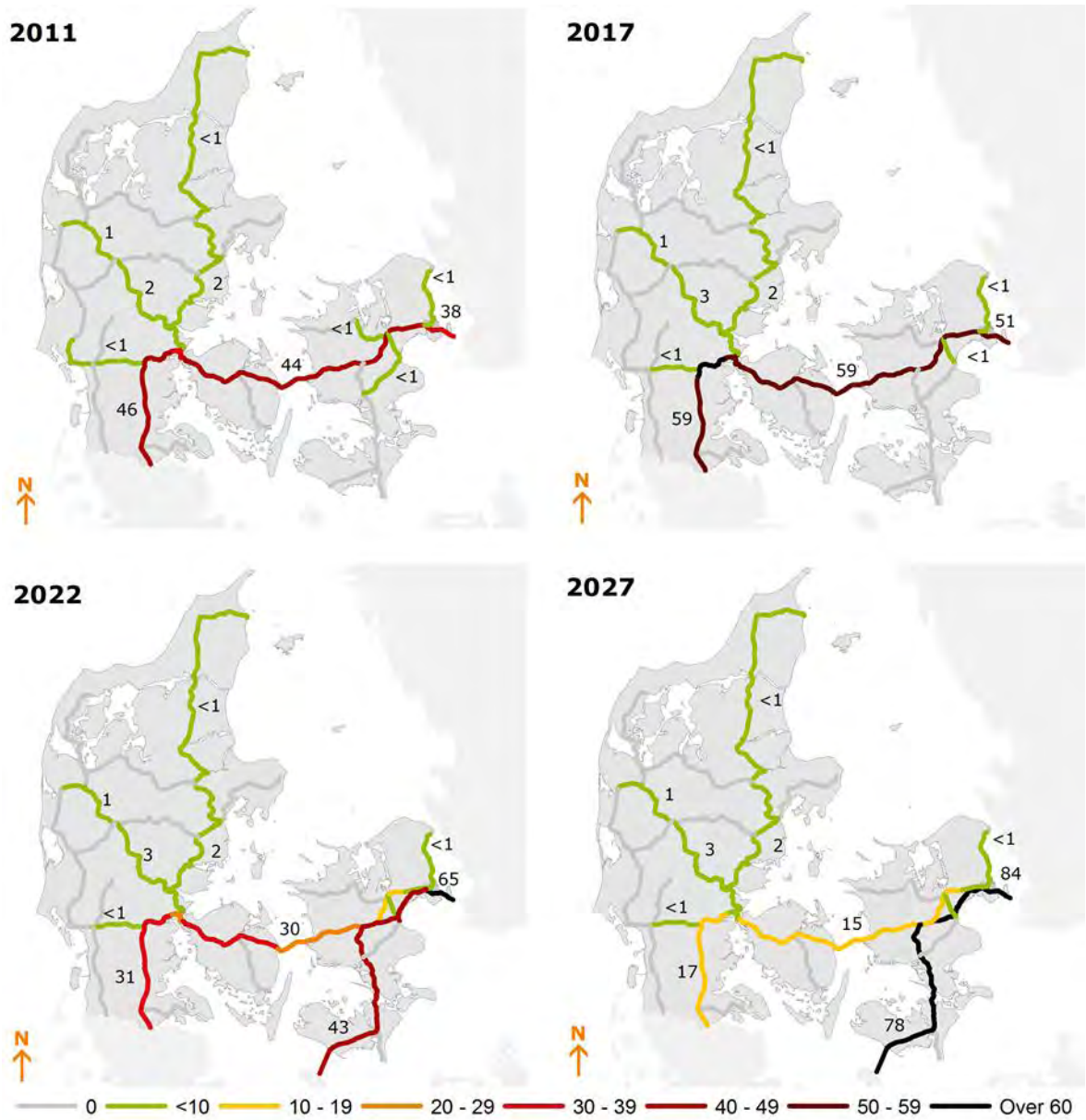
Da antallet af godstog varierer over ugen angives antallet for den ugedag, hvor der kører flest godstog – den såkaldte maksimale ugedag.

Geografisk set vil godstrafikken i fremtiden fortsat være præget af trafik mellem Sverige og Tyskland, hvorfor de strækninger hvor der kører transittrafik vil få den største belastning. Strækningerne med transittrafik vil dog ændre sig i fremtiden blandt andet i takt med, at forskellige infrastrukturprojekter bliver etableret.

Således ses det af figuren, at når København-Ringsted er etableret i 2017 vil en stor del af godstrafikken køre af den nye bane. I 2022, når Femern Bælt-forbindelsen er ibrugtaget, vil en del af transittrafikken overflyttes hertil, men på grund af kapacitetsbegrænsningen af infrastrukturen i Tyskland vil en del af trafikken fortsat køre over Fyn og Jylland. Som det fremgår af den fælles dansk-tyske prognose for jernbanetrafikken via Femern Bælt, forventes stort set alt transittrafik at køre ad den ca. 160 km kortere rute over Femern Bælt i 2027.

I prognoserne er der ikke forudsat en stigning i vægten af togene. Såfremt vægten øges ved fx at køre længere tog vil det være muligt at transportere den samme mængde gods på færre tog.

Figur 59. Gods på bane 2011-2027 (antal tog, maks. ugedag, sum begge retninger).



Note: Det principielle planår 2022 afspejler situationen efter åbning af Femern Bælt med enkeltspor i Tyskland. Planår 2027 afspejler situationen efter udbygning til dobbeltspor i Tyskland.

Kapacitetstildeling

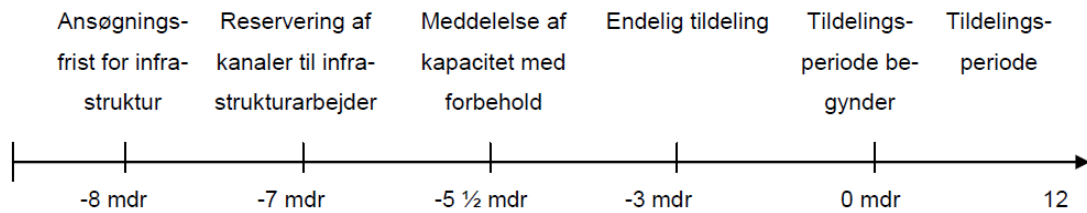
En jernbanevirksomhed tildeles kapacitet af Banedanmark, med henblik på at drive jernbanevirksomhed. Tildelingen sker årligt på baggrund af en konkret ansøgning fra jernbanevirksomheden, og hver tildelingsperiode har en varighed af et år. For at bevare retten til de tildelte kanaler skal jernbanevirksomheden benytte disse. Herudover kan der tildeles kapacitet til lejlighedsvis kørsel.

Tildeling af kapacitet på Banedanmarks infrastruktur følger processen i Figur 60.

I de tilfælde, hvor der foreligger modstridende ønsker om kanaler på et baneafsnit, indkalder Banedanmark de pågældende jernbanevirksomheder til forhandlinger.

Såfremt der ikke findes en løsning ved forhandlingerne, træffer Banedanmark afgørelse om fordelingen.

Figur 60. Proces for tildeling af banekapacitet



Ved kanaltildeling på overbelastet infrastruktur har offentlig servicetrafik fortrinsret frem for andre former for trafik. Omfanget af trafik udført som offentlig service kan dog kun øges i forhold til foregående tildelingsperiode ved en udvidelse af kapaciteten på det pågældende baneafsnit eller efter nedenstående regler.

Hvor den samlede kapacitet på overbelastet infrastruktur ikke anvendes af trafik udført som offentlig service, sker kanaltildelingen efter følgende prioritering:

- 1) Jernbanevirksomheder der udfører passager- eller godstrafik, der ikke er offentlig servicetrafik, kan bevare 90 pct. af sin kapacitet fra den foregående kanaltildelingsperiode på alle baneafsnit fra en tildelingsperiode til den næste, hvis der indgives

ansøgning herom. Halvdelen af de kanaler, der afgives på det ansøgte baneafsnit, tildeles ansøgere, der for første gang ansøger om tildeling af kanaler på baneafsnittet.

- 2) Ny trafik udført som offentlig service.
- 3) Godstrafik i internationale godskorridorer.
- 4) Anden trafik.

Der kan klages over afgørelsen til Jernbanenævnet.

Jernbanenævnet overvåger konkurrencesituationen for jernbaneområdet i Danmark i relation til bl.a. tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, opkrævning af baneafgifter samt passagerrettigheder.

Godskorridorer

De europæiske medlemslande har juridisk forpligtet sig til at indføre en række grænseoverskridende banegodskorridorer i EU inden henholdsvis 2013 og 2015.

Danmark er en del af korridor B, der forløber mellem Stockholm og Napoli og er ca. 3600 km lang. Den går igennem Italien, Østrig, Tyskland, Danmark og Sverige og er af stor betydning for godstransporten mellem Nord- og Sydeuropa. I Danmark går korridoren via to spor. Det ene går via Sønderjylland, det andet spor går via den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

Korridor B er en del af et større net af seks europæiske jernbanekorridorer (A-F), som krydser hinanden på strategisk udvalgte steder i EU. På disse strækninger er der særlig opmærksomhed på at forbedre infrastrukturen, afhjælpe flaskehalse, harmonisere procedurer for togdriften og at fremme den tekniske sammenhængskraft ved udrulning af ERTMS.

Med godskorridorerne bliver indført en 'One-stop-shop', der gør det lettere at ansøge om kanaltildeling. De, der søger om kanaler, kan fremover nøjes med at sende en ansøgning til hele korridoren i stedet for hos hver enkelt infrastrukturforvalter.

På baggrund af en Korridor B-rapport fra 2005 forventes det, at antallet af tog på korridor B vil stige med ca. 50 % i tidsrummet 2005-2015. I samme periode vil den mængde gods, der kan transporteres (målt i tons) i samme periode kunne stige med op til 60 %, bl.a. fordi togene bliver længere.

Rejsetiden mellem Stockholm og Napoli forventes at kunne blive reduceret fra 51 timer til 46 timer, når Signalprogrammet er udrullet og Femern Bælt forbindelsen etableret.

Bilag 1 Passagerudvikling pr. station

Udvikling i passagertal pr. station 2010 – 2027

Antal afrejser og ankomster med fjern-, regional- og S-tog opgjort pr. station ekskl. metro, privatbane, letbane og bus. Passagerer der skifter til et andet fjern-, regional- eller S-tog indgår ikke.

Reduceres mere end 10%
Mellem - 10% og +10%
Stigning mellem 10% og 25%
Stigning over 25%

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2010	2017	2022	2027	2010	2017	2022	2027
Albertslund	11.000	12.000	13.000	13.200	2.949.000	3.235.000	3.476.000	3.539.000
Alken	150	160	160	160	40.000	43.000	43.000	43.000
Allerød	7.900	9.200	10.300	10.500	2.132.000	2.481.000	2.761.000	2.829.000
Arden	450	480	490	490	133.000	144.000	148.000	147.000
Aulum	440	480	490	490	121.000	131.000	133.000	134.000
Avedøre	5.100	5.600	5.900	6.100	1.342.000	1.475.000	1.568.000	1.600.000
Bagsværd	5.300	5.800	6.200	6.300	1.423.000	1.552.000	1.662.000	1.682.000
Ballerup	14.100	15.300	16.700	17.000	3.753.000	4.090.000	4.456.000	4.527.000
Bedsted Thy	150	160	160	160	42.000	45.000	45.000	45.000
Bernstorffsvej	2.700	2.900	3.000	3.100	707.000	772.000	800.000	814.000
Birk Centerpark	340	380	380	390	99.000	110.000	113.000	114.000
Birkerød	7.900	9.100	9.900	10.100	2.108.000	2.444.000	2.651.000	2.713.000
Bispebjerg	5.200	5.500	4.700	4.700	1.364.000	1.454.000	1.233.000	1.243.000
Bjerringbro	1.100	1.300	1.300	1.300	311.000	357.000	364.000	367.000
Bording	170	190	200	200	47.000	52.000	54.000	55.000
Borris	100	110	110	110	27.000	29.000	29.000	29.000
Borup	2.200	2.500	2.600	2.600	702.000	772.000	816.000	827.000
Bramming	2.000	2.200	2.200	2.200	589.000	629.000	643.000	642.000
Brande	730	780	790	790	207.000	223.000	229.000	229.000
Bred	100	110	120	120	29.000	31.000	32.000	32.000
Bredebro	190	200	210	210	50.000	53.000	54.000	54.000
Brejning	180	190	190	190	49.000	53.000	54.000	55.000
Brøndby Strand	4.700	5.200	5.100	5.200	1.229.000	1.365.000	1.343.000	1.376.000
Brøndbyøster	5.600	6.200	6.800	7.000	1.513.000	1.676.000	1.818.000	1.859.000
Brønderslev	2.100	2.300	2.300	2.300	591.000	635.000	652.000	652.000
Brøns	70	70	70	70	18.000	19.000	19.000	19.000
Brørup	540	580	600	590	151.000	164.000	167.000	167.000
Buddinge	5.800	6.300	7.500	7.600	1.537.000	1.666.000	1.990.000	2.018.000
Bur	30	30	30	30	8.000	9.000	9.000	9.000
Børkop	410	430	440	430	110.000	118.000	120.000	119.000
Charlottenlund	4.200	4.600	4.800	4.900	1.131.000	1.249.000	1.290.000	1.312.000
Danshøj	4.000	4.200	4.300	4.300	1.050.000	1.110.000	1.133.000	1.138.000
Dybbølsbro	12.100	13.100	9.900	10.000	3.191.000	3.442.000	2.609.000	2.638.000
Dyssegård	1.300	1.400	1.400	1.400	336.000	365.000	378.000	383.000
Døstrup Sdj	70	80	80	80	20.000	21.000	21.000	21.000
Egedal	1.400	1.500	1.700	1.700	361.000	400.000	440.000	452.000
Ejby	440	460	470	470	118.000	126.000	128.000	127.000
Emdrup	4.800	5.100	5.200	5.200	1.282.000	1.377.000	1.390.000	1.405.000

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2010	2017	2022	2027	2010	2017	2022	2027
Engesvang	350	380	400	410	96.000	107.000	112.000	114.000
Enghave	7.700	8.300	5.800	5.900	2.041.000	2.202.000	1.544.000	1.562.000
Esbjerg	4.800	5.300	5.600	5.700	1.566.000	1.745.000	1.870.000	1.918.000
Eskilstrup	350	370	410	410	113.000	120.000	134.000	133.000
Espergærde	5.000	5.400	5.700	5.800	1.553.000	1.690.000	1.786.000	1.808.000
Farum	5.000	5.600	6.100	6.300	1.347.000	1.508.000	1.644.000	1.689.000
Flintholm	15.700	16.700	14.700	14.800	4.119.000	4.377.000	3.850.000	3.874.000
Fredericia	5.900	6.700	7.300	7.500	1.813.000	2.072.000	2.262.000	2.349.000
Frederikshavn	1.500	1.700	1.800	1.900	521.000	585.000	623.000	640.000
Frederikssund	5.400	6.100	6.700	6.900	1.459.000	1.625.000	1.800.000	1.849.000
Friheden	7.100	7.800	8.300	8.500	1.866.000	2.062.000	2.209.000	2.259.000
Fruens Bøge	160	180	180	180	47.000	51.000	52.000	54.000
Fuglebakken	4.300	4.600	3.800	3.900	1.136.000	1.212.000	1.016.000	1.022.000
Gadstrup	670	730	730	730	212.000	230.000	230.000	231.000
Gelsted	370	400	400	400	100.000	107.000	108.000	108.000
Gentofte	3.300	3.700	3.800	3.900	886.000	986.000	1.028.000	1.052.000
Give	530	570	580	580	157.000	169.000	172.000	172.000
Gjesing	280	290	290	290	71.000	75.000	75.000	75.000
Glostrup	15.900	17.500	22.500	22.900	4.260.000	4.714.000	6.020.000	6.141.000
Glumsø	940	1.000	1.100	1.200	288.000	317.000	346.000	353.000
Gredstedbro	220	230	240	240	57.000	61.000	62.000	61.000
Grenaa	630	-	-	-	197.000	-	-	-
Greve	6.400	7.000	8.000	8.200	1.695.000	1.856.000	2.139.000	2.183.000
Grøndal	4.000	4.300	3.500	3.500	1.055.000	1.123.000	922.000	924.000
Gråsten	140	170	180	190	55.000	65.000	70.000	73.000
Guldager	90	90	90	90	23.000	25.000	25.000	25.000
Gødstrup	-	540	550	560	-	154.000	157.000	159.000
Gørding	260	270	270	270	69.000	73.000	74.000	74.000
Gårde	50	50	50	50	14.000	14.000	15.000	15.000
Hådsten	1.200	1.300	1.400	1.400	353.000	387.000	399.000	401.000
Hammerum	160	180	180	190	46.000	52.000	54.000	55.000
Hareskov	1.600	1.800	2.000	2.000	429.000	468.000	526.000	534.000
Haslev	2.000	2.100	2.700	2.700	609.000	658.000	832.000	836.000
Havdrup	1.000	1.100	1.000	1.000	317.000	337.000	321.000	320.000
Hedehusene	1.800	2.000	2.100	2.100	572.000	620.000	661.000	668.000
Hedensted	470	510	530	520	131.000	146.000	150.000	150.000
Hee	50	60	60	60	15.000	16.000	16.000	16.000
Hellerup	20.300	22.400	22.600	23.000	5.601.000	6.214.000	6.261.000	6.377.000
Helsingør	11.300	12.400	12.700	12.900	3.509.000	3.872.000	3.943.000	4.013.000
Herfølge	550	590	620	610	171.000	183.000	194.000	192.000
Herlev	10.300	11.400	17.700	18.200	2.742.000	3.044.000	4.711.000	4.831.000
Herning	4.100	4.700	4.900	4.900	1.236.000	1.420.000	1.487.000	1.513.000
Herning Messecenter	40	50	50	50	16.000	17.000	18.000	18.000
Hillerød	15.400	19.100	17.700	18.400	4.172.000	5.157.000	4.788.000	4.983.000
Hillerød Syd	-	-	4.500	4.800	-	-	1.224.000	1.289.000
Hinnerup	840	890	900	900	229.000	244.000	247.000	247.000
Hjallese	100	100	110	110	26.000	29.000	29.000	30.000
Hjerm	140	150	150	150	37.000	39.000	40.000	40.000
Hjortshøj	700	-	-	-	176.000	-	-	-
Hjørring	3.200	3.600	3.800	3.900	947.000	1.062.000	1.123.000	1.155.000
Hobro	1.300	1.500	1.700	1.700	435.000	496.000	557.000	573.000
Holbæk	6.700	8.800	9.300	9.400	2.061.000	2.698.000	2.853.000	2.883.000
Holme-Olstrup	190	210	260	260	59.000	65.000	78.000	80.000
Holmstrup	40	50	50	50	12.000	13.000	13.000	13.000

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2010	2017	2022	2027	2010	2017	2022	2027
Holstebro	2.500	2.800	2.900	2.900	749.000	853.000	895.000	914.000
Holsted	400	430	430	430	112.000	120.000	123.000	122.000
Holte	7.900	9.000	9.600	9.800	2.110.000	2.409.000	2.577.000	2.630.000
Hornslet	690	-	-	-	181.000	-	-	-
Horsens	4.500	5.300	5.800	6.000	1.409.000	1.669.000	1.821.000	1.897.000
Hovmarken	60	-	-	-	15.000	-	-	-
Humblebæk	5.300	5.800	6.000	6.100	1.655.000	1.797.000	1.877.000	1.899.000
Humlum	70	70	70	70	19.000	20.000	20.000	20.000
Hundige	7.800	8.600	10.000	10.200	2.061.000	2.270.000	2.646.000	2.707.000
Hurup Thy	370	390	390	390	104.000	111.000	114.000	114.000
Husum	4.500	4.800	4.800	4.900	1.185.000	1.286.000	1.283.000	1.302.000
Hvalsø	3.100	4.100	4.300	4.400	958.000	1.269.000	1.331.000	1.346.000
Hvidbjerg	180	190	190	190	49.000	51.000	52.000	52.000
Hviding	130	130	130	130	35.000	37.000	37.000	37.000
Hvidovre	5.000	5.500	6.100	6.200	1.324.000	1.461.000	1.619.000	1.650.000
Højby	130	140	140	140	34.000	37.000	38.000	39.000
Høje Taastrup	20.700	22.600	23.200	23.500	6.363.000	6.962.000	7.117.000	7.235.000
Højslev	130	150	150	160	38.000	44.000	46.000	46.000
Hørdum	70	80	80	80	20.000	22.000	22.000	22.000
Hørning	530	580	580	580	139.000	152.000	154.000	154.000
Ikast	790	870	900	910	227.000	251.000	258.000	262.000
Ishøj	10.500	11.700	15.500	15.900	2.800.000	3.109.000	4.120.000	4.233.000
Islev	2.100	2.200	2.200	2.300	546.000	588.000	591.000	597.000
Jelling	540	570	580	580	151.000	162.000	164.000	163.000
Jersie	2.700	2.900	3.400	3.400	720.000	780.000	903.000	915.000
Jyderup	1.200	1.600	1.700	1.700	383.000	511.000	532.000	532.000
Jyllingevej	1.000	1.100	1.200	1.200	276.000	301.000	306.000	310.000
Jægersborg	3.300	3.600	3.700	3.700	876.000	960.000	989.000	1.006.000
Kalundborg	2.000	2.800	3.000	3.000	659.000	890.000	966.000	977.000
Karlsunde	3.400	3.700	4.200	4.300	892.000	975.000	1.125.000	1.148.000
Kastrup	22.700	28.000	28.900	30.400	7.722.000	9.595.000	9.943.000	10.495.000
Kauslunde	60	60	70	70	15.000	17.000	17.000	17.000
KB Hallen	3.600	3.800	3.800	3.800	932.000	990.000	997.000	1.000.000
Kibæk	220	230	230	230	58.000	61.000	63.000	62.000
Kildebakke	1.800	1.900	1.900	1.900	466.000	508.000	505.000	513.000
Kildedal	410	450	480	490	110.000	121.000	129.000	132.000
Klampenborg	2.600	2.800	2.900	2.900	706.000	776.000	799.000	812.000
Kliplev	30	30	40	40	11.000	13.000	14.000	14.000
Knabstrup	270	350	360	360	83.000	111.000	112.000	111.000
Kokkedal	6.100	6.700	6.900	7.000	1.922.000	2.092.000	2.147.000	2.178.000
Kolding	5.200	5.900	6.400	6.600	1.627.000	1.865.000	2.031.000	2.119.000
Kolind	260	-	-	-	72.000	-	-	-
Korsør	2.800	3.200	3.900	4.200	931.000	1.074.000	1.305.000	1.387.000
Kvissel	40	50	50	50	12.000	13.000	14.000	14.000
Kværndrup	250	270	270	270	67.000	71.000	72.000	72.000
København H	103.600	118.800	180.700	187.300	31.415.000	36.308.000	54.924.000	57.089.000
Køge	11.400	12.900	16.500	17.100	3.150.000	3.567.000	4.628.000	4.808.000
Køge Nord	0	0	4.700	5.300	0	0	1.507.000	1.706.000
Langeskov	-	880	1.200	1.300	-	258.000	357.000	433.000
Langgade	2.300	2.400	2.600	2.700	603.000	643.000	695.000	700.000
Langå	1.000	1.100	1.100	1.100	294.000	324.000	336.000	339.000
Laven	140	150	150	140	37.000	39.000	39.000	39.000
Lejre	1.300	1.700	1.800	1.900	413.000	541.000	567.000	573.000
Lem	150	160	160	160	40.000	43.000	44.000	45.000

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2010	2017	2022	2027	2010	2017	2022	2027
Lille Skensved	470	510	500	500	148.000	159.000	156.000	156.000
Lindholm	600	650	680	690	169.000	187.000	197.000	202.000
Lundby	450	490	540	550	146.000	160.000	176.000	179.000
Lunderskov	580	630	640	640	165.000	177.000	181.000	182.000
Lyngby	22.300	25.700	29.800	30.400	5.985.000	6.907.000	7.990.000	8.164.000
Lyngs	50	50	50	50	13.000	14.000	14.000	14.000
Lystrup	670	-	-	-	170.000	-	-	-
Løgten	200	-	-	-	52.000	-	-	-
Malmparken	3.800	4.200	4.300	4.400	1.023.000	1.112.000	1.154.000	1.170.000
Middelfart	3.000	3.400	3.700	3.800	860.000	979.000	1.078.000	1.124.000
Mørke	230	-	-	-	63.000	-	-	-
Mørkøv	570	730	740	740	175.000	227.000	229.000	229.000
Måløv	4.500	4.800	5.100	5.200	1.182.000	1.274.000	1.363.000	1.379.000
Nivå	3.800	4.100	4.200	4.200	1.174.000	1.274.000	1.300.000	1.320.000
Nordhavn	18.200	19.900	12.900	13.100	4.865.000	5.312.000	3.454.000	3.503.000
Ny Ellebjerg	9.300	9.900	10.400	10.500	2.454.000	2.601.000	2.734.000	2.743.000
Nyborg	4.200	5.100	6.400	7.100	1.464.000	1.754.000	2.293.000	2.542.000
Nykøbing F	3.700	4.200	4.800	5.100	1.244.000	1.428.000	1.676.000	1.762.000
Næstved	8.500	9.600	12.500	12.900	2.611.000	2.947.000	3.811.000	3.948.000
Næstved Nord	400	420	430	430	126.000	133.000	134.000	134.000
Nørre Alslev	800	860	930	940	262.000	285.000	309.000	311.000
Nørre Åby	580	630	650	650	157.000	170.000	175.000	176.000
Nørrebro	12.500	13.300	11.600	11.700	3.304.000	3.534.000	3.075.000	3.106.000
Nørreport	107.800	119.200	86.700	88.500	29.774.000	33.030.000	24.031.000	24.550.000
Oddesund nord	10	10	10	10	2.000	2.000	2.000	2.000
Odense	17.600	20.800	24.900	26.700	6.058.000	7.199.000	8.786.000	9.479.000
Odense Sygehus	420	460	470	470	114.000	126.000	130.000	131.000
Ordrup	3.700	4.100	4.200	4.200	997.000	1.095.000	1.115.000	1.132.000
Padborg	390	520	600	630	146.000	194.000	225.000	237.000
Pederstrup	80	90	90	90	21.000	23.000	23.000	23.000
Peter Bangs Vej	2.600	2.800	2.800	2.800	688.000	741.000	737.000	746.000
Randers	2.700	3.100	3.300	3.400	890.000	1.021.000	1.119.000	1.160.000
Regstrup	370	470	470	470	113.000	143.000	143.000	144.000
Rejsby	110	110	120	120	30.000	33.000	34.000	34.000
Ribe	910	970	990	980	256.000	276.000	283.000	282.000
Ribe Nørremark	430	450	450	440	113.000	119.000	119.000	117.000
Ringe	1.700	1.800	1.800	1.800	443.000	471.000	483.000	480.000
Ringkøbing	680	720	740	740	194.000	208.000	214.000	215.000
Ringsted	7.100	7.900	9.300	9.600	2.207.000	2.475.000	2.910.000	3.008.000
Roskilde	28.800	31.900	34.200	34.700	9.032.000	10.000.000	10.732.000	10.901.000
Rudme	50	50	50	50	13.000	14.000	14.000	14.000
Rungsted Kyst	3.000	3.300	3.500	3.600	940.000	1.027.000	1.108.000	1.127.000
Ry	1.400	1.500	1.500	1.500	391.000	414.000	418.000	416.000
Ryomgård	460	-	-	-	127.000	-	-	-
Ryparken	8.900	9.600	7.800	7.800	2.380.000	2.542.000	2.069.000	2.086.000
Rødby Færge	440	530	710	750	156.000	185.000	257.000	271.000
Rødebro	470	550	600	610	172.000	203.000	223.000	231.000
Rødskær	350	400	400	410	94.000	107.000	109.000	109.000
Rødovre	6.100	6.600	7.300	7.500	1.640.000	1.801.000	1.978.000	2.012.000
Sejstrup	80	90	80	80	21.000	21.000	21.000	21.000
Sig	60	60	60	60	16.000	16.000	17.000	17.000
Silkeborg	2.800	3.100	3.300	3.300	851.000	950.000	993.000	1.007.000
Sindal	550	590	610	610	152.000	163.000	171.000	173.000
Sjælør	6.500	7.100	7.100	7.200	1.710.000	1.878.000	1.867.000	1.907.000

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2010	2017	2022	2027	2010	2017	2022	2027
Sjørring	90	100	100	100	27.000	28.000	28.000	29.000
Skalbjerg	100	110	110	110	28.000	30.000	30.000	30.000
Skalborg	140	150	160	160	39.000	43.000	44.000	44.000
Skanderborg	3.500	3.900	4.100	4.200	1.059.000	1.186.000	1.272.000	1.296.000
Skive	1.100	1.400	1.500	1.500	361.000	446.000	475.000	491.000
Skjern	1.400	1.500	1.500	1.500	415.000	446.000	454.000	458.000
Skodsborg	1.400	1.500	1.600	1.600	446.000	484.000	499.000	505.000
Skolebakken	360	-	-	-	94.000	-	-	-
Skovbrynet	490	530	570	570	130.000	141.000	150.000	152.000
Skovlunde	4.200	4.500	4.700	4.700	1.106.000	1.198.000	1.227.000	1.245.000
Skærbæk	460	490	490	500	127.000	135.000	138.000	138.000
Skødstrup	430	-	-	-	113.000	-	-	-
Skørping	930	1.000	1.000	1.000	269.000	291.000	298.000	297.000
Slagelse	8.400	9.700	12.300	13.000	2.656.000	3.044.000	3.880.000	4.095.000
Snedsted	200	210	220	220	54.000	58.000	59.000	59.000
Snekkersten	3.600	3.900	4.000	4.100	1.087.000	1.186.000	1.235.000	1.250.000
Solrød Strand	5.100	5.500	6.300	6.400	1.347.000	1.468.000	1.694.000	1.726.000
Sorgenfri	3.100	3.400	3.700	3.800	829.000	906.000	989.000	1.004.000
Sorø	2.600	2.900	3.200	3.300	792.000	892.000	979.000	1.015.000
Spangsbjerg	400	430	430	420	107.000	114.000	115.000	112.000
Stengården	1.700	1.800	1.900	1.900	454.000	488.000	494.000	498.000
Stenløse	4.000	4.400	4.600	4.700	1.057.000	1.153.000	1.217.000	1.240.000
Stenstrup	450	480	500	500	121.000	129.000	133.000	134.000
Stenstrup Syd	70	70	70	70	18.000	20.000	20.000	20.000
Stoholm	320	370	380	380	88.000	102.000	104.000	104.000
Struer	1.700	1.900	2.000	2.000	516.000	584.000	614.000	630.000
Studsgård	60	60	70	70	16.000	17.000	17.000	17.000
Støvring	540	580	590	590	156.000	167.000	171.000	171.000
Svanemøllen	14.400	15.800	10.200	10.300	3.848.000	4.209.000	2.723.000	2.761.000
Svebølle	560	700	720	720	175.000	218.000	224.000	224.000
Svejbæk	180	200	210	210	53.000	59.000	61.000	62.000
Svendborg	2.400	2.700	2.800	2.800	710.000	788.000	824.000	832.000
Svendborg Vest	450	490	490	500	131.000	141.000	143.000	145.000
Svenstrup	460	490	500	500	124.000	133.000	136.000	136.000
Sydhavn	5.000	5.300	5.500	5.500	1.309.000	1.410.000	1.444.000	1.457.000
Sønderborg	460	540	590	610	183.000	218.000	236.000	245.000
Tarm	250	270	270	270	68.000	73.000	76.000	76.000
Taulov	130	150	150	150	37.000	41.000	42.000	43.000
Thisted	550	590	610	610	167.000	178.000	185.000	186.000
Thyregod	270	290	300	300	78.000	84.000	86.000	86.000
Tim	90	90	90	90	24.000	25.000	27.000	27.000
Tinglev	290	330	350	360	105.000	120.000	127.000	131.000
Tistrup	200	210	210	210	53.000	57.000	57.000	57.000
Tjæreborg	200	210	220	220	52.000	55.000	56.000	56.000
Tolne	70	70	70	70	19.000	20.000	21.000	22.000
Tommerup	390	420	430	430	106.000	115.000	120.000	120.000
Torsøvej	200	-	-	-	50.000	-	-	-
Trekroner	6.100	6.700	7.300	7.400	1.898.000	2.073.000	2.276.000	2.311.000
Troldhede	130	130	140	140	34.000	37.000	37.000	37.000
Trustrup	110	-	-	-	31.000	-	-	-
Tureby	300	320	450	440	93.000	100.000	141.000	138.000
Tølløse	2.500	3.300	3.400	3.400	764.000	1.010.000	1.046.000	1.061.000
Tønder	250	270	280	290	75.000	82.000	86.000	87.000
Tønder Nord	230	240	240	240	63.000	66.000	66.000	67.000

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2010	2017	2022	2027	2010	2017	2022	2027
Tårnby	5.400	6.000	6.100	6.200	1.735.000	1.927.000	1.961.000	1.998.000
Taastrup	7.200	7.900	8.900	9.100	1.933.000	2.119.000	2.374.000	2.421.000
Uglev	60	60	60	60	15.000	16.000	16.000	16.000
Ulfborg	240	250	250	250	66.000	70.000	72.000	72.000
Ulstrup	320	380	380	380	88.000	103.000	105.000	104.000
Valby	26.000	28.300	30.000	30.500	7.148.000	7.799.000	8.226.000	8.345.000
Vallensbæk	4.300	4.900	4.800	5.000	1.142.000	1.283.000	1.272.000	1.317.000
Vamdrup	360	380	390	390	107.000	115.000	116.000	117.000
Vangede	2.900	3.200	3.300	3.400	777.000	850.000	883.000	898.000
Vanløse	13.100	14.300	14.700	14.900	3.473.000	3.778.000	3.878.000	3.944.000
Varde	920	970	990	960	260.000	277.000	283.000	279.000
Varde kaserne	190	200	200	200	55.000	58.000	59.000	58.000
Varde Nord	140	150	150	150	38.000	40.000	40.000	40.000
Vedbæk	2.100	2.300	2.400	2.400	663.000	718.000	757.000	764.000
Vejen	1.400	1.500	1.600	1.600	395.000	436.000	458.000	462.000
Vejle	6.600	7.600	8.300	8.600	2.079.000	2.415.000	2.652.000	2.772.000
Vejle Sygehus	50	50	60	60	14.000	16.000	16.000	17.000
Veksø	1.600	1.800	1.800	1.800	429.000	463.000	482.000	490.000
Vemb	270	280	290	290	74.000	78.000	79.000	79.000
Vesterport	23.200	25.400	18.500	18.800	6.157.000	6.727.000	4.904.000	4.986.000
Vestre Strandallé	260	-	-	-	67.000	-	-	-
Viborg	2.500	3.000	3.100	3.200	757.000	922.000	965.000	985.000
Viby J	750	810	810	820	269.000	289.000	292.000	293.000
Viby Sj	2.600	2.800	2.900	2.900	799.000	857.000	890.000	896.000
Vigerslev Allé	4.400	4.600	4.900	4.800	1.153.000	1.218.000	1.281.000	1.270.000
Vildbjerg	620	670	680	680	173.000	188.000	192.000	193.000
Vinderup	220	270	270	280	61.000	74.000	77.000	79.000
Vipperød	860	1.100	1.100	1.200	266.000	334.000	353.000	356.000
Virum	3.600	3.900	4.300	4.400	955.000	1.040.000	1.144.000	1.160.000
Visby	250	260	260	260	69.000	73.000	73.000	73.000
Vojens	570	650	690	710	197.000	227.000	243.000	250.000
Vordingborg	3.100	3.400	3.900	4.000	1.012.000	1.120.000	1.298.000	1.320.000
Vrå	640	690	710	710	175.000	190.000	196.000	196.000
Værløse	4.500	4.900	5.600	5.700	1.193.000	1.316.000	1.484.000	1.517.000
Ydby	30	30	40	40	9.000	10.000	10.000	10.000
Ølby	5.600	6.200	6.800	6.900	1.519.000	1.691.000	1.847.000	1.886.000
Ølgod	440	460	470	470	119.000	126.000	129.000	129.000
Ølstykke	3.500	3.800	4.000	4.200	918.000	1.015.000	1.077.000	1.105.000
Ørestad	7.500	9.000	8.900	9.300	2.478.000	2.998.000	2.981.000	3.114.000
Østbanetorvet	70	-	-	-	18.000	-	-	-
Østerport	28.600	31.600	49.900	50.900	7.983.000	8.859.000	13.970.000	14.293.000
Aalborg	7.500	8.500	9.400	9.700	2.432.000	2.822.000	3.153.000	3.294.000
Aalborg Vestby	580	640	660	670	169.000	187.000	196.000	201.000
Ålholm	4.000	4.300	4.400	4.400	1.054.000	1.115.000	1.144.000	1.146.000
Åmarken	1.800	2.000	2.200	2.300	481.000	522.000	591.000	600.000
Årslev	530	570	570	560	142.000	151.000	152.000	150.000
Aarhus H	20.600	22.300	24.800	26.100	6.914.000	7.851.000	8.811.000	9.332.000
Aarup	480	510	530	520	130.000	140.000	144.000	144.000

Bilag 2 Passagerudvikling pr. strækning

Udvikling i passagertal pr. strækning 2010 – 2027

Tabellen nedenfor viser antallet af passagerer i begge retninger med Regional- og Fjerntog pr. år. Antallet af passagerer er opgjort som det maksimale snit på strækningen. På næste side findes en tilsvarende tabel for antal passagerer med S-tog.

Reduceres mere end 10%
Mellem - 10% og +10%
Stigning mellem 10% og 25%
Stigning over 25%

Fjern- og Re-tog (mio. rejser)	2010	2017	2022	2027
Helsingør - Nivå	6,0	6,7	7,0	7,1
Nivå - Østerport	9,1	10,1	10,6	10,8
Østerport - København H	12,2	13,9	12,6	13,1
København H - Kastrup	12,4	15,8	17,3	18,4
Kastrup - Øresund midt	9,8	14,1	15,5	16,9
København H - Roskilde	24,5	28,7	19,3	19,9
Roskilde - Ringsted	15,9	18,7	24,2	25,8
København - Køge Nord	-	-	19,2	20,6
Køge Nord - Køge	-	-	2,7	2,8
Køge Nord - Ringsted	-	-	17,2	18,4
Ringsted - Næstved	3,9	4,5	7,0	7,3
Næstved - Vordingborg	2,4	2,7	4,4	4,5
Vordingborg - Nykøbing F	1,7	2,0	3,4	3,6
Nykøbing F - Rødby Færge	0,5	0,5	1,7	1,8
Roskilde - Holbæk	4,1	5,2	5,6	5,7
Holbæk - Kalundborg	1,1	1,5	1,6	1,6
Roskilde - Ølby (- Køge)	1,1	1,2	1,1	1,1
Køge - Næstved	0,7	0,8	1,0	1,1
Ringsted - Slagelse	10,7	12,9	16,9	18,2
Slagelse - Odense	8,9	10,9	14,4	15,7
Odense - Middelfart	7,2	8,6	10,4	11,1
Middelfart - Fredericia	5,6	6,8	7,6	8,0
Middelfart - Kolding	3,0	3,5	4,0	4,2
Fredericia - Vejle	5,6	6,8	8,1	8,5
Vejle - Skanderborg	4,9	6,1	7,2	7,7
Skanderborg - Aarhus H	5,7	7,1	8,1	8,5
Aarhus H - Langå	3,3	4,0	4,5	4,8
Langå - Hobro	2,3	2,7	3,2	3,4
Hobro - Skørping	1,9	2,3	2,7	2,9
Skørping - Aalborg	2,1	2,4	2,8	3,0
Aalborg - Hjørring	1,5	1,7	1,8	1,9
Hjørring - Frederikshavn	0,6	0,7	0,7	0,7
Fredericia - Kolding	3,0	3,5	4,0	4,2
Kolding - Lunderskov	2,5	2,9	3,3	3,4
Lunderskov - Tinglev	1,2	1,3	1,4	1,4
Tinglev - Sønderborg	0,2	0,3	0,3	0,3
Tinglev - Padborg	0,5	0,6	0,6	0,6
Lunderskov - Bramming	1,4	1,6	1,9	2,0
Bramming - Esbjerg	1,5	1,7	1,9	1,9
Bramming - Ribe	0,5	0,5	0,5	0,5
Ribe - Tønder	0,3	0,3	0,3	0,3
Vejle - Herning	0,9	1,0	1,1	1,1
Herning - Holstebro	0,8	1,0	1,0	1,1
Holstebro - Struer	0,5	0,5	0,5	0,5
Struer - Thisted	0,2	0,2	0,2	0,2
Esbjerg - Varde	0,4	0,4	0,5	0,5
Varde - Skjern	0,2	0,3	0,3	0,3
Skjern - Ringkøbing	0,2	0,2	0,2	0,2
Ringkøbing - Holstebro	0,2	0,2	0,2	0,2
Skjern - Herning	0,3	0,3	0,3	0,3
Herning - Silkeborg	0,7	0,8	0,9	0,9
Silkeborg - Skanderborg	1,3	1,5	1,6	1,6
Langå - Viborg	0,8	1,1	1,2	1,2
Viborg - Skive	0,5	0,6	0,7	0,7
Skive - Struer	0,2	0,3	0,3	0,3
Odense - Ringe	1,2	1,3	1,4	1,4
Ringe - Svendborg	0,8	0,9	1,0	1,0
Aarhus H - Hornslet	0,9	-	-	-
Hornslet - Grenaa	0,3	-	-	-

S-tog (mio. rejser)	2010	2017	2022	2027
Køge - Solrød Strand	3,8	4,4	3,4	3,5
Solrød Strand - Hundige	6,2	7,1	6,5	6,7
Hundige - Dybbølsbro	12,7	14,1	14,2	14,6
Høje Taastrup - Glostrup	5,3	5,8	6,6	6,7
Glostrup - Valby	8,7	9,6	10,2	10,4
Frederikssund - Ballerup	3,9	4,3	4,8	5,0
Ballerup - Valby	9,9	10,9	11,6	11,9
Valby - Dybbølsbro	14,6	16,0	17,2	17,6
Dybbølsbro - København H	26,5	29,2	31,1	31,8
København H - Østerport	25,1	27,9	23,6	24,1
Østerport - Svanemøllen	24,1	27,0	26,9	27,5
Svanemøllen - Buddinge	6,3	6,9	6,9	7,0
Buddinge - Farum	4,2	4,6	5,0	5,1
Svanemøllen - Hellerup	15,2	17,4	18,4	18,9
Hellerup - Lyngby	13,9	16,1	17,5	18,0
Lyngby - Holte	9,2	10,8	12,1	12,5
Holte - Hillerød	6,2	7,5	8,5	8,9
Hellerup - Klampenborg	2,3	2,5	2,6	2,7
Hellerup - Ny Ellebjerg	6,9	7,3	6,6	6,6

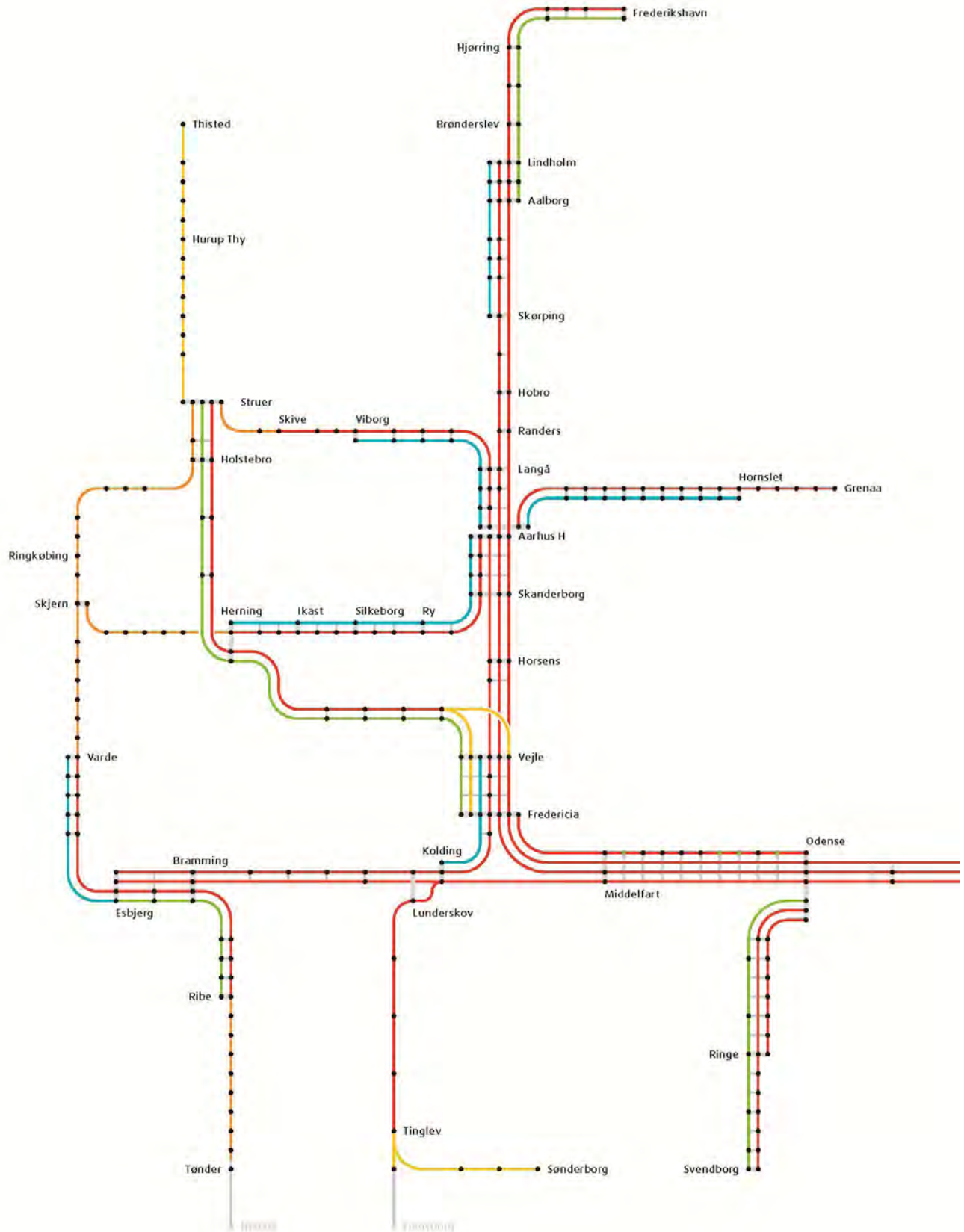
Bilag 3 Linjediagrammer

Bilaget beskriver den fremskrevne togtrafik i form af linjediagrammer for hvert planår. Nogle linjediagrammer beskriver trafikken for flere planår. Linjediagrammerne angiver, hvor mange tog, der antages at køre på de enkelte strækninger og hvordan stationerne betjenes.

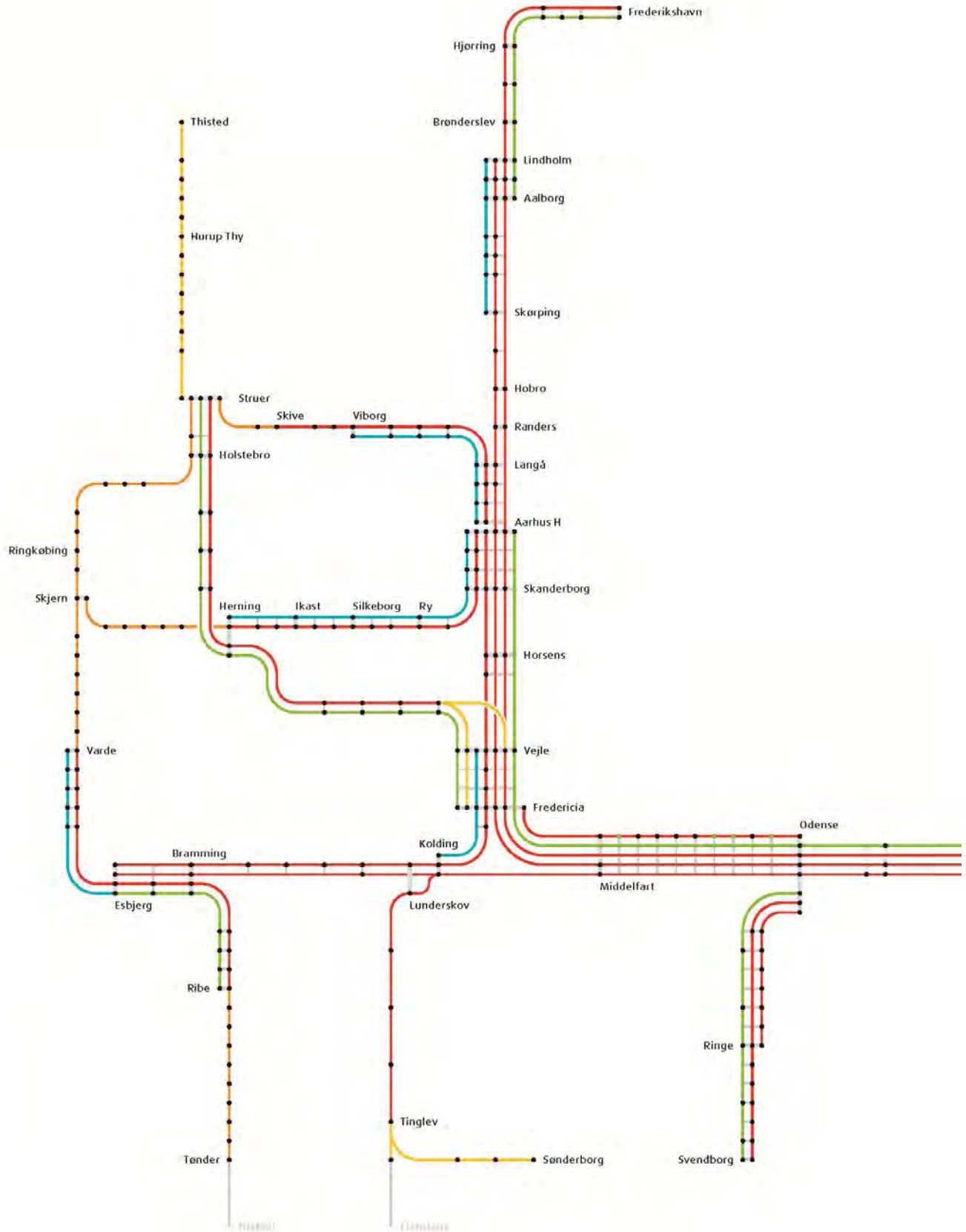
For Re-og Fjerntog angiver hver streg et tog i timen og hver prik viser et stop. Farven angiver hvor stor en del af døgnet det pågældende tog kører.

Tilsvarende for S-tog, hvor hver streg dog angiver et tog hver 20. minut.

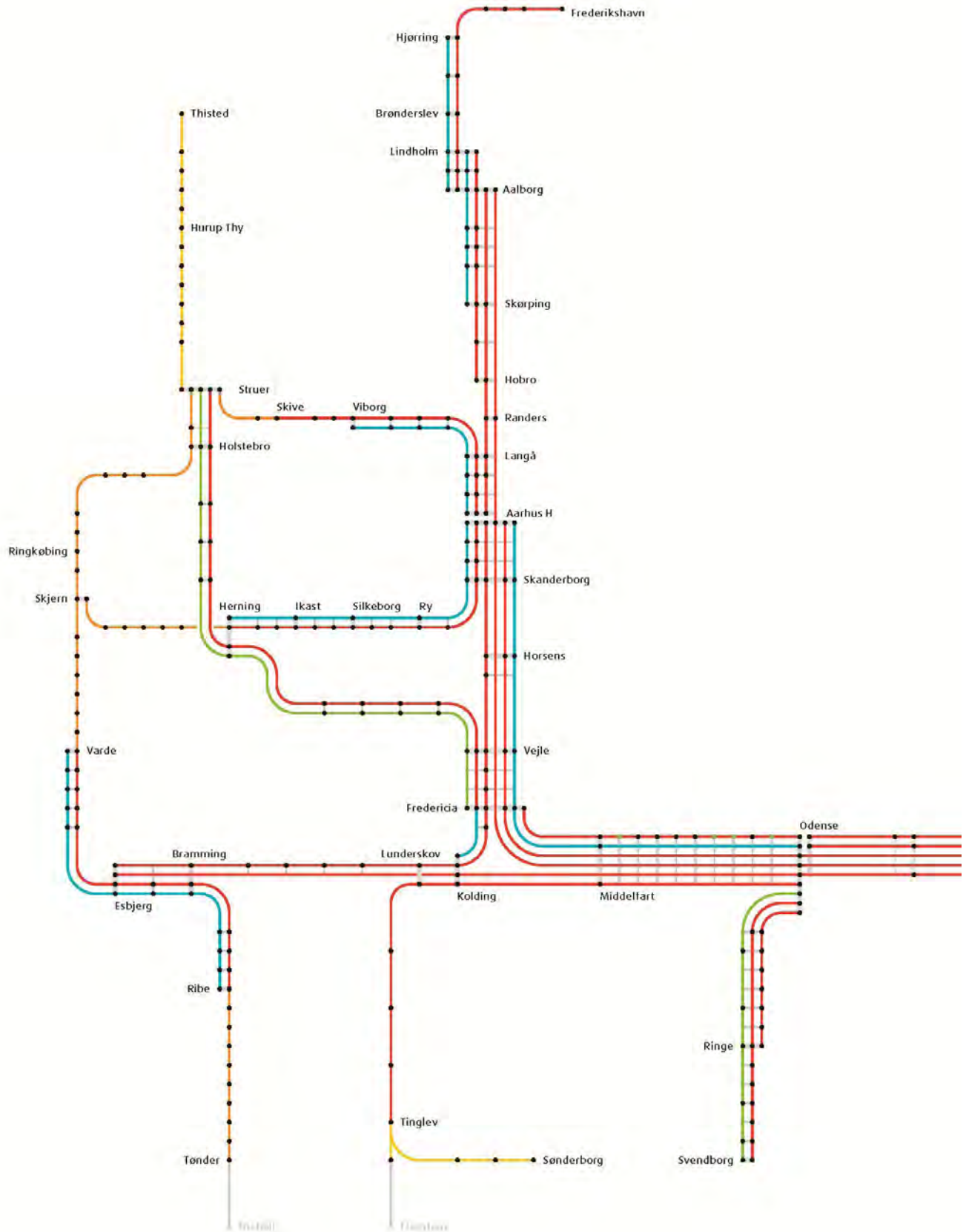
Figur 61. Linjediagram for køreplan 2012, Re- og fjerntog Vest

K12
Vest

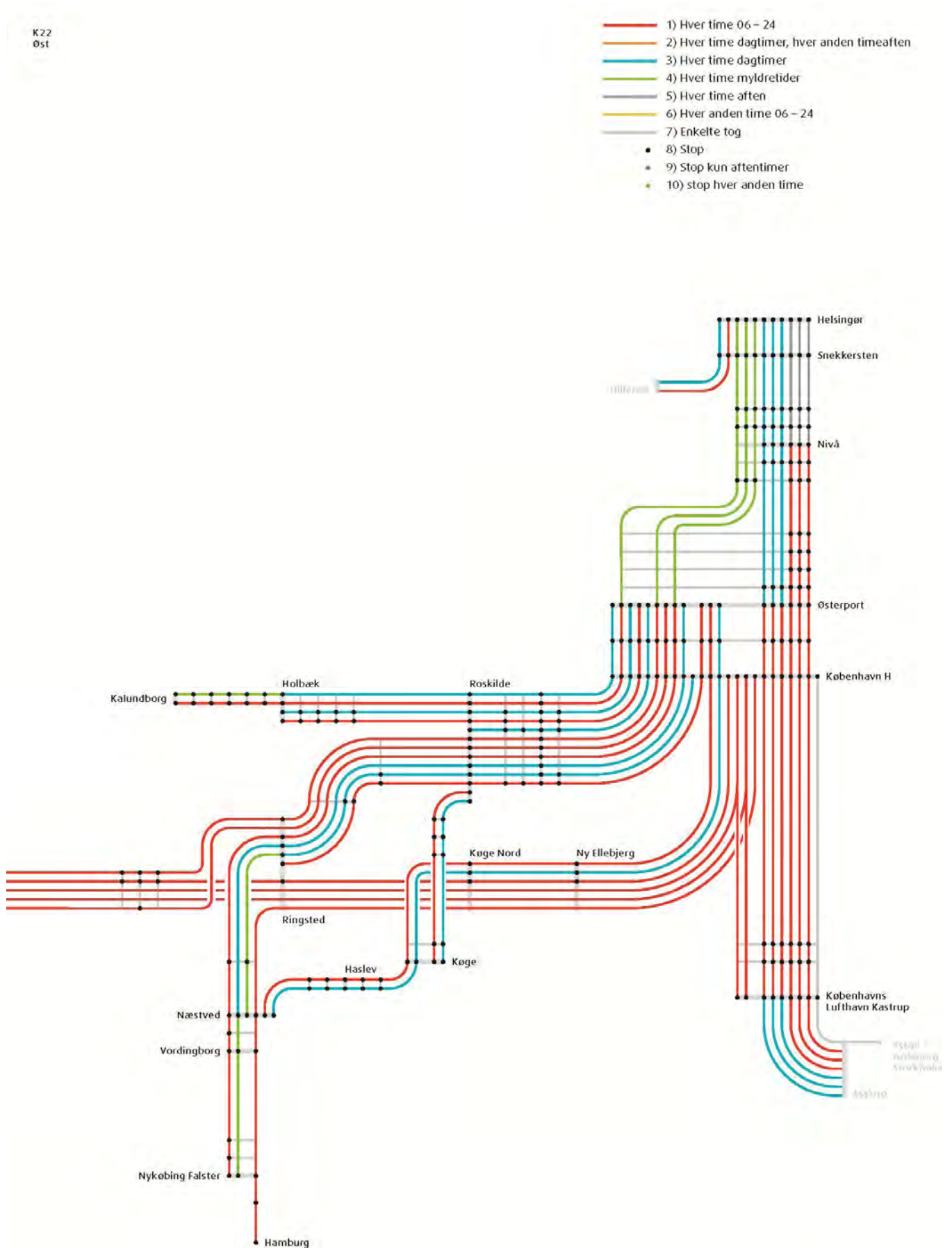
Figur 63. Linjediagram for køreplan 2017, Re- og fjerntog Vest

K17
Vest

Figur 65. Linjediagram for køreplan 2022 og 2027, Re- og fjerntog Vest

K22
Vest

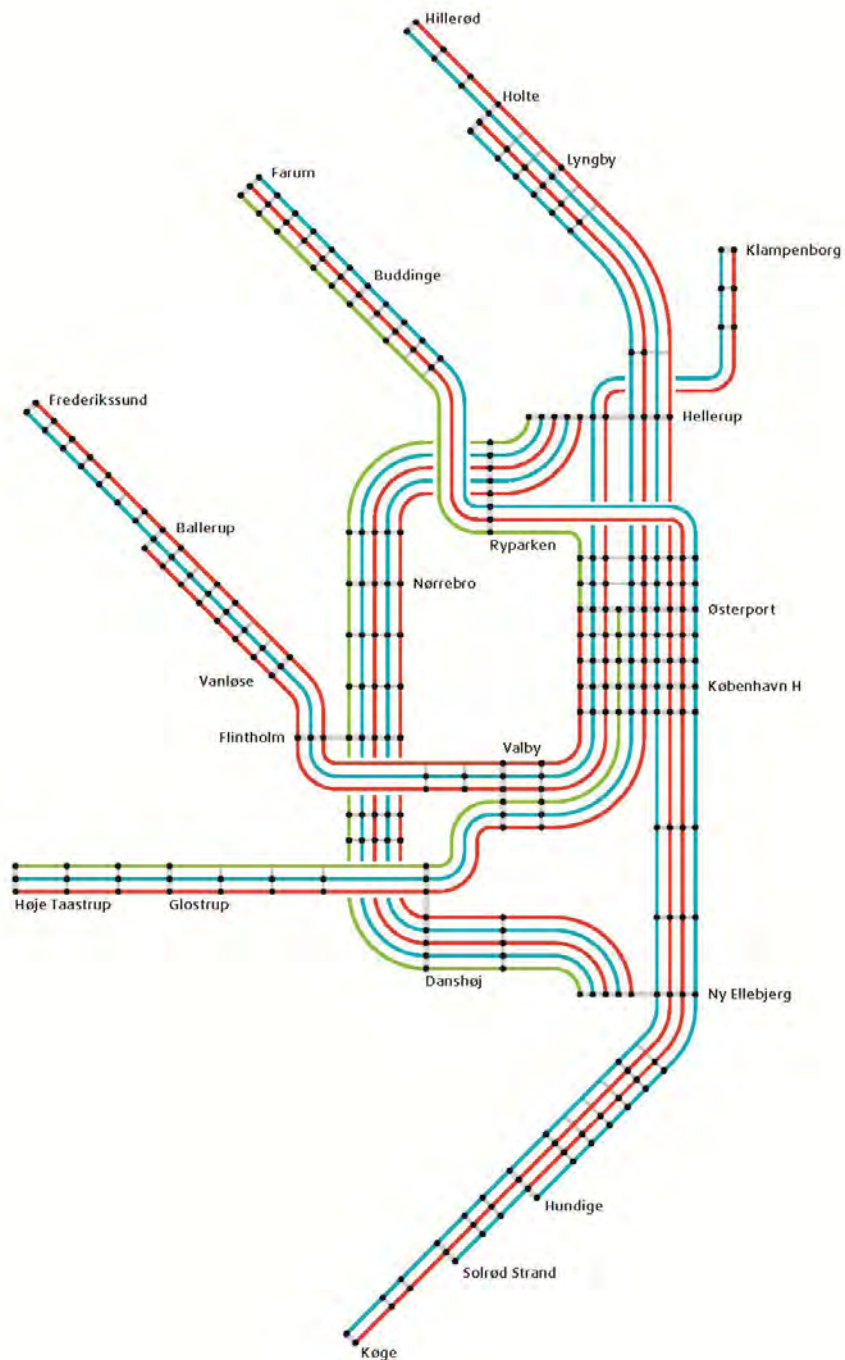
Figur 66. Linjediagram for køreplan 2022 og 2027, Re- og fjerntog Øst



Figur 67. Linjediagram for S-tog, køreplan 2012, 2017, 2022 og 2027

K12
S-Banen

- 1) S-tog / fast
- 2) S-tog / dagtimer
- 3) S-tog / Mykretid



Bilag 4 Fremskrevet togbetjening pr. strækning

Udvikling i antal tog i timen pr. retning. Opgjort pr. hverdagsdøgn for myldretid, dagtimer og aften år 2012 - 2027.

Betjening (tog i timen)	2012			2017			2022			2027		
	Myldre	Dag	Aften	Myldre	Dag	Aften	Myldre	Dag	Aften	Myldre	Dag	Aften
Fjern - og regionaltog												
Helsingør - Nivå	6	3	3	6	3	3	6	3	3	6	3	3
Nivå - Østerport	9	6	3	9	6	3	9	6	3	9	6	3
Østerport - København H	15	13	10	16	15	11	18	18	12	18	18	12
København H - Kastrup	8	8	8	9	8	8	8	8	8	8	8	8
Kastrup - Øresund midt	6	3	3	6	3	3	6	6	3	6	6	3
København H - Roskilde	11	9	6	13	11	7	11	11	5	11	11	5
Roskilde - Ringsted	8	7	4	9	7	4	6	6	3	6	6	3
København - Køge Nord	-	-	-	-	-	-	6	6	5	6	6	5
Køge Nord - Køge	-	-	-	-	-	-	2	2	1	2	2	1
Køge Nord - Ringsted	-	-	-	-	-	-	4	4	4	4	4	4
Ringsted - Næstved	3	2	1	3	2	1	4	3	2	4	3	2
Næstved - Vordingborg	3	2	1	3	2	1	3	2	2	3	2	2
Vordingborg - Nykøbing F	3	2	1	3	2	1	3	2	2	3	2	2
Nykøbing F - Rødby Færge	½	½	½	½	½	½	1	1	1	1	1	1
Roskilde - Holbæk	3	2	1	4	4	2	4	4	2	4	4	2
Holbæk - Kalundborg	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1
Roskilde - Køge	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	2	1
Køge - Næstved	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	2	1
Ringsted - Slagelse	3	3	3	4	3	3	5	5	5	5	5	5
Slagelse - Odense	3	3	3	4	3	3	5	5	5	5	5	5
Odense - Middelfart	4	4	4	5	4	4	6	6	5	6	6	5
Middelfart - Fredericia	3	3	3	4	3	3	4	4	3	4	4	3
Middelfart - Kolding	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2
Fredericia - Vejle	5½	4½	3½	6½	4½	3½	6	5	4	6	5	4
Vejle - Skanderborg	3	3	3	4	3	3	4	4	3	4	4	3
Skanderborg - Aarhus H	5	5	4	6	5	4	6	6	4	6	6	4
Aarhus H - Langå	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	4	3
Langå - Hobro	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Hobro - Skørping	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
Skørping - Aalborg	3	3	2	3	3	2	4	4	3	4	4	3
Aalborg - Hjørring	2	1	1	2	1	1	2	2	1	2	2	1
Hjørring - Frederikshavn	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1
Fredericia - Kolding	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	2	1
Kolding - Lunderskov	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Lunderskov - Tinglev	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tinglev - Sønderborg	½	½	½	½	½	½	½	½	½	½	½	½
Tinglev - Padborg	½	½	½	½	½	½	½	½	½	½	½	½
Lunderskov - Bramming	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Bramming - Esbjerg	4	3	3	4	3	3	4	4	3	4	4	3
Bramming - Ribe	2	1	1	2	1	1	2	2	1	2	2	1
Ribe - Tønder	1	1	½	1	1	½	1	1	½	1	1	½
Vejle - Herning	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1
Herning - Holstebro	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1
Holstebro - Struer	3	2	1½	3	2	1½	3	2	1½	3	2	1½
Struer - Thisted	½	½	½	½	½	½	½	½	½	½	½	½
Esbjerg - Varde	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	2	1
Varde - Skjern	1	1	½	1	1	½	1	1	½	1	1	½
Skjern - Ringkøbing	1	1	½	1	1	½	1	1	½	1	1	½
Ringkøbing - Holstebro	1	1	½	1	1	½	1	1	½	1	1	½
Skjern - Herning	1	1	½	1	1	½	1	1	½	1	1	½
Herning - Silkeborg	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	2	1
Silkeborg - Skanderborg	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	2	1
Langå - Viborg	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	2	1
Viborg - Skive	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Skive - Struer	1	1	½	1	1	½	1	1	½	1	1	½
Odense - Ringe	3	2	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2
Ringe - Svendborg	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1
Aarhus - Hornslet *	2	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hornslet - Grenaa *	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* Med ibrugtagning af Aarhus Letbane i 2016 forventes trafikbetjeningen på Grenaabanen at udgå af det statslige net.

Betjening (tog i timen)	2012			2017			2022			2027		
	Myldre	Daq	Aften	Myldre	Daq	Aften	Myldre	Daq	Aften	Myldre	Daq	Aften
S - tog												
Køge - Solrød Strand	6	6	3	6	6	3	6	6	3	6	6	3
Solrød Strand - Hundige	9	9	3	9	9	3	9	9	3	9	9	3
Hundige - Dybbølsbro	12	12	6	12	12	6	12	12	6	12	12	6
Høje Tåstrup - Glostrup	9	6	3	9	6	3	9	6	3	9	6	3
Glostrup - Valby	9	6	3	9	6	3	9	6	3	9	6	3
Frederikssund - Ballerup	6	6	3	6	6	3	6	6	3	6	6	3
Ballerup - Valby	9	9	6	9	9	6	9	9	6	9	9	6
Valby - Dybbølsbro	18	15	9	18	15	9	18	15	9	18	15	9
Dybbølsbro - København H	30	27	15	30	27	15	30	27	15	30	27	15
København H - Østerport	30	27	15	30	27	15	30	27	15	30	27	15
Østerport - Svanemøllen	27	24	12	27	24	12	27	24	12	27	24	12
Svanemøllen - Buddinge	9	6	3	9	6	3	9	6	3	9	6	3
Buddinge - Farum	9	6	3	9	6	3	9	6	3	9	6	3
Svanemøllen - Hellerup	18	18	9	18	18	9	18	18	9	18	18	9
Hellerup - Lyngby	12	12	6	12	12	6	12	12	6	12	12	6
Lyngby - Holte	12	12	6	12	12	6	12	12	6	12	12	6
Holte - Hillerød	6	6	3	6	6	3	6	6	3	6	6	3
Hellerup - Klampenborg	6	6	3	6	6	3	6	6	3	6	6	3
Hellerup - Ny Ellebjerg	15	12	6	15	12	6	15	12	6	15	12	6

Trafikstyrelsen

Edvard Thomsens Vej 14

DK-2300 København S

info@trafikstyrelsen.dk

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Fredning af Lyngby Søndre Mølle

Sag nr. 16:

Bilag 1: Skrivelse af 25. oktober 2012 fra Kulturstyrelsen

Bilag 2: Protokol fra Økonomiudvalget den 19.6.2012, sag 35

22 NOV. 2012

Sag: 10 Bilag: 1


STYRELSEN

ANBEFALET

Lyngby-Taarbæk Kommune
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Kulturstyrelsen

H. C. Andersens Boulevard 2
1553 København V

Telefon 3373 3373
Telefax 3391 7741

ka@kulturstyrelsen.dk
www.kulturstyrelsen.dk

25. oktober 2012

Fredning af Lyngby Søndre Mølle, Lyngby Hovedgade 24, Lyngby-Taarbæk Kommune

Afgørelse

Kulturstyrelsen har besluttet at frede Lyngby Søndre Mølle (1903, af Arkitekterne Valdemar og Bernhard Ingemann) Lyngby Hovedgade 24, matr. nr. 18 D Lyngby, Lyngby-Taarbæk Kommune.

Beslutningen er truffet efter § 3 i lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger.

Baggrund

Kulturstyrelsen underrettede Dem i brev af 24. maj 2012 om, at Det Særlige Bygningssyn har indstillet Lyngby Søndre Mølle til fredning. Samtidig igangsatte styrelsen en høring herom.

Kulturstyrelsen har modtaget en bemærkning hertil fra Asger Poulsen, som med brev af 7. august 2012 har oplyst, at han finder at fredningen af Lyngby Søndre Mølle bør droppes, og der bør i stedet udarbejdes en servitut, som sikrer møllens ydre. Som begrundelse herfor anfører Asger Poulsen, at en fredning vil umuliggøre en udnyttelse af bygningen til andre formål end som museum, og konsekvensen vil blive, at bygningen kommer til at stå tom.

"Det vil være umuligt at udnytte stueetagen eller for den sags skyld også de to andre etager til erhvervslejemål, hvis der f.eks. må opsættes et laugskilt, etableres et ordentligt toilet med bl.a. varmt vand, indføres fjernvarmen, osv."
Hvis bygningen ikke kan anvendes, vil det påføre Lyngby-Taarbæk Kommune en merudgift, pga. øget vedligeholdelse af bygningen og tabt lejeindtægt.

Asger Poulsen finder, at Lyngby Søndre Mølle er et symbol på datidens arbejde med at valse mel, men finder at historien herom bør kunne fortælles uden at lave møllen om til et museum, men ved at tillade ændringer i de indre konstruktioner, så bygningen kan finde en anvendelse både til cafe og/eller butik og med udstillinger om møllen.

Kulturstyrelsen kan hertil bemærke, at en fredning af en bygning ikke er ensbetydende med, at der ikke kan foretages ændringer. Videre fremgår det af

bygningsfredningslovens § 1, stk. 2, at der ved lovens administration skal "lægges vægt på, at de bygninger der værnes, får en hensigtsmæssig funktion, der under hensyntagen til bygningernes særlige karakter tjener til deres opretholdelse på længere sigt."

Kulturstyrelsen deler derfor Asger Poulsens ønske om, at det fremover igen vil være muligt at anvende møllen til butik og udstillinger, og at det i den forbindelse bl.a. vil være muligt, at finde hensigtsmæssige løsninger for installation af såvel varme og toilet som for andre væsentlige fornødenheder.

Begrundelse

Kulturstyrelsen finder, at Lyngby Søndre Mølle (1903, af Arkitekterne Valdemar og Bernhard Ingemann) Lyngby Hovedgade 24, Lyngby-Taarbæk Kommune har de arkitekturhistoriske og kulturhistoriske værdier, der kan begrunde en fredning.

Formål

Formålet med fredningen af Lyngby Søndre Mølle er at bevare en af de få – om ikke den eneste vanddrevne valsemølle. Hertil kommer ønsket om at sikre det kulturmiljø, der dannes af Nordre og Søndre Mølle tilsammen og samtidig sikre en del af det nationale industriminde, Mølleåen.

Arkitekturhistorie

I 1903 er historicismen som stilart på vej ud til fordel for nybarokken og klassicismen. Søndre Mølle er et udtryk for denne overgangsperiode, hvilket bl.a. viser sig i sammenstillingen af de pudsede flader og anvendelsen af røde sten som ornament.

Miljømæssig værdi

Ensemblet af Nordre og Søndre Mølle beliggende ved møllesøen er af stor miljømæssig værdi. Det er fortællingen om århundreders arbejde med at male mel til det daglige brød. Samtidig er de to møller en del af industrimiljøet Mølleåen, der er et af de 25 udpegede nationale industriminder.

Kulturhistorisk værdi

Søndre Mølle med vandreven turbine og sit helt intakte mølleinventar er af enestående kulturhistorisk værdi. Der findes ikke tilsvarende i Danmark.

Arkitektonisk værdi

Den arkitektoniske værdi udtrykker sig i bygningens bastante bygningskrop med murdekorationerne langs gesimsen og i den meget markante accentuering i gavlen af port og luger.

Bærende fredningsværdi

De bærende fredningsværdier findes i bygningens ydre udtryk med de oprindelige døre, luger og vinduer, i etagerne store rum og i det intakte mølleinventar. Samt overalt den oprindelige materialeholdning.

Anbefalinger

For at understøtte forståelsen af sammenhængen mellem Søndre og Nordre Mølle som et samlet kulturmiljø anbefales det, at området mellem møllerne behandles landskabsarkitektonisk med henblik herpå.

Klagevejledning

De kan klage over Kulturstyrelsens beslutning til kulturministeren. Klagefristen er 4 uger fra den dag, De har modtaget dette brev.

Klagen skal sendes til Kulturstyrelsen, der sender klagen videre til kulturministeren sammen med sagens øvrige materiale.

Konsekvenser

En fredning betyder bl.a., at De skal søge Kulturstyrelsen om en tilladelse, hvis De vil foretage bygningsarbejder eller lignende, der rækker ud over almindelig vedligeholdelse.

Dette følger af § 10 i lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger.

Annoncering og tinglysning

Kulturstyrelsen vil annoncere beslutningen i det lokale distrikts- og/eller dagblad og tinglyse fredningen. De vil modtage en kopi af tinglysningen, når den foreligger.

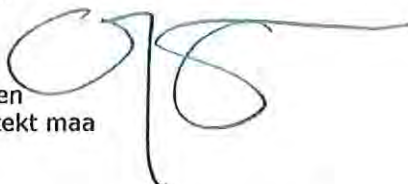
Bygningsfredningen skal respekteres af ejendommens ejer, brugere og andre indehavere af rettigheder over ejendommen, uanset hvornår rettigheden er opnået.

Dette følger af § 7, stk. 3 i lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger.

Har De spørgsmål, er De velkommen til at kontakte os.

Med venlig hilsen

Mogens A. Morgen
kontorchef, arkitekt maa



BILAG VEDLAGT

- Pjecen: Når bygningen er fredet
- Oplægget fra Det Særlige Bygningssyns møde.

KOPI ER SENDT TIL

Lyngby-Taarbæk Kommune kontorchef Ole Bruun Nielsen, obn@ltk.dk

Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv stadsarkivar Jeppe Tønsberg, jt@ltk.dk

Lyngby Møllers Butik, Lyngby Hovedgade 24, 2800 Kgs. Lyngby

Kroppedal Museum, kontakt@kroppedal.dk

Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur, mail@bygland.dk

Bygningskultur Danmark, info@bygningkultur.dk

Europa Nostra Danmark, e.vind@mail.dk

Bygnings Frednings Foreningen BYFO, sekretariat@byfo.dk

Foreningen til Gamle Bygningers Bevaring, ulla.kjaer@natmus.dk

Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk Kommune, amkolring@gmail.com

22 NOV. 2012

Påtænkt fredning af Lyngby Søndre Mølle

Sag: 16 Bilag: 2

Sagsfremstilling

Kulturstyrelsens særlige bygningssyn har, jf. den sagen vedlagte skr. af 24. maj 2012, meddelt kommunen, at ejendommen Lyngby Hovedgade 24 (Lyngby Søndre Mølle) er indstillet til fredning. Kommunen har indtil 15. september 2012 mulighed for at fremsende bemærkninger til fredningen.

Møllens beskaffenhed som kulturarv, herunder dens originalindretning m.v., ligger bagved bygningssynets indstilling.

Forvaltningen agter imidlertid at rejse indvending mod den foreslåede fredning henset til risikoen for, at en egentlig vitalisering af bygningen netop vil kunne blive vanskeliggjort eller forhindret af en fredning.

Forvaltningen vil i øvrigt søge afholdt et møde med Kulturstyrelsen med henblik på at afklare, hvorvidt en fredning i givet fald vil have umiddelbare økonomiske konsekvenser (hvilket ikke forventes, henset til, at bygningens tagdække er gennemgået og repareret i nyere tid), samt afklaring af, hvorledes mulighederne for erhvervsmæssig benyttelse fortsat vil være.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der en række fredede bygninger, jf. vedlagte uddrag side 207 – 209 af Kulturstyrelsens katalog over "Fredede Bygninger" og uddrag af kommunens hjemmeside under samme overskrift. Af disse mere end 60 ejendomme/bygninger er følgende 10 ejet af kommunen: Brede 81 (Brede Børnehave), Lyngby Hovedgade 2A (Friboes Hvile – Stadsarkivet), Lyngby Hovedgade 24A (Lyngby Nordre Vandmølle – Stadsarkivet), Lyngby Hovedgade 28 (Gramlille – Biblioteket), Møllevej 4 (Fuglevad Vandmølle), Mølleåparken 40 (Brede Vandtårn), Nybrovej 401 (Sophienholm - hovedbygningen), Raadvad 1 (Raadvad Vandrehjem), Schallsvej 16 samt Taarbæk Strandvej 82 (Bindesbøll's Hus - opr. søbadeanstalt).

Kommunen har således i forvejen en række bygninger, hvor benyttelsen af ejendommene er forbundet med, at evt. ændringer selv af meget beskeden karakter dels kræver udtrykkelig godkendelse af Kulturstyrelsen, dels vil være relativt bekostelige.

Kulturstyrelsen fører i et omfang tilsyn med bygningernes beskaffenhed; således har Kulturstyrelsen for nylig anmeldt at have interesse for at få en status for, hvorledes

Sophienholms hovedbygning er håndteret i henhold til fredningen.

Økonomiske konsekvenser

På indeværende tidspunkt vurderes en fredning af Lyngby Søndre Mølle ikke i sig selv at medføre afledte omkostninger, men kommunen er pligtige til at holde fredede bygninger i behørig vedligeholdelsesmæssig stand, ligesom ændringer vil kunne være relativt bekostelige.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Økonomiudvalget den 19. juni 2012:

Sagen taget til efterretning, idet forvaltningen vender tilbage til udvalget, når der er ført dialog med styrelsen.

Morten Normann Jørgensen (F) var fraværende.

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om oprettelse af lokale
asylcentre

Sag nr. 20 :

Bilag 1: Fra Udlændingestyrelsen. Behov for yderligere pladser til indkvartering af
asylansøgere, dateret 9.11. 2012

22 NOV. 2012



Sag: UDLÆNDINGESTYRELSEN

Til alle kommunaldirektører i landets kommuner

Dato:

9. november 2012

Behov for yderligere pladser til indkvartering af asylansøgere

Udlændingestyrelsen har akut brug for at etablere i størrelsesordenen 250 - 350 yderligere centerindkvarteringspladser til asylansøgere inden årsskiftet. På den baggrund retter vi henvendelse til alle landets kommuner for at høre, om kommunerne har kendskab til egnede ejendomme til indkvartering af asylansøgere.

Udlændingestyrelsen forventer, at ca. 6.000 personer vil søge om asyl i Danmark i henholdsvis 2012 og 2013. Dette er en stigning i forhold til de foregående år. Styrelsen forventer således, at der også vil være behov for at etablere yderligere indkvarteringspladser i 2013.

Ligeledes arbejder Udlændingestyrelsen på at koncentrere den eksisterende asylcenterstruktur omkring modercentre med dertilhørende enheder for at sikre et mere robust og fleksibelt centersystem. Dette kan have betydning for, hvordan det samlet set vil være mest hensigtsmæssigt at etablere kommende asylcentre.

Indkvartering af asylansøgere

Ifølge udlændingeloven har Udlændingestyrelsen ansvaret for at sørge for indkvartering og underhold af asylansøgere. Udgifter i denne forbindelse afholdes af staten.

I praksis drives centrene i samarbejde med en række operatører, der står for den daglige drift af asylcentre rundt om i landet. Opgaven varetages aktuelt af Røde Kors og fire kommuner.

Det forhold, at en kommune har et asylcenter, har ingen betydning for antallet af visiteringer af flygtninge mv. til boligplacering i kommunen i medfør af integrationsloven.

Hvordan kan man være værtskommune?

Kommunen kan blive værtskommune på tre forskellige måder:

1. Kommunen driver selv et asylcenter.
2. En anden kommunal operatør driver et asylcenter i en såkaldt udeoperatørordning.
3. Røde Kors (eller andre) står for drift af et asylcenter.



I praksis indgår Udlændingestyrelsen en kontrakt med den enkelte operatør. Kontrakterne ligger på vores brugerportal www.nyidanmark.dk¹, hvor kommunen også kan læse mere om de nuværende operatører og placering af asylcentre.

Hvilke ejendomstyper kan anvendes til indkvartering?

Til indkvartering af asylansøgere kan der både anvendes ejendomme, der kan huse et større antal asylansøgere, samt mindre ejendomme/lejligheder, som kan benyttes af familier eller mindre grupper i tilknytning til et asylcenter.

Større ejendomme

Et asylcenter vil typisk være rentabelt med bygninger, der kan huse minimum 200 – 250 asylansøgere.

Hvis der i forvejen findes et asylcenter i nærheden, vil også mindre bygninger kunne være rentable i drift, hvis de kan indgå som en del af den eksisterende asylcenterkapacitet.

Det er desuden en forudsætning, at plangrundlaget tillader, at man anvender bygningen til indkvartering af asylansøgere. Der bør som udgangspunkt også være mulighed for at etablere køkkener og bad i tilknytning til værelserne, idet asylansøgerne selv sørger for madlavning mv.

Mindre ejendomme/lejligheder

Regeringen, Enhedslisten og Liberal alliance har den 19. september 2012 indgået en aftale om "Øget fokus på udrejse – nye muligheder for asylansøgere". Ifølge denne aftale vil der fremover blive mulighed for, at asylansøgere under visse betingelser kan flytte ud fra asylcentre og bo i egne boliger 6 måneder efter indrejse. Iværksættelse af denne ordning afventer lovgivning på området og er på regeringens lovprogram for 1. halvår 2013. Se mere om denne form for indkvartering i selve aftalen på Justitsministeriets hjemmeside: www.jm.dk².

Hvad indebærer det for en kommune at drive asylcenter?

Staten dækker via rammebeløb og takstafregning udgifterne til indkvartering og underhold af asylansøgere. Kommunen vil således ikke have udgifter forbundet med etablering og drift af asylcenterpladser.

I tilknytning til asylcentret skal der bl.a. etableres børneundervisning, voksenundervisning, aktivering og sundhedsbetjening. Staten dækker også disse udgifter. Der kan findes yderligere oplysninger om vilkårene for asylansøgere på www.nyidanmark.dk³.

¹ www.nyidanmark.dk/da-dk/Ophold/asyl/asylcentre/hvor_ligger_centrene.htm

² www.justitsministeriet.dk/sites/default/files/media/Pressemeddelelser/pdf/2012/Aftaletekst-asyl.pdf

³ www.nyidanmark.dk/da-dk/Ophold/asyl/asylansoegernes_vilkaar/asylansoegernes_vilkaar.htm



I Jammerbugt Kommune har man stor erfaring med drift af kommunale asylcentre. Centerleder for Brovst Asylcenter, Thorkild Poulsen, kan være behjælpelig med at svare på spørgsmål i forbindelse med operatøropgaven. Thorkild Poulsen kan kontaktes på e-mail: thp@jammerbugt.dk eller på tlf.: 72 57 88 41.

Tilbage melding til Udlændingestyrelsen

Der kan rettes henvendelse om evt. egnede bygninger til asylcenter og for yderligere information om at drive asylcenter til Udlændingestyrelsen.

Henvendelser kan ske til centerdirektør Anni Fode, e-mail: ach@us.dk, tlf.: 35 30 80 02, kontorchef Thomas Mortensen, e-mail: tmo@us.dk, tlf.: 35 30 80 33, eller til fuldmægtig Kirstine Borg, e-mail: klb@us.dk, tlf.: 35 30 82 65.

Udlændingestyrelsen skal venligst anmode om tilbage melding snarest muligt af hensyn til indkvarteringssituationen.

Med venlig hilsen

Anni Fode
centerdirektør



Vs: Til alle kommunaldirektører i landets kommuner
Birger Kjer Hansen til: Helen Jeppesen

14-11-2012 14:52

Venlig hilsen

Birger Kjer Hansen
Vicekommunaldirektør og Stabschef



LYNGBY - TAARBÆK KOMMUNE

Stab for Politik og Jura

Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Direkte: 4597 3154
Omstilling: 4597 3000
Mobil: 4037 2021

E-mail: bkh@ltk.dk
Internet: www.ltk.dk

----- Videresendt af Birger Kjer Hansen/Økonomisk/LTK den 14-11-2012 14:52 -----

Fra: Stabspostkasse for Politik og Jura/LTK
Til: Birger Kjer Hansen/Økonomisk/LTK@LTK
Dato: 14-11-2012 14:33
Emne: Vs: Til alle kommunaldirektører i landets kommuner
Sendt af: Birte Hansen

----- Videresendt af Birte Hansen/Økonomisk/LTK den 14-11-2012 14:32 -----

Fra: Stabspostkasse for Politik og Jura/LTK
Til: Tim Andersen/Økonomisk/LTK@LTK
Dato: 12-11-2012 15:58
Emne: Vs: Til alle kommunaldirektører i landets kommuner
Sendt af: Birte Hansen

----- Videresendt af Birte Hansen/Økonomisk/LTK den 12-11-2012 15:59 -----

Fra: lyngby/LTK
Til: Stabspostkasse for Politik og Jura/LTK@LTK
Dato: 12-11-2012 14:57
Emne: Vs: Til alle kommunaldirektører i landets kommuner
Sendt af: Per Bjerregaard

----- Videresendt af Per Bjerregaard/Økonomisk/LTK den 12-11-2012 14:57 -----

Fra: Kirstine Borg <klb@us.dk>
Til: Undisclosed recipients;;
Dato: 09-11-2012 14:41
Emne: Til alle kommunaldirektører i landets kommuner

Til alle kommunaldirektører i landets kommuner

Vedhæftet sendes brev fra centerdirektør Anni Fode, Udlændingestyrelsen, til kommunaldirektørerne i alle landets kommuner vedrørende behov for yderligere pladser til indkvartering af asylansøgere.

Baggrunden for henvendelsen er et akut behov for etablering af yderligere asylindkvarteringspladser.

Med venlig hilsen
Kirstine Borg
Økonomi- og Statistikkontoret



Rymsgade 53
2100 København Ø
Tlf.: 35 36 66 00
Web: www.nyidanmark.dk
Direkte tlf.: 35 30 82 65
Personlig e-mail: klb@us.dk



Brev til kommunaldirektørerne i kommuner.pdf

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om kommunens pressestrategi

Sag nr. 23:

Bilag 1: Pressemeddelelse: Søren Pølser flytter til Jernbaneplassen



Økonomiudvalget

Dato: 24.04.2012

Ref.: JAH0

J.-nr.:

Redaktionen

22 NOV, 2012

Sag: 23 Bilag: 1**Sørens Pølser flytter til Jernbanepladsen**

Fremover vil Sørens Pølser servere pølser og andet godt til borgerne og rejsende på mellemarealet ved fodgængerovergangen ud for posthuset ved Lyngby Station. Sørens Pølser flytter fordi Lyngby Torv skal renoveres.

Formand for Teknik- og Miljøudvalget Paul Knudsen siger: "Jeg er glad for, at Sørens Pølser bliver i centrum. Vi har været gennem en fornuftig proces og har sammen fundet en placering som er rigtig god for både Sørens Pølser og de mange kunder".

Den nye pølsevogn bliver en pavillon på ca. 25 m². Det bliver en helt ny og bedre pølsevogn som byder velkommen til gamle og nye kunder. Udover en ny pølsevogn vil der også i samme omgang blive etableret et offentligt toilet på Jernbanepladsen som har været efterspurgt i mange år. Toilettet vil være åbent samtidig med pølsevognen.

"Jeg har selvfølgelig en fuld forståelse for at torvet skal istandsættes. Vi har været igennem en god drøftelse og kommunen har været imødekommende for at finde en ny permanent løsning. Jeg er glad for den nye placering som stadig er i det centrale Lyngby og glæder mig derfor til at byde stamkunder og nye kunder velkomne i min nye pølsevogn" siger Søren Kjær Christensen fra Sørens Pølser.

Den nye pølsevogn forventes at åbne sidst i juni måned.

Yderligere oplysninger kontakt venligst Jacob Holm Hansen 4014 6326

Pressemeddelelse

Teknisk ForvaltningRådhuset
2800 Kgs. LyngbyTlf. 45 97 30 00
Fax. 45 97 35 20jaho@ltk.dk
www.ltk.dk

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om spørgsmål/svar vedr.
Dyrehavegaard

Sag nr. 25 :

Bilag 1: Oversigt over spørgsmål/svar, 5. og 13. november 2012

22 NOV. 2012

Lyngby-Taarbæk Kommune
Politik og jura

5. november 2012

Sag: 25 Bilag: 1**Dyrehavegård**

Nr.	Spørgsmål	Svar
1	Matrikelkort udbedes.	Der henvises til Bilag 1 offentliggjort på hjemmesiden.
2	Markkort udbedes.	Der henvises til Bilag 2 offentliggjort på hjemmesiden.
3	Oversigt over betalingsrettigheder og støtte udbedes.	Der henvises til Bilag 3 offentliggjort på hjemmesiden. I 2011 er modtaget kr. 270.080,-.
4	Regnskab udbedes.	Det kan ikke udleveres, jf. § 12, stk. 1, nr. 1 i offentlighedsloven.
5	Kontrakter for hesteejerne udbedes samt oplysning om lejeindtægter.	Der henvises til 2 bilag "Lejekontrakt" som eksempler på henholdsvis bokslejevilkår og vilkår for løsdriktopstaldning. Det kan oplyses, at indtægten på Staldleje i 2011 efter det oplyste udgjorde kr. 968.319,-.
6	Er det muligt at mødes med staldklubberne?	Det er ikke muligt ved kommunens mellemkomst. Der henvises til bilagene "Vedtægter for Dyrehavegård Rideklub", "Vedtægter for Foreningen Storstalden" og "Storstaldens ABC".
7	Kontrakter for erhvervslejemålene udbedes (Trøngårdsvej 12 E og F), herunder oplysning om deposita og andre vilkår.	Kommunen er ikke bekendt med, hvilke erhvervslejemål nuværende forpagter måtte have indgået, herunder lejestørrelse og øvrige vilkår.
8	Lyngby-Taarbæk Kommunes budgetter udbedes.	Der henvises til kommunens hjemmeside på følgende link: http://www.ltk.dk/composite(8715).htm
9	Oplysninger om el-, vand- og varmemeforbrug udbedes.	El (også opvarmning): Ca. kr. 80.000 med tillæg af privat andel kr. 18.000 i 2011. Vand og vandafledning: Ca. kr. 30.000 i 2011. Diesel og olie (delvis olieradiatoropvarmning): Ca. kr. 75.000,- med tillæg af privat andel kr. 18.000,- i 2011.
10	Er der restriktioner i forhold til fremtidig udlejning?	Kommunen læser spørgsmålet som relaterende til erhvervslejemålene og kan på den baggrund henvise til forpagtningskontraktens bestemmelser. Bl.a. kommuneplanens rammebestemmelser kan i øvrigt sætte begrænsninger.
11	Skal selvpasserordningen opretholdes?	Det er besluttet, at Dyrehavegård drives med selvpasserordning for hesteejere på vilkår svarende til de nuværende, jf. de offentliggjorte bilag.
12	Kan bokslejen blive sat op?	I h.t. begge de eksisterende typer lejeaftaler stiger lejen årligt med prisreguleringsstallet, dog minimum 3 %. Bemærk hertil kommunalbestyrelsens beslutning af 1. oktober 2012, hvorefter lejen på opstaldning (bokse og løsdrift) fastsættes i dialog med forvaltningen. Der vil i forbindelse med indgåelse af forpagtningsaftalen ske tilretning af § 6, således at dette indgår som et kontraktvilkår.
13	Har der været indgivet	Ja, i seneste forpagtningsperiode (1.1.2003 - 31.12.2012) har

	byggeansøgninger, herunder afslag og tilladelser?	<p>der været følgende byggeansøgninger m.v.:</p> <p>2005: Etablering af vindfang og toilet i Trongårdsvej 12 F. Hvorvidt arbejdet er udført vides ikke.</p> <p>2006: Opførelse af et læskur til heste ved Hvidegårdsparken. Læskuret er opført.</p> <p>2009: Ansøgning om dispensation til opsætning af hegn syd for Hvidegårdsparken.</p> <p>2009: Ansøgning om etablering af hestefold på brakmark syd for Hvidegårdsparken.</p> <p>2010: Udskiftning af døre og vinduer i trongårdsvej 12 B-D og 12 E-F. Arbejdet er gennemført i 2011.</p>
14	Er ejendommen udstyret med boksinventar på tidspunktet for forpagtningsaftalens ikrafttræden?	<p>Dette vides ikke for nuværende, hvilket er årsagen til kravet om afgivelse af 2 priser, jf. annoncen.</p> <p>Der henvises i øvrigt til kravene i forpagtningskontraktens § 6, 4. og 5. afsnit.</p>
15	Er ejendommen udstyret med indhegning af foldene på tidspunktet for forpagtningsaftalens ikrafttræden?	<p>Dette vides ikke for nuværende, hvilket er årsagen til kravet om afgivelse af 2 priser, jf. annoncen.</p> <p>Såfremt det ikke følger med, vil foldene skulle indhegnes ved aftalens ikrafttræden, idet det indgår, at heste, som pr. 30 NOV 2012 var opstaldet på gården efter aftale med hidtidig forpagter, efter planen kommer retur til Dyrehavegård 06 JAN 2013.</p>
16	Kommunalbestyrelsen besluttede den 1. oktober, at den nuværende forpagter skal tilbydes forlængelse til 1. maj 2013. Hvad er resultatet?	<p>Tilbuddet drøftes p.t. med den nuværende forpagter og er således ikke afsluttet. Det vil blive meldt ud på kommunens hjemmeside straks der foreligger et resultat af drøftelsen.</p>
17	Såfremt boksinventaret er taget ned, hvorledes skal hestene i Storstalden og Ponymstalden være opstaldet?	<p>Kommunen opstiller pr. 1. januar 2013 2 stk. teltboksanlæg til 18 heste pr. stk. svarende til de to staldklubber. Kommunens udgifter hertil skal dækkes af indbetalinger fra hesteejerne. Restbeløbet modtager forpagteren til dækning af de tilknyttede tjenesteydelser i form af halm til strøelse, udkørsel af vand til foldene dagligt, kørsel af høg, halm og wrap, opsyn og rådgighed mv.</p>
18	Der er i tildelingskriterierne pkt. 2b samt i kontraktens § 5, 1. afsnit henvist til "bilag 2", hvilket ikke er vedlagt.	<p>Det efterlyste Bilag 5 er nu offentliggjort på hjemmesiden. Bilaget fra nuværende forpagtningskontrakt vedhæftes, og det vil i en ajourført form indgå i den fremadrettede forpagtningskontrakt.</p>
19	Hvilke miljømæssige og øvrige tekniske krav, love, lokale regler mv. skal der specifikt og konkret overholdes ved etablering af staldmiljøerne udover de i hesteloven angivne? (Her tænker jeg særligt på miljøgodkendelser, krav til møddingopbevaring og anlægning af kloakker mv.).	<p>En potentiel tilbudsgiver må rådføre sig hos en professionel rådgiver derom.</p>
20	Er der ekstraudgifter, som	<p>Det fremgår af annoncen, at også indhegninger af folde skal</p>

	ikke er nævnt i udbudsmaterialet, som forpagter skal påregne udover etablering af staldmiljøerne?	etableres i forbindelse med forpagtningskontraktens ikrafttræden. Se i øvrigt besvarelsen af spørgsmål 15.
21	Er det et krav, at alle fremtidige og kendte krav i hesteloven skal overholdes ved nyetablering af nye stalde?	Der henvises til forpagtningskontraktens § 6, 4. og 5. afsnit. Kravet gælder ikke kun selve boksindretningen.
22	Hvilke servitutter skal der overholdes?	Der henvises til forpagtningsaftalens § 4, sidste afsnit. Oversigt over tinglyste servitutter fremgår på hjemmesiden som Bilag 6.
23	Jeg kan ikke finde bilaget om den økologiske drift som der henvises til. Kan i sende dette?	Se besvarelsen af spørgsmål 18.
24	Af udbudsmaterialet fremgår et bilag med "Beskrivelse af hesteholdet" ligesom der i forpagtningskontrakten står ordlyden "forudsættes at hesteholdet videreføres" Kan i præcisere det?	Se besvarelsen af spørgsmål 11 og 12. Bilaget "Beskrivelse af hesteholdet" er hesteejeres beskrivelse af nuværende forhold, som indgår ved tilrettelæggelsen af en fortsat ordning vedr. hestehold.
25	Hvis de to rideklubber selv vælger at flytte, er man så forpligtiget til at følge selvpasserordningen for alle nye heste/ponyer?	Den beskrevne selvpasserordning tager udgangspunkt i de nuværende rideklubbers tilstedeværelse, men at der i øvrigt forudsættes videreført et selvpasserkoncept på gården.
26	Er der mulighed for at etablere andre former for hestehold end den nuværende selvpasserordning - f. eks hvor jeg selv vil tilbyde fuldpenion inkl. alt (pasning, fodringen af hestene mv.) og dermed forhøje lejen på de kr. 1.331 som der dag betales pr. hest fremgår af bilaget "Beskrivelse af hesteholdet på Dyrehavegaard"?	Se besvarelsen af spørgsmål 11 og 12.
27	Hvis ikke, hvilke muligheder har jeg så for at øge indtægterne fra de nuværende hestehold fremover?	Dette kan kommunen ikke besvare, da driften af gården tilrettelægges af den kommende forpagter.
28	Vil det være mulighed for at	Eventuel bebyggelse skal godkendes af hhv. Lyngby-Taarbæk

	bygge til eller foretage andre ændringer eller andet og dermed udvide hesteholdet til mere end de ca. 70 heste i dag?	Kommune og Københavns Kommune, der må forvente at stille krav om betaling af tillægskøbsum. M.h.t. "andre ændringer" vil det forudsætte en konkret vurdering af kommunen som ejer.
29	a. Er prisen på hesteejernes nuværende leje fast eller må jeg selv sætte prisen? F.eks i forbindelse med opførsel af helt nye bokse kan man forestille sig at lejen må kunne hæves. b. Er det bindende at man skal videreføre hesteholdet som det er skrevet i bilaget "Beskrivelse af hesteholdet på Dyrehavegaard"?	a. Se besvarelsen af spørgsmål 5 og 12 samt dertil hørende bilag. b. Se besvarelsen af spørgsmål 11.
30	a. Vil en ny forpagter skulle overtage nuværende lejekontrakter med hesteejerne. b. Jeg vil naturligvis gerne selv medbringe mine egne heste og har derfor brug for at vide, om jeg kan frigøre f.eks. en stald til eget brug, hvis ikke det er muligt at opføre flere bokse? c. Må jeg f.eks. opsig alle eller nogle af de islandske heste og i stedet for etablere bokse til almindelige heste og ponyer i de staldlænger, hvis bare jeg f. eks opretholder selvpasserordningen på gården?	a. Se besvarelsen af spørgsmål 5, 11 og 12. b. Det foreligger oplyst (NOV 2012), alle 72 pladser er besat. c. Vilkår for hesteaftalerne fremgår af de fremlagte, hidtidige lejekontrakter.
31	Hvad er grunden til at man skal afgive bud både med og uden hestebokse? Er det uafklaret om boksinventar m.v. følger med i en ny forpagtning? Hvis ikke - er det så muligt at få et møde med/kontakte den nuværende forpagter for evt. at tale om at købe inventaret og hegn?	Se besvarelsen af spørgsmål 5. Kommunen har endnu ikke drøftet spørgsmålet om aftagelse af inventar og hegn med den nuværende forpagter.
32	Hvis boksene ikke medfølger, er der da krav til hvornår arbejdet med etablering af nye bokse mv. skal være genetableret? Og	Nye bokse skal være etableret så hurtigt som muligt. Hestene opstales fra primo januar 2013 i teltløsning på ejendommens areal. Indtil nye bokse er etableret, vil forpagter alene modtage et mindre beløb for de ydelser, der knytter sig til hesteholdet, idet kommunen afholder udgiften til de

	hvor kan de nuværende heste være opstaldet i den periode?	midlertidige bokse. Indtil nye bokse er etableret, betaler hesteejerne lejen til kommunen via midlertidige aftaler. Se også besvarelsen af spørgsmål 17.
33	Overtager ny forpagter forpligtelser i denne forbindelse/modtager nogen indtægter?	Se besvarelsen af spørgsmål 17 og 32.
34	I forbindelse med nyopførelse af hestebokse der skal leve op til den nye hestelov - hvilke tiltag er da nødvendige (skal lofthøjden hæves og er der behov for større vinduesarealer (i givet fald er der da restriktioner i form af bevaringsværdige eller fredede bygninger) og da hesteholdet vil være over 15 DE er der så krav til miljøgodkendelser, teknik og planlovs godkendelser eller hvilke krav stiller i som kommune?	Dette vurderes af tilbudsgiver evt. med professionel bistand fra rådgiver.
35	Der står i aftalen, at man skal overgive alt boksinventar mv. vederlagsfrit til bortforpagter når forpagtningen udløber. Gælder dette også opførte hegn på hestefoldene?	Ja. Dette vil blive præciseret i forpagtningskontrakten.
36	Er der risiko for at kommunen f.eks. ønsker at disponere over store dele af/alle 96 ha landbrugsarealer på ejendommen uden at man så kan blive kompenseres herfor - dvs. at man kan risikere at stå tilbage med selve gården som eneste aktiv men at forpagtningslejen er helt uændret selvom al landbrugsjord er inddraget?	Såfremt det måtte blive tilfældet, er forholdet reguleret i forpagtningskontraktens § 1, afsnit 5.
37	Er der bopælspligt på gården? Hvis det ikke er et krav fra kommunens side, må boligen da udlejes til anden side?	Det følger af kontraktens bestemmelse 3, at bygningen adressen Trongårdsvej 12 A - stuehuset - indgår i forpagtningen som "forpagterbolig". Samtidig fremgår af bestemmelse 2, at der skal tilbydes en pris for forpagtning af folde med staldbygninger samt én bolig (stuehuset), idet det er tilføjet, at stuehuset "... anvendes af forpagteren eller dennes driftsansvarlige for Dyrehavegaard ...".
38	Er det muligt at få en	Se besvarelsen af spørgsmål 7, 9 og 10.

	nærmere beskrivelse af de øvrige erhvervslejemål på gården. Hvad må de f.eks. udlejes til, hvilken pris kan man forvente osv.?	Kommunen er ikke bekendt med hvilke konkrete erhvervslejemål, som måtte være etableret af nuværende forpagter.
39	Tegninger over bygningerne udbedes.	Kortbilag fremgår af hjemmesiden som Bilag 7.
40	Vil der blive stillet nogle økonomiske krav / ske en særskilt vurdering af en evt. tilbudsgivers betalingsevne m.v., udover kravet om en bankgaranti på 150.000 kr.?	Der anvendes de skitserede tildelingskriterier og de i øvrigt skitserede vilkår som grundlag for beslutning om, hvem der indgås ny forpagtningskontrakt med.

Dyrehavegård

Nr.	Spørgsmål	Svar
41	Hvad er kommunens indtægt for forpagtning af Dyrehavegaard i 2011? (Link til kommunens budget i "Spørgsmål-svar" dateret 05okt2012 virker ikke)	Er ikke oplyst, da den nuværende forpagtningskontrakt ikke er sammenlignelig med den fremadrettede kontrakt henset bl.a. til, at nogle boliglejemål ikke længere vil være omfattet af forpagtningen. Det kan oplyses, at linket er rettet op, således at det nu virker.
42	Er der olieradiatoropvarmning i 12A?	Ifølge BBR er der ovne (kakkellovne, kamin, brændeovne o.l.) Lyngby-Taarbæk Kommune er ikke bekendt med de konkrete varmekilder.
43	<p>Ifølge udbudsmateriale fremgår følgende: "Det bemærkes, at udkastet til forpagtningskontrakt indeholder to scenarier for overtagelse af forpagtningen pr. 1. januar 2013, afhængig af, hvorvidt materiel i form af hidtidige hestebokse, inventar i løsdriftstaldene, indhegning af folde m.v. ikke findes på gården, eller hvorvidt sådant hidtidigt materiel helt eller delvist fortsat findes på gården. Tilbudsbrevet skal således indeholde en pris for hver af de to scenarier. Tilbudsgiveren skal redegøre for, hvorledes tilbudsgiver opfylder følgende tildelingskriterier (uddybet i bilag)".</p> <p>Vi har fået den opfattelse at følgende allerede var etableret på Dyrehavegaard før nuværende forpagter indgik forpagtningsaftale:</p> <ul style="list-style-type: none">• Vinterfolde (omkring gården, ca 2 hektar)• Sommerfolde<ul style="list-style-type: none">○ Ved Trongårdsskolen (ca. 5 hektar) (oprettet senere af kommunen som kompensation for nedlagte folde ved Hvidegaarden)○ Ved Garderhøjfortet (ca. 3.5 + 4.1 hektar)○ Islænder sommerfold ved Hjortekærvej (ca. 1 hektar)○ Islænder sommerefold ved Klampenborvej (2.4 + 2.3 hektar)○ Rævehøjvej (ca. 1.3 hektar)○ Hjortekærvej (ca. 1.3 hektar)• Islænderløsdriftstalde (Roehuset,	<p>Såvel gældende forpagtningskontrakt som udkast til ny forpagtningskontrakt har følgende passus:</p> <p>"Forpagter overtager vedligeholdelsen af hegn..."</p> <p>Hegn må således ikke fjernes ved ophør af en forpagtning.</p> <p>For så vidt angår løsdriftstaldene, er inventar og 3 stk. bokse bekostet af hesteejerne, og vil således ikke blive fjernet.</p>

	<p>Kostalden, Smedien)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ponystalden inkl. allergistalden (18 ponier/heste) <p>Storstalden (18 hestebokse) er anlagt af nuværende forpagter.</p>	
43 a	<p>Er det korrekt at al ovennævnte inventar og hegn fjernes hvis scenarie 1 udmøntes (materiel i form af hidtidige hestebokse, inventar i løsdriftstaldene, indhegning af folde m.v. ikke findes på gården)? Hvis ja, er det korrekt forstået at kommunen forventer gen-etablering af folde inden 6. januar 2013 hvor det må forventes at jorden er frossen (jævnfør svar 15 "Spørgsmål - svar" dateret 05. okt. 2012)?</p>	<p>Se besvarelse af spørgsmål 13, 14 og 43.</p>
43 b	<p>Scenarie 2, hvor tilbud gives på baggrund af at hidtidigt materiel helt eller delvist fortsat findes på gården – hvad forstås ved delvist?</p>	<p>Ved materiel forstås staldinventar (boksene). Ved delvist menes at ikke alle bokse er nedtaget.</p> <p>Det skal bemærkes, at inventar og 3 stk. bokse i løsdriftstaldene ejes af hesteejere.</p>
44	<p>I følge udkast til forpagtningsaftale omfatter aftalen følgende matr.nr. 8 b, 8 ø, 9 ao, 9 ap, 9 lk, 10 a, 10 s, 10 au, 11 a, 11 ar, 11 bc, 11 bd, 11 cc, 11 ch, 11 r, 11 ø, 12 a, 12 aa, 12 am, 12 ap, 12 os, 12 oy, 12 oq, 12 p, 12 pb, 12 pc, 12 pd, 12 pf, 12 pp, 12 pq, 12 q, 13 ad, 13 af, 13 ah, 13 al, 13 am, 13 an, 13 ap, 13 ay, 13 c, 13 ov, 13 ø, 14 a, 14 au, 14gx, 15 a, 15 af, 15 ah, 15 de, 15 dp, 17 a, 17 aø, 17 bb, 17 bi, 17 bk og 17 bl, 17 e.</p> <p>Hvad er årsagen til at der ikke er overensstemmelse med bilag 1 i udbudsmaterialet og ovenstående matrikel numre?</p> <p>Eks omfatter udkast til forpagtningsaftale ikke matrikel 15oh (Trongårdsvej 12A) og 15cf (Fold ved Rævehøjvej og mark ved "Force Technology").</p>	<p>Af udbudsmateriale fremgår, at matrikeloplysninger skal berigtiges. Det kan oplyses, at de forpagtede arealer fremgår af matrikelkortet, jf. bilag 1, der er offentliggjort på hjemmesiden med forbindelse med udbuddet.</p>
45	<p>Såfremt den nuværende forpagter afgiver tilbud, hvordan vil kommunen sikre at alle tilbudsgivere tilbydes lige vilkår, jævnfør scenarie 1 og 2 vedrørende inventar?</p>	<p>Der henvises til besvarelse af spørgsmål 73.</p>
46	<p>Er der nogen forpligtelser i forbindelse med de braklagte arealer vest for motorvejen?</p>	<p>Det forudsættes, at forpagter behandler braklagte arealer i overensstemmelse med reglerne på området.</p>
47	<p>Er eksisterende dieseltank (ved vognskur, bilag 7) til rådighed for den nye forpagter?</p>	<p>Spørgsmålet kan ikke besvares.</p>
48	<p>Der forefindes en meget faldefærdig staklade ved ladebygningens nordende, vil denne blive nedrevet i forbindelse med indgåelse af ny</p>	<p>Nej.</p>

	forpagtningsaftale?	
49	I forbindelse med at forpagter måtte skulle afstå arealer til bortforpagter, står der i nuværende udkast til forpagtningsaftalen at der ydes forpagter en erstatning for "afholdte udgifter og udført arbejde på det pågældende areal med henblik på den kommende afgrøde, såsom jordbehandling, gødskning, tilsåning, ukrudtsbekæmpelse og plantebeskyttelse m.v." Såfremt der omlægges til økologi, og forpagter i den forbindelse har modtaget omlægningsstøtte, som i forbindelse med afståelse af arealer til bortforpagter skal tilbagebetales, vil bortforpagter yde forpagter en tilsvarende erstatning?	Spørgsmålet giver anledning til overvejelse af, om der i forpagtningskontrakten bør indsættes en bestemmelse om erstatning.
50	Der skrives i bortforpagtningsannoncen, at forpagtningen overtages pr. 1. januar 2013, og gælder for en periode for 10 år. Dette står ligeledes i forpagtningsaftalen, som er vedlagt som dokument til bortforpagtningsannoncen. Der nævnes dog i tids- og procesplanen, som ligeledes er et dokument vedlagt forpagtningsannoncen, at forpagtningen ikrafttræder den 1. januar 2013 eller 1. maj 2013. Da dette naturligvis har indflydelse på tilbuddets pris og proces, og for begge de efterspurgte tilbudsscenarier, er det væsentligt at få oplyst, hvad er gældende for nærværende udbud af bortforpagtning. Vil Kommunen oplyse, hvilken ikrafttrædelsesdato er den gældende, og hvornår forpagtning dermed overtages?	Såfremt forpagtningsaftalen træder i kraft senere end 1. januar 2013, vil dette have indvirkning på forpagtningsafgiften for 2013, idet den vil blive reguleret forholdsmæssigt ned med de måneder, der udgår. Forpagtningsafgiften for efterfølgende forpagtningsår vil ikke blive berørt af den eventuelle ændrede ikrafttrædelsesdato. Se i øvrigt besvarelse af spørgsmål 16.
51	I præambelen nævnes: "Hestebokse og andet inventar i staldlængerne tilhører bortforpagter og skal i forpagtningsperioden vedligeholdes af forpagter efter nærmere aftale med bortforpagter." Og gentages i afsnit 9: "Ved forpagtningens ophør skal bygningerne afleveres i samme stand som den, hvori de overtoges, dog fraregnet den forringelse, der måtte være en følge af slid og ælde, men inklusive installerede hestebokse o.l., jf. forpagters forpligtelse i bestemmelse 6 til at efterleve bestemmelserne i lov om heste, idet sådanne installationer foretages for forpagters regning og vederlagsfrit overdrages til kommunen ved forpagtningens ophør."	Jf. svar på spørgsmål 51 a-g
51 a	Vil Kommunen uddybe hvad der er indeholdt i "o.l"?	Der er tænkt på eventuelt andet installeret inventar af nagelfast karakter.
51 b	Der nævnes i præambelen til kontrakten "Hestebokse og andet inventar i staldlængerne tilhører bortforpagter." Idet de eksisterende hestebokse og andet inventar ikke tilhører Kommunen, vil Kommunen derfor	Lyngby-Taarbæk Kommune er blevet gjort bekendt med, at nogle hestebokse er bekostet installeret af hesteejerne, mens andre er bekostet af forpagter.

	præcisere hvad der menes med dette, især med henblik på udbudsannoncens efterspurgte to tilbudsscenerier, og kontraktens pkt.6?	Kontrakten vil således blive korrigeret, således at den er i overensstemmelse med de faktiske forhold.
51 c	Hvis der ikke overtages eksisterende hestebokse, folde (hegn), vandstationer, løsdriftstald, mv. (tilbudsscenarie 1) - skal ovenstående bestemmelse i pkt. 2 forstås således, at kommende forpagter skal iberegne / fratrage i forpagtningsafgiften den meget store investering i 36 nye hestebokse, ombygning af staldbygninger (loftshøjde skal hæves) samt plads til 36 løsdriftsheste, inkl. hegn om alle folde, vandstationer, og mv.?	Udgifter indregnes i forpagtningsafgiften. Det skal bemærkes, at de 3 stalde til løsdrift vil fremstå som nu, da inventaret er bekostet af hesteejerne og forbliver deri.
51 d	Og skal det nyetablerede overdrages kvit og frit til Kommunen, uden nogen form for modregning eller kompensation for værdien af denne investering?	Det overvejes at indsætte en 10-års afskrivningsperiode for dokumenterede afholdte udgifter. Såfremt udgiften er fratrukket i forpagtningsafgiften, jf. spørgsmål 51c, er forpagteren allerede kompenseret derfor.
51 e	Såfremt der kan overtages eksisterende hestebokse, folde(hegn), vandstationer, løsdriftstald, mv. (scenarie 2)- afholder Kommunen udgiften for overtagelse af disse hestebokse mv. inden forpagtningens ikrafttræden?	Nej.
51 f	Såfremt Kommunen ikke afholder omkostningerne til dette inventar, hvilken pris skal en tilbudsgiver påregne i forbindelse med tilbudsafgivelse til scenarie 2?	Kommunen kender for nuværende ikke prisen.
51 g	Såfremt der kan overtages eksisterende hestebokse, folde(hegn), vandstationer, løsdriftstald, mv. - så står der i kontrakten, at hestebokse mv. skal overholde Lov om Hestehold senest i 2020 (i forpagtningsperioden). Dvs. selvom der overtages eksisterende bokse, så skal kommende forpagter investere i 36 nye hestebokse, løsdriftstald og ombygning af staldbygninger (loftshøjde skal hæves). Vil forpagter blive kompenseret for denne store investering ved endt forpagtningsperiode, eller skal denne store investering indregnes/modregnes i forpagtningsafgiften, idet Dyrehavegård drives med selvpasserordning for hesteejere på vilkår svarende til de nuværende, jf. de offentliggjorte bilag?	Se besvarelse af 51d og e.
52	Må forpagter frit fastlægge prisen på udlejning af hestebokse, eller forudsættes	Se besvarelsen af spørgsmål 12.

	det, at lejen fortsætter på nuværende niveau (justeret for normal pristalsudvikling), og på nuværende vilkår?	
53	Skal fremtidig lejeforhøjelser og generel prissætning af såvel udlejning af hestebokse, løsdriftstalde, samt erhvervslejemål, godkendes af Kommunen?	I overensstemmelse med beslutning i kommunalbestyrelsen den 1. oktober 2012, skal fastsættelse af lejen for bokse og løsdrift fastsættes i dialog med kommunen. Fastsættelse af prisen på erhvervslejemål sker i overensstemmelse med reglerne derom.
54	"Beskrivelse af hestehold på Dyrehavegaard", er et dokument til udbudsannoncen. Dette dokument bliver dog ikke henvist til i kontrakten eller i tildelingskriterierne.	Se besvarelsen af spørgsmål 24.
54 a	Forudsættes det, at denne beskrivelse og de beskrevne funktioner efterleves af forpagter i kommende forpagtningsaftale, og bliver del af kontrakten?	Jf. spørgsmål 54
54 b	Og forudsættes det, at det er det beskrevne samarbejdsniveau en kommende forpagter som minimum forventes at indfri?	Jf. spørgsmål 54
54 c	Samarbejde med hesteejerne er et tildelingskriterium. Det er et krav, at en tilbudsgiver skal beskrive, hvordan de vil samarbejde med hesteejerne, og der står i tildelingskriterierne, at dette er i henhold til en beskrivelse af, hvordan man vil udmønte kontraktens afsnit 6. Burde dette krav/beskrivelse ikke også inkludere hvordan en kommende forpagter påtænker at samarbejde med hesteejerne, jf. dokumentet "Beskrivelse af hestehold på Dyrehavegaard", og i givet fald, præciseres som værende del af tildelingskriteriet og vurdering af tilbud?	Der henvises til ordlyden af tildelingskriterierne.
55	Pålægges der udgifter til kommende forpagter i forbindelse med "genhusning" af 72 heste i midlertidig stalde?	Nej. Se i øvrigt besvarelsen af spørgsmål 32.
56	Er kommende forpagter forpligtet til at videreføre det nuværende hestehold af 72 heste – både i tilfælde af overtagelse af eksisterende stalde, samt i tilfælde af nyetablering af nye stalde, bokse, mv.?	Se besvarelsen af spørgsmål 5, 11, 12 og 30.
57	I tilfælde af "genhusning" af de 72 heste i midlertidige stalde, hvornår kan kommende forpagter forvente at kunne indregne indtægt fra boks-og løsdriftleje?	Når forpagter har indrettet staldene. Se i øvrigt besvarelsen af spørgsmål 32.
58	Det forudsættes af Kommunen, at øget udgift for omlægning til økologisk landbrug opvejes af højere salgspriser. Hvordan forholder Kommunen sig til en situation, hvis	Dette er forpagters risiko.

	salgspriserne falder, så den af Kommunen forventede øgede salgspris for lavere udbytte udebliver, eller hvis EU tilskuddet af en eller anden årsag ikke tilkendes eller nedsættes?	
59	Hvis ikke der kan påregnes betalingsrettigheder, og den øget EU-tilskud ikke bliver tilkendt (jf. EU's overgangsregler herfor), og dermed udebliver den af Kommunen stillet i udsigt (i tildelingskriterierne) øget indtægt, vil forpagtningsafgiften til Kommunen blive reguleret i henhold hertil?	Der kan påregnes betalingsrettigheder. For så vidt angår spørgsmålet om regulering af øget EU-tilskud ved økologisk drift kan kommunen ikke garantere dette.
60	Er der fastsat noget minimumskrav til antal af hestebokse efter nyetablering af bokse? Dvs. skal der re-etableres samme antal bokse som for nuværende?	Der henvises til formulering i annoncen samt kontraktens § 6, 1. afsnit.
61	Hvilke muligheder er der for at foretage nybygning af flere staldbygninger på Dyrehavegaards jorder (Øst for Hjortekærvej) samt på den forpagtede jord (Vest for Hjortekærvej) – og dermed øge antallet af opstaldede heste?	Dette må vurderes konkret. Der henvises til besvarelse af spørgsmål 28.
62	Under kontraktens punkt 9, henvises der til et "bilag 3" om synsforretning. Dette bilag fremgår ikke af materialet. Vil Kommunen fremvise den nævnte bilag 3, således vilkårene omhandlende synsforretningen kan blive alment kendt?	Dokumentet udfærdiges i forbindelse med synsforretningen og eksisterer således ikke endnu.
63	Der nævnes gentagne gange i kontrakten og i det øvrige udbudsmateriale "Boksmateriel, mv." F.eks. under kontraktens pkt. 6. "Såfremt forpagtningen overtages uden nuværende boksmateriel m.v." Vil kommunen uddybde hvad forudsættes indeholdt i "mv." ? Hvor mange km. hegn er der tale om, antal vandbassiner, øvrigt staldinventar, boksrums, foderrum, automatiske vandstationer, løsdrift, osv.?. Vil Kommunen venligst præcisere dette, idet det udgør en meget stor værdi?	Tilbudsgiver har haft mulighed for at besigtige det udbudte areal og ejendomme.
64	Der nævnes i kontraktens punkt 1, at "Forpagteren skal med mindst 1 måneds varsel til en 1. april eller 1. oktober afstå arealer, som bortforpagter måtte ønske at disponere over, mod at der ydes forpagter en erstatning som nedenfor anført. Er der afholdt udgifter og udført arbejde på det pågældende areal med henblik på den kommende afgrøde, såsom jordbehandling, gødskning, tilsåning, ukrudtsbekæmpelse og plantebeskyttelse m.v., ydes erstatning. For græsarealer ydes derudover erstatning for eventuelle hegn."	Kræver ikke kommentarer.
64 a	Såfremt at der skal afstås arealer, som	Dette vil afhænge af en konkret vurdering.

	påvirker antallet af mulige heste som kan opstaldes (f.eks. at folde og græsningsarealer inddrages, og dermed færre heste opstaldet) – kompenseres forpagteren for manglende indtægt fra disse hestehold, og ved inddragelse af foldareal, nedsættes forpagtningsafgift i henhold hertil, jf. kontraktens pkt. 2?	
64 b	Den erstatning, der nævnes i forbindelse med eventuel afståelse, omhandler kun erstatning for afholdte udgifter og udført arbejde, og ikke erstatning for manglende indtægter, som følge af afståelse af jord eller nedsættelse af forpagtningsafgift som naturlig konsekvens heraf. Hvis f.eks. Kommunen kræver afståelse af 30 % af landbrugsjorden, kompenseres Forpagteren for denne manglende indtægt, samt nedsænkes forpagtningsafgiften med tilsvarende?	Dette vil afhænge af en konkret vurdering.
64 c	Hvad er årsag til, at forpagtning af landbrugsjord er udskilt fra forpagtning af foldarealer?	For at lette beregning af en evt. nedsættelse af forpagtningsafgiften.
65 a	Vil der kunne opsættes ridehus på Dyrehavegaard, for at kunne øge mulighed for indtægt / tiltrække flere heste?	Se besvarelse af spørgsmål 28.
65 b	I bekræftende fald, så nævnes der i spørgsmål/svar kataloget, at der i så fald må påregnes udgifter til frikøb af jorden fra Københavns Kommune. Kan Kommunen oplyse nærmere om gældende pris herfor i tilfælde af at det kan ske? Er der et minimumareal der kan frikøbes osv.?	Dette kan ikke besvares, da det beror på konkret forhandling med Københavns Kommune.
65 c	I tilfælde af at der opføres – efter tilladelse og frikøb af jorden fra Københavns Kommune- vil forpagter blive kompenseret herfor ved udløb af kontrakten? Eller forventer Kommunen (Lyngby-Taarbæk Kommune) at også denne ejendom og øvrige investeringer skal overgå vederlagsfrit til Kommunen ved bortforpagtningens ophør?	Dette må aftales konkret.
66	Forudsættes det, at opsynspligten og tilsynspligten af Dyrehavegaard og staldene følger kravet om bopælspligten, som dermed forpligter forpagteren og/eller dennes driftsansvarlige?	Ja.
67	Der nævnes der i kontraktens pkt. 4, at "Ejendommen skal drives af forpagteren. Forpagteren må ikke overdrage forpagtningen af jorden eller nogen del af den til andre." Der nævnes således ingen steder om en driftsansvarlig, eller krav til denne i udbudsmaterialet – bortset fra, at en sådan driftsansvarlig kan bo i forpagterboligen,	Det er muligt at overlade driften til en driftsansvarlig, der i givet fald skal bebo forpagterboligen samt varetage forpligtelserne overfor hesteejere. Se tillige svar på spørgsmål 68.

	såfremt forpagteren ikke gør, jf. kontraktens pkt. 2. Hvordan forholder Kommunen sig til, at en kommende forpagter overdrager driften af gården til en driftsansvarlig", som ikke er yderligere beskrevet i udbudsmaterialet, og kontrakten ej heller ikke giver mulighed for en sådan overdragelse?	
68	Der stilles kvalitative krav til forpagteren, jf. Tildelingskriterierne. Jf. ovenstående spørgsmål, såfremt Kommunen giver en kommende forpagter mulighed for at indsætte en driftsansvarlig i sit sted i driften af Dyrehavegaard, og i det tilfælde, hvor Forpagteren og dennes driftsansvarlige ikke er samme person, kræver Kommunen at de kvalitative krav, som der kræves i bortforpagtningsudbuddet bliver overholdt af såvel Forpagteren og dennes eventuelle driftsansvarlige? Dvs. at forpagteren og en eventuel driftsansvarlig begge skal opfylde de krav der stilles i kontrakt og udbudsmateriale, og vurderes i henhold hertil?	<p>Tilbudsgiveren skal ved afgivelse af tilbuddet meddele, om denne selv varetager driften, eller om det sker ved en driftsansvarlig.</p> <p>Såfremt driften varetages af en driftsansvarlig, er det denne, der skal opfylde de kvalitative krav og vurderingen af opfyldelsen af tildelingskriterierne vil blive foretaget på baggrund af oplysningerne om den driftsansvarlige.</p> <p>Derudover er det den driftsansvarlige, der skal opfylde kravene i forpagtningskontraktens § 5, 3. afsnit om fremvisning af dokumentation for opfyldelse af krav i henhold til landbrugsloven.</p> <p>Forpagtningskontrakten vil blive suppleret med en bestemmelse om, at det er misligholdelse af kontrakten, såfremt forpagter/driftsansvarlig ikke opfylder kravene efter landbrugsloven.</p>
69	I tilfælde af, at tilbudsgiver (kommende forpagter) vælger at indsætte en driftsansvarlig med bopælspligt i stuehuset, hvilke krav stiller Kommunen til den driftsansvarlige, og hvordan vurderes om den driftsansvarlige er kvalificeret til at løse opgaven?	<p>Se besvarelsen af spørgsmål 68.</p> <p>Det er i øvrigt forpagters ansvar at sikre, at forpagtningskontrakten overholdes.</p>
70	Skal en kommende forpagter have det Grønne bevis?	Forpagteren skal opfylde kravene i landbrugsloven. Såfremt der er en driftsansvarlig, vil det være tilstrækkeligt, at denne opfylder kravene.
71	I tilfælde af, at en kommende forpagter indsætter en driftsansvarlig i stuehuset, skal denne driftsansvarlig, som har permanent ophold og opsyn med Dyrehavegaard, have det Grønne bevis?	Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 68.
72	Det fremgår af bilag 3 til Spørgsmål/svar, at betalingsrettighederne er tildelt direkte til nuværende forpagter. Skal det forstås, at kommende forpagter ikke kan overtage disse betalingsrettigheder, og skal selv ansøge om betalingsrettigheder til hektarstøtte mv., og må afvente en myndighedsbeslutning herom, før de kan tages til indtægt?	<p>Der kan påregnes betalingsrettigheder.</p> <p>Betalingsrettigheder tilhører retligt og efter domspraksis ejeren og anvendes forudsætningsvis for en forpagter i forpagtningsperioden.</p>
73	Der står i udbudsannoncen: "Tilbudsbrevet	Der skal afgives tilbud på begge scenarier.

	skal således indeholde en pris for hver af de to scenarier." Nuværende forpagter ejer de eksisterende hestebokse, hegn, mv. I forbindelse med tilbudsafgivelse, er nuværende forpagter forpligtet til at byde på begge tilbudsscenerier, for at afgive konditions-mæssigt tilbud? Eller kan nuværende forpagter nøjes med at byde på det ene scenarie, hvor forpagtning overtages med eksisterende boksmateriel, som pkt.6, afsnit 5 beskriver, og fortsat være betragtet som et konditions-mæssigt tilbud i henhold til de opstillede betingelser	
74	Er det fastsat at staldlejen ikke kan hæves ud over de 3 % eller prisreguleringstallet?	Se besvarelsen af spørgsmål 12.
75	Vil det blive sikret, at nye lejere som i dag skal godkendes af de respektive staldforeninger inden forpagteren, indgår aftale om opstaldning med nye pensionærer?	Spørgsmålet er uklart formuleret og kommenteres ikke yderligere.
76	Vil hesteholdets adgang til foldarealer kunne fortsætte på nuværende vilkår som anført i bilag 2 i beskrivelsen af hesteholdet, såfremt der opsiges arealer fra kommunens side? Dvs. at forpagter fortsat er forpligtiget til at stille et lignende areal til rådighed andet sted på Dyrehavegaardens jorder - (af samme størrelse og med samme læmuligheder).	Nej.
77	Vil der blive stillet krav til, hvornår en forpagter senest skal have genetableret staldene?	Det forudsættes, at staldene genetableres hurtigst muligt efter forpagtningsforholdets ikrafttræden. Se også besvarelsen af spørgsmål 32.
78	Vil rideklubberne fortsat kunne udføre deres foreningsaktiviteter, således at nyttilkomne pensionærer også er pligtig til at tiltræde og indgå i de fællesordninger mv., der eksisterer i dag, som fastsat i klubbernes vedtægter, staldregler mv.	Dette er et aftaleretligt spørgsmål mellem rideklubberne og pensionærer.
79	Har forpagteren opsynspligt fra overtagelsesdatoen - dvs. skal forpagter bebo gården umiddelbart efter overtagelsen?	Ja - forpagteren eller dennes driftsansvarlige.
80	Skal der i budet oplyses, hvorvidt forpagter selv ønsker at drive og bo på Dyrehavegaard, eller om der i stedet indsættes en driftsansvarlig?	Medmindre andet oplyses, lægges til grund, at forpagter selv bebor Dyrehavegaard.
81	Hvis der kan indsættes en driftsansvarlig skal det så oplyses ved afgivelsen af tilbuddet? Vil der blive stillet krav om dokumentation af en evt. driftsansvarliges kvalifikationer, uddannelse, erfaringer med hestehold, Grønt bevis mv. og skal driftsansvarlig i øvrigt leve op til de samme krav som forpagter, herunder de kvalitative krav jf. udbudsmaterialer?	Se besvarelse af spørgsmål 68, 69 og 80.

82	Hvis forpagter først senere beslutter at indsætte en driftsansvarlig eller f.eks. at udskifte en allerede indsat driftsbestyrer, skal kommunen så godkende vedkommende? Dvs. at de kvalitative krav, krav til uddannelse mv. fra udbuddet skal opfyldes permanent?	Se besvarelse af spørgsmål 68, 69 og 80.
83	Hvordan er hesteejerne stillet f.eks. i et konkursscenarie, såfremt garantien på kr. 150.000 ikke er tilstrækkelig til at dække hesteejernes evt. tilgodehavender hos forpagter?	<p>Garantien i forpagtningskontrakten er alene til sikkerhed for bortforpagterens (kommunens) krav overfor forpagteren.</p> <p>Spørgsmålet om hesteejernes tilgodehavender hos forpagter er et aftaleforhold mellem forpagter og hesteejere.</p>
84	Udlejning af folde liggende tættest Dyrehavevej - Disse folde bliver udlejet til heste, der ikke er en del af det "faste" hestefod på 72 heste. Årligt anslået merindtægt: kr. ?	<p>Folden beliggende mod Dyrehavegårdsvej indgår efter Lyngby-Taarbæk Kommunes vidende i hestefolden til de 72 heste.</p> <p>Kommunen har ikke kendskab til en merindtægt.</p>
85	4 ekstra bokse, med 4 ekstra heste - Syd for Klampenborgvej, bag materielgården, er der opført et læskur, som nu er indrettet med bokse til 4 heste. Hvilket betyder at det faste hestefod er 76 heste og ikke 72 heste, som oplyst. Anslået årlig merindtægt kr. 50.000,00	<p>Forpagter har i 2007 fået tilladelse til at opføre et læskur. Kommunen har i 2009 pålagt forpagter at lovliggøre den opførte konstruktion således, at den fremstår i overensstemmelse med opførelsestilladelsen, herunder fremstår som et læskur uden fast bund.</p> <p>Naturklagenævnet har i afgørelse af 25. august 2009 truffet afgørelse om, at kommunens tilladelse til opførelsen ikke strider mod kommuneplanens rammebestemmelser for området, men bemærker, at der herved ikke er taget stilling til en eventuel lovliggørelse af anlægget.</p> <p>Kommunen har ikke kendskab til en merindtægt.</p>

Økonomiudvalget den 22. november 2012

Bilag udsendt til sagen om:

Meddelelser

Sag nr. 26 :

Bilag 1: Punkt 1: Invitation til Temaaften om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesområdet den 29. januar 2013

Bilag 2 Punkt 3: Fra Region Hovedstaden. Valg til Regionsrådet 19. november 2013.



Vs: Invitation til TEMAAFTEN om arbejdsmarkeds- og
beskæftigelsesområdet den 29.1.2013 på Ballerup Rådhus
Birger Kjer Hansen til: Helen Jeppesen

22 NOV, 2012

Sag: 26

Bilag: 02-11-2012 12:52 |

meddelelsepunkt ...

Venlig hilsen

Birger Kjer Hansen
Vicekommunaldirektør og Stabschef



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Stab for Politik og Jura

Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Direkte: 4597 3154
Omstilling: 4597 3000
Mobil: 4037 2021

E-mail: bkh@ltk.dk
Internet: www.ltk.dk

----- Videresendt af Birger Kjer Hansen/Økonomisk/LTK den 02-11-2012 12:52 -----

Fra: Birte Hansen/Økonomisk/LTK
Til: arbejdsmarked@ltk.dk
Cc: Søren P Rasmussen/Økonomisk/LTK@LTK, Birger Kjer Hansen/Økonomisk/LTK@LTK
Dato: 02-11-2012 11:35
Emne: Vs: Invitation til TEMAAFTEN om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesområdet den 29.1.2013 på Ballerup Rådhus

Videresendes ifølge aftale med Birger Kjer Hansen, der orienterer økonomiudvalget, men foretager sig ikke yderligere.

Venlig hilsen

Birte Hansen
Borgmestersekretær



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Stab for Politik og Jura
Sekretariatet
Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Direkte: 4597 3152

Printet af Helen Jeppesen

Omstilling: 4597 3000
Mobil:

E-mail: BH@ltk.dk
Internet: www.ltk.dk

----- Videresendt af Birte Hansen/Økonomisk/LTK den 02-11-2012 11:28 -----

Fra: "Birthe Ringgaard (bit)" <bit@balk.dk>
Til: 'Peter Winde Jensen' <36312@ishoj.dk>, "steen.christiansen@albertslund.dk" <steen.christiansen@albertslund.dk>, "ite@brondby.dk" <ite@brondby.dk>, "alho@dragoer.dk" <alho@dragoer.dk>, "willy.eliasen@egekom.dk" <willy.eliasen@egekom.dk>, "csfksh@gladsaxe.dk" <csfksh@gladsaxe.dk>, "John.engelhardt@glostrup.dk" <John.engelhardt@glostrup.dk>, "borgmester@herlev.dk" <borgmester@herlev.dk>, "hma@hvidovre.dk" <hma@hvidovre.dk>, "michaelzi@htk.dk" <michaelzi@htk.dk>, Ole Bjørstorp <OBJ@ishoj.dk>, "hzi.of@taarnby.dk" <hzi.of@taarnby.dk>, "hra@vallensbaek.dk" <hra@vallensbaek.dk>, "spr@ltk.dk" <spr@ltk.dk>, "erik.nielsen@rk.dk" <erik.nielsen@rk.dk>
Cc: Anders Hvid Jensen <ahj@ishoj.dk>, "hanne.sylvest@egekom.dk" <hanne.sylvest@egekom.dk>, 'Annemette Bech Madsen' <AnnemetteMa@htk.dk>, Berit Olsen <bo@ishoj.dk>, "brigitte.lehmann@rk.dk" <brigitte.lehmann@rk.dk>, "lene.dahl@albertslund.dk" <lene.dahl@albertslund.dk>, "bh@ltk.dk" <bh@ltk.dk>, "RIBER, ANNE" <ari.of@taarnby.dk>, 'Brigitte Lehmann Borgmestersekretær i Rødovre Kommune' <rk@rk.dk>, "borgmestersekretaer@vallensbaek.dk" <borgmestersekretaer@vallensbaek.dk>, "lon@brondby.dk" <lon@brondby.dk>, "lotteh@dragoer.dk" <lotteh@dragoer.dk>, "lene.jahger@glostrup.dk" <lene.jahger@glostrup.dk>, "ulf@herlev.dk" <ulf@herlev.dk>, "bnm@hvidovre.dk" <bnm@hvidovre.dk>, 'Susanne Skov' <sussko@gladsaxe.dk>, "bo@ishoj.dk" <bo@ishoj.dk>, 'Mari Louise Bro Larsen' <ml@bm.dk>, "Mette Vaaben Mortensen (mvm)" <mvm@balk.dk>, "Lone Bech Varslev-Pedersen (lvp)" <lvp@balk.dk>
Dato: 30-10-2012 12:59
Emne: Invitation til TEMAFTEN om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesområdet den 29.1.2013 på Ballerup Rådhus

Kære Borgmesterkolleger!

Omegnskommunernes Samarbejde og Ballerup kommune inviterer til:

TEMAFTEN om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesområdet den 29. januar 2013 kl. 15.30 – 19.45 på Ballerup Rådhus.

Jeg vedlægger invitation med program, praktiske oplysninger og tilmelding til **TEMAFTENEN**,
som jeg vil bede kommunerne videresende til eventuelle deltagere til TEMAFTENEN.

Den enkelte kommune koordinerer egne tilmeldinger ved anvendelse af tilmeldingsblanketten, som sendes til Ballerup kommune til E-mail: borgmestersekretariatet@balk.dk, senest den 7. december 2012.

På forhånd tak for hjælpen.

Med venlig hilsen

Printet af Helen Jeppesen

Jesper Würtzen
Borgmester



Ballerup Kommune
Hold-an Vej 7
DK-2750 Ballerup

Tlf: 4477 2000
Dir: 4477 2001
E-mail: jew@balk.dk
www.ballerup.dk



Dok.nr 2012-188248 - Invitation til TEMAFTEN om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesområdet den 29-01-2013 kl. 15.30 på Ballerup Rådhus.docx

Til Borgmester, beskæftigelsespolitikere,
LBR-medlemmer og embedsmænd i
Omegnskommunernes Samarbejde (OS)

30. oktober 2012

Sagsnr.: 2012-23303
Dok.nr.: 2012-188248

I N D B Y D E L S E
TEMAAFTEN om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesområdet
den 29. januar 2013 kl. 15.30 - 19.45 på Ballerup Rådhus i Atriet.
Mød beskæftigelsesminister Mette Frederiksen



Borgmestrene for kommunerne i OS har besluttet at invitere beskæftigelsespolitikere, LBR-medlemmer og embedsmænd fra OS til en spændende

TEMAAFTEN om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesområdet den 29. januar 2013.

Program, praktiske oplysninger og tilmelding er nærmere beskrevet nedenfor.

Med venlig hilsen

Borgmester Jesper Würtzen, (Ballerup)
Formand for Arbejdsgruppen
Uddannelse og beskæftigelse

Medlemskommunerne i Omegnskommunernes Samarbejde er Albertslund, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Tårnby og Vallensbæk Kommuner.

PROGRAM FOR TEMAFTEN DEN 29. JANUAR 2013 PÅ BALLERUP RÅDHUS I ATRIET

- Kl. 15.30: Velkomst v./borgmester Jesper Würtzen, Ballerup kommune.
Der serveres kaffe/te + kage.
- Kl. 16.00: Oplæg om beskæftigelsespolitikken
v./beskæftigelsesminister Mette Frederiksen.
- Kl. 16.30: Spørgsmål/debat med Mette Frederiksen.
- Kl. 17.00: Pause.
- Kl. 17.15: Drøftelse af erfaringer og ikke mindst fremtidige udfordringer
på beskæftigelsesområdet
- *Muligheder i samarbejdet med det lokale erhvervsliv, herunder fx
brugen af jobrotation - Kort oplæg om erfaring fra konkret Jobcenter*
- Kl. 18.00: Pause – Der serveres "en let anretning" i Kantinen.
- Kl. 18.45: Drøftelse af erfaringer og ikke mindst fremtidige udfordringer
på beskæftigelsesområdet
- *De unge ledige - Oplæg v./Lone Varslev-Pedersen,
Jobcenter Ballerup*
- Kl. 19.30- 19.45 TEMAFTEN afsluttes.

PRAKTISKE OPLYSNINGER**Målgruppe**

Borgmestre, beskæftigelsespolitikere, LBR-medlemmer og embedsmænd i OS. Hver kommune har mulighed for at tilmelde 10 deltagere til TEMAFTENEN. Dette antal omfatter således borgmester, beskæftigelsespolitikere, LBR-medlemmer og embedsmænd.

Tilmelding

Tilmeldingsfrist den 7. december 2012. Den enkelte kommune koordinerer egne tilmeldinger ved anvendelse af vedlagte tilmeldingsblanket. Blanketten sendes til Ballerup kommune på følgende adresse:

E-mail: borgmestersekretariatet@balk.dk - **HUSK at skrive EAN-nr. på tilmeldingsblanketten.**

Betaling

Pris pr. deltager **udgør 250,00 kr.** Ballerup kommune vil efter tilmeldingen sende en regning til de respektive kommuner, så det er vigtigt, at I opgiver kommunens EAN-nr. ved tilmeldingen til TEMAFTENEN.

Sted

Konferencen finder sted på Ballerup Rådhus i Atriet, Hold-an Vej 7, 2750 Ballerup, tlf.nr.: 4477 2006.

Kontaktperson

Borgm.sekr. Bitt Ringgaard.: Tlf.nr.: 4477 2006. E-mail: bit@balk.dk

TEMAAFTEN om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesområdet den 29. januar 2013 på Ballerup Rådhus, Atriet.

Tilmelding - Deltageroplysninger

Kommune:	EAN-nr.:		
Navn		Navn	
Stilling		Stilling	
Afdeling		Afdeling	
E-mail		E-mail	
Tlf.		Tlf.	
Navn		Navn	
Stilling		Stilling	
Afdeling		Afdeling	
E-mail		E-mail	
Tlf.		Tlf.	
Navn		Navn	
Stilling		Stilling	
Afdeling		Afdeling	
E-mail		E-mail	
Tlf.		Tlf.	
Navn		Navn	
Stilling		Stilling	
Afdeling		Afdeling	
E-mail		E-mail	
Tlf.		Tlf.	
Navn		Navn	
Stilling		Stilling	
Afdeling		Afdeling	
E-mail		E-mail	
Tlf.		Tlf.	

Deltageroversigten sendes til Ballerup kommune, E-mail: borgmestersekretariatet@balk.dk, senest den 7. december 2012.

Til Kommunaldirektøren

22 NOV. 2012

Sag: 26 Punkt 3
Bilag: 3

Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Telefon 38 66 50 00
Direkte 4820 5702
Mail regionh@regionh.dk

Web www.regionh.dk

CVR/SE-nr: 29 19 06 23

Dato: 23 OKT. 2012

Valg til regionsrådet den 19. november 2013.

Region Hovedstaden skal kunne forestå en evt. fornyet fintælling – hel eller delvis - i forbindelse med regionsrådsvalget den 19. november 2013.

Administrationen i regionen overvejer muligheden for, som man gjorde i Region Midt ved sidste valg, at indgå aftaler med kommunerne om, at de på vegne af regionen mod dækning af omkostningerne herved vil gennemføre en evt. fornyet fintælling af de til regionsrådsvalget afgivne stemmer.

Regionen gennemførte efter regionsrådsvalget i 2009 en fornyet delvis fintælling af de afgivne stemmer til regionsrådsvalget.

Hvis regionsvalgbestyrelsen efter det forestående valg i 2013 beslutter, at der skal gennemføres en fuld eller evt. delvis fintælling, har erfaringerne fra den delvise fintælling i 2009 vist, at det i praksis vil være endog meget vanskeligt og sikkerhedsmæssigt meget risikabelt at gennemføre en fintælling af samtlige eller en stor del af de afgivne stemmer til regionsrådsvalget koncentreret på ét optællingssted.

Faktuelt kan jeg oplyse, at der til regionsrådsvalget i 2009 blev afgivet godt 800.000 stemmer og at det samlede antal af stemmesedler og brevstemmer udgjorde godt 1,3 mio.. Forud for valget var der detaljeret forberedt for en evt. beslutning om fintælling af samtlige afgivne stemmer eller en delvis fintælling. Der var således bl.a. foretaget en booking af Frederiksborghallerne i Hillerød og reserveret vognmandsfirmaer til at transportere stemmesedler fra kommunerne frem hertil.


Selvom der er længe til valget, vil jeg bede dig om at tilkendegive om din kommune vil være regionen behjælpelig med bistand til fintælling efter nærmere aftale i tilfælde af, at regionsvalgbestyrelsen træffer beslutning om fornyet fintælling efter valget i 2013.

Hvis kommunerne i regionen ikke ønsker at indgå aftaler med regionen om bistand til evt. fornyet fintælling efter valget i 2013 vil regionen snarest på tilsvarende vis som i

2009 skulle booke Frederiksborghallerne eller størrelsesmæssigt tilsvarende lokaliteter.

For god ordens skyld vil jeg gøre opmærksom på, at denne henvendelse sker under forbehold af, at regionsvalgbestyrelsen tiltræder, at der kan indgås aftale med kommunerne om bistand til en evt. fornyet fintælling.

Med venlig hilsen


Katja Kayser
Koncerndirektør