

Indholdsfortegnelse - Bilag

Indholdsfortegnelse - Bilag	1
3.1 VIP-infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet	2
Bilag 1: Overordnet kommunikationspapir	2
Bilag 2: Faktaark for VIP-infrastrukturprojekterne	5
3.2 DK2020 (klimaplaner i alle kommuner) – udkast til organiseringsmodel i hovedstadsområdet	26
Bilag 1: Udkast til organiseringsmodel for DK2020 i hovedstadsområdet.....	26
3.5 Justeret fordelingsnøgle på pædagogområdet	30
Bilag 1: Fordeling af praktikpladser efter ny og gammel fordelingsnøgle.....	30
3.6 Rammeaftale for det specialiserede socialområde og specialundervisning	32
Bilag 1: Udkast til Rammeaftale for det specialiserede socialområde	32

3.1 VIP-infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet

Infrastruktur i Hovedstaden

Vækst og udvikling kræver investeringer i hovedstadsområdets infrastruktur

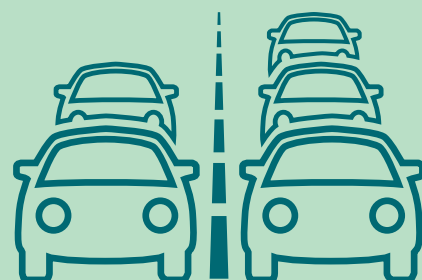
20%

vækst i daglige ture fra 2015 til 2035

Trafikale udfordringer og trængsel

Væksten i indbyggere og arbejdspladser betyder, at der skal håndteres 20 % flere rejser i 2035. Det lægger et pres på hele trafiksystemet. I 2015 spildte bilisterne i hovedstadsområdet 16,7 mio. timer i trafikken på grund af trængsel. Prognoserne forudser en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035.

Passagerforsinkelser for busser i hovedstadsområdet var 23.400 timer pr. dag i 2018. Det er en stigning på mere end 8 pct. ift. 2010.



16,7 mio

timer i bilkø i 2015

33,4 mio

timer i bilkø i 2035

Sammenhængende mobilitet i Hovedstaden

Der er brug for at investere massivt i infrastruktur, så hovedstadsområdet kommer til at hænge bedre sammen, og for at reducere trængslen og CO₂-udslippet. Hovedstadens 29 kommuner og region er enige om at fremme investeringer i den sammenhængende mobilitet, og peger på 7 + 3 prioriterede infrastrukturprojekter. De vil matche både geografien og den demografiske udvikling. Derudover ser kommunerne og parterne i Greater Copenhagen yderligere på supplerende værktøjer, der i forskellig grad kan understøtte fremkommelighed og mindske kapacitetspresset, f.eks. gennem udnyttelse af digitale muligheder.

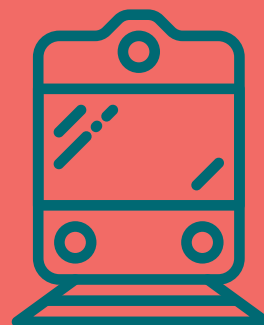
Styrket kollektiv trafik

Kollektiv transport skal være førstevalg for flest mulige pendlere, så mobiliteten i hovedstaden kan fungere effektivt både i dag og i fremtiden. Og være mest mulig klimavenlig.

Grøn omstilling

For at nå klimalovens ambitiøse mål om 70 % reduktion af drivhusgasser i 2030, kræver det bl.a. at transporten gennemfører en større omstilling.

Derfor er det nødvendigt at investere i forbedret infrastruktur for grøn mobilitet og kollektiv trafik. Projekterne søger efter bæredygtige, klimavenlige løsninger inden for hver deres kategori.



Hovedstadsområdets prioriterede infrastrukturprojekter:

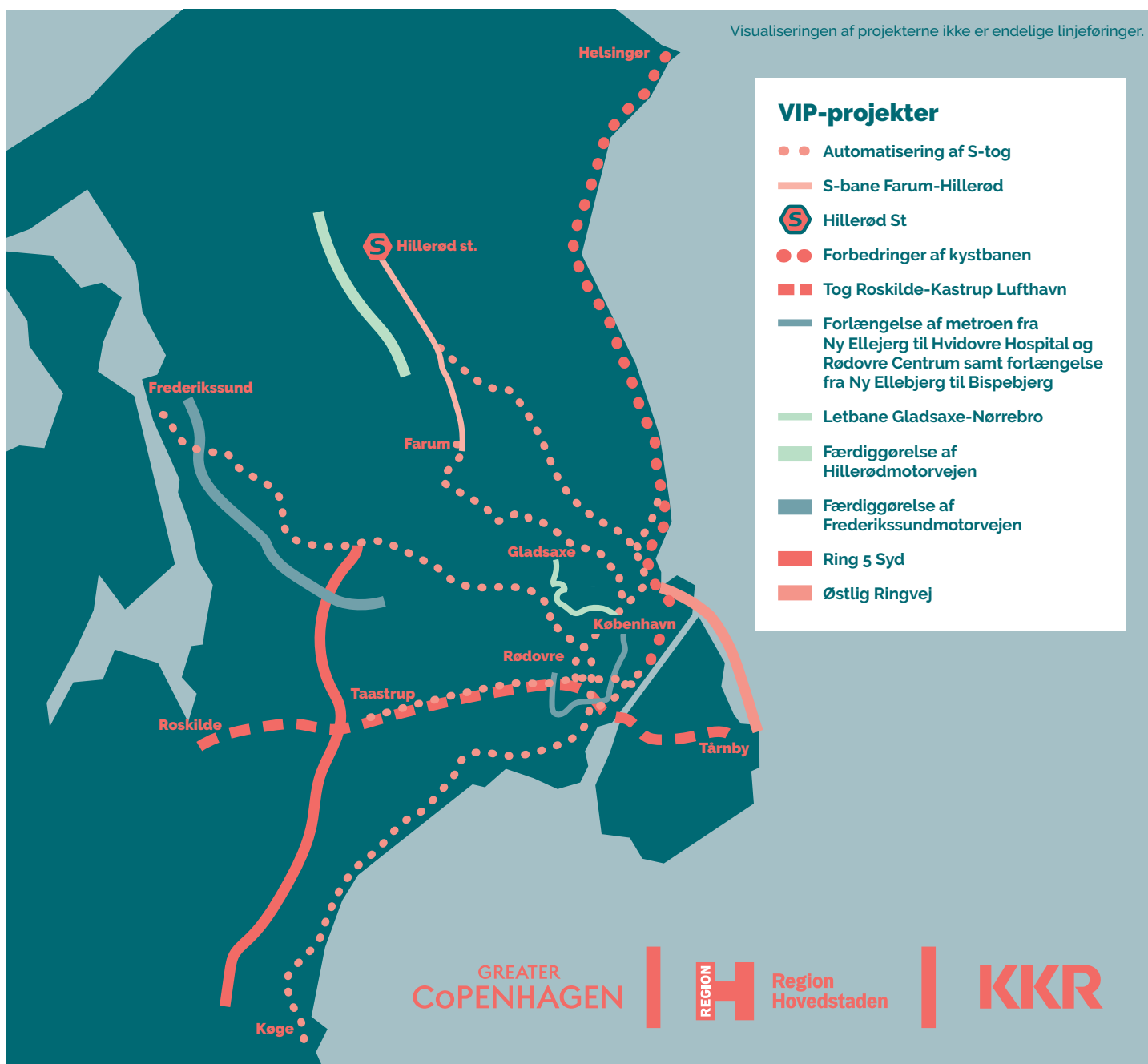
- Styrker en sammenhængende hovedstad og et integreret arbejdsmarked
- Mindsker trængsel og søger bæredygtige, klimavenlige løsninger
- Sikrer, at hovedstaden forsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed

Hovedstadsområdets fælles infrastrukturprioriteter

Kommuner og region i hovedstadsområdet er enige om følgende 7+3 prioriterede infrastrukturprojekter, der skal mindske trængsel og styrke mobiliteten:

Færdiggørelse af hhv. Hillerød- og Frederikssundmotorvejene	Pris hhv. ca. 980 mio. kr. og 3,8 mia. kr.
Forbedringer af Kystbanen	
Ring 5 Syd – motorvejsforbindelse fra Frederikssundsvej til Køge	Pris ca. 6,6 mia. kr.
Automatisering af S-tog	Pris ca. 4,1 mia. kr.
Letbane fra Gladsaxe til Nørrebro	Pris ca. 3 mia. kr.
Østlig Ringvej – sænketunnelsløsning øst om Prøvestenen til lufthavnen	Pris ca. 20,9 mia. kr.
Direkte togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn.	Pris ca. 1 mia. kr.
+	
Ombygning af Hillerød Station	Pris ca. 0,182 mia. kr.
Forlængelse af metroen fra Ny Ellebjerg til Hvidovre Hospital og Rødovre Centrum, samt forlængelse fra Ny Ellebjerg til Bispebjerg	Pris hhv. ca. 14 mia. kr. og ca. 19,4 mia. kr.
Forlænge S-banen fra Farum til Hillerød	Pris ca. 1-1,75 mia. kr.

Tallene er estimater, som løbende kvalificeres af igangværende undersøgelser.



3.1 VIP-infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet

Infrastruktur i Hovedstaden

Færdiggørelse af Frederikssundmotorvejen



Øget trafikkapacitet, reduceret trængsel og bedre adgang til centrale trafikknudepunkter mellem Storkøbenhavn og Frederikssund



Afgørende for udviklingen i hovedstadsregionen

32.000

biler vil i 2030 køre på strækningen. Det er samme antal biler, som dagligt krydser Storebæltsbroen

5,6 % afkast

giver færdiggørelsen af Frederikssundmotorvejen. Projektet er en af de mest rentable infrastrukturinvesteringer i Danmark

3,8 mia. kroner

er den samlede pris

23.000

biler kører dagligt på strækningen

Færdiggørelse af Frederikssundmotorvejen

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler at gennemføre Frederikssundmotorvejens tredje etape fra Tværvej til Frederikssund

Trafikale udfordringer og potentialer

Behovet for Frederikssundmotorvejens tredje etape vil stige betragteligt i takt med befolkningstilvæksten og den nye fjordforbindelse til Frederikssund.

Færdiggørelsen kan igangsættes hurtigt, fordi anlægsloven er vedtaget.

Virksomhederne mister konkurrencekraft fordi deres medarbejdere holder i kø.

Økonomi og finansiering

Samlet pris 3,8 mia kr.

En færdiggørelse af Frederikssundmotorvejen vil give et afkast på 5,6 %, hvilket gør projektet til en af de mest rentable infrastrukturinvesteringer i Danmark.



Status og videre proces

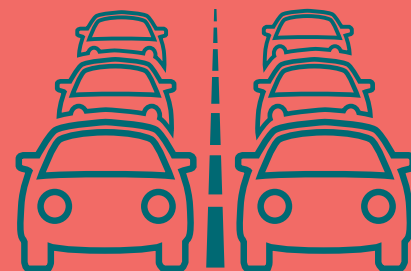
Anlægsloven er vedtaget, så projektet kan igangsættes hurtigt. Projektets VVM-undersøgelse er opdateret i 2020.



Grøn omstilling

Frederikssundmotorvejen bør anlægges og anvendes med udgangspunkt i klimavenlige løsninger:

- Anlæggelsen af Frederikssundmotorvejens forlængelse bør blive en del af Vejdirektoratets demonstration af anlægsarbejder med reduceret CO₂ emission i byggefase og materialevalg.
- Anlæggelsen bør ligeledes tage udgangspunkt i højklaset busbetjening med superstoppesteder på udvalgte ramper, der placeres og udformes med kombinerede samkørsels- og pendler p-pladser samt cykelparkering.

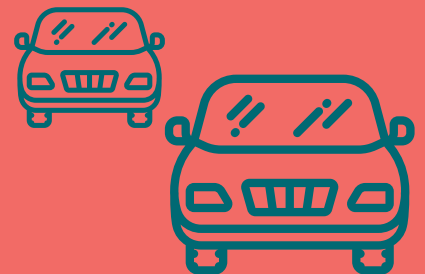


Infrastruktur i Hovedstaden

Forlængelse af Hillerødmotorvejen



En sammenhængende motorvej mellem København og Hillerød vil øge trafikkapaciteten, reducere trængslen og forbedre tilgængeligheden til centrale trafikknudepunkter



Afgørende for udviklingen i Nordsjælland

38.000

biler kører dagligt på Hillerødmotorvejen. Det tal forventes at stige til 59.000 i 2025

12 % afkast

vil forlængelsen give. Det er 8 % mere, end staten kræver af sine investeringer i infrastrukturen

Cirka 980 mio. kroner

er den samlede pris

En stærk reduktion af dødsulykker

Forlængelse af Hillerødmotorvejen

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler, at Hillerødmotorvejen forlænges fra Allerød til Hillerød

Trafikale udfordringer og potentialer

Strækningen mellem Allerød og Hillerød er den mest trafikerede statsvej i Danmark, der ikke er motorvej.

Motorvejsudvidelsen vil halvere antallet af personskadeulykker og helt eliminere frontalskadeulykker.

Virksomhederne mister konkurrencekraft, fordi deres medarbejdere holder i kø.

Økonomi og finansiering

Samlet pris ca. 980 millioner kroner.

En forlængelse af Hillerødmotorvejen vil give et afkast på 12 %, hvilket er den næsthøjeste forrentning af alle fremtidige motorvejsprojekter i Danmark og markant over de 4 %, som staten normalt kræver af sine infrastrukturinvesteringer.

Status og videre proces

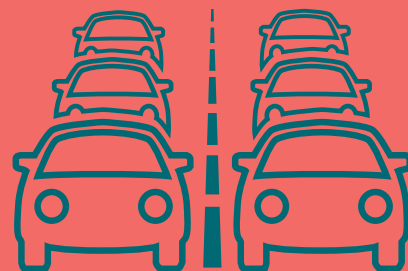
Der er gennemført en VVM-undersøgelse offentliggjort i oktober 2018. Projektet kan igangsættes, så snart anlægsloven foreligger.



Grøn omstilling

Hillerødmotorvejens forlængelse bør anlægges og anvendes med udgangspunkt i klimavenlige løsninger:

- Anlæggelsen af Hillerødmotorvejens forlængelse bør blive en del af Vejdirektoratets demonstration af anlægsarbejder med reduceret CO₂ emission i byggefase og materialevalg.
- Anlæggelsen bør ligeledes tage udgangspunkt i højklaset busbetjening med superstoppesteder på udvalgte ramper, der placeres og udformes med kombinerede samkørsels- og pendler p-pladser samt cykelparkering.



Infrastruktur i Hovedstaden

Forbedringer af Kystbanen



Der er store udfordringer med forsinkelser, signalsystemer, aflyste tog, trafikinformation på stationerne og kundetilfredsheden



Afgørende for udviklingen i hovedstadsregionen

Knap **10**

mio. rejser hvert år med Kystbanen mellem Helsingør og Hellerup

79 %

er den årlige gennemsnitlige rettidighed (kontraktmål 83,9%)

Kunde-tilfredshed



Én af de mest benyttede togstrækninger i landet



Forbedringer af Kystbanen

Kystbanen skal forbedres, så rettidigheden i Nordsjælland kan øges. Det anbefaler kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden

Trafikale udfordringer og potentialer

Togtrafikken mellem Københavns Hovedbanegård og Helsingør har store problemer med forsinkelser og antallet af aflyste tog.

Derudover præges strækningen af væsentlige udfordringer i form af nedbrud på signalsystemer og trafikinformation på stationerne.

Økonomi og finansiering

DSB får hvert år 3-4 milliarder kroner af staten for at sikre togdriften i Danmark. Initiativerne til forbedringen af Kystbanen skal primært finansieres af det budget.

Status og videre proces

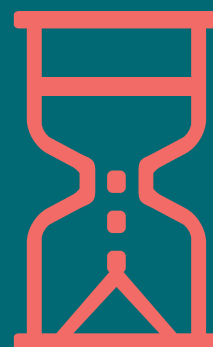
- DSB renoverer 2017-2022 alle Øresundstog inkl. Kystbanetogene.
- Der er truffet beslutning om at afkoble Sverigestrafikken fra Kystbanen – delvist fra 2022 og helt fra 2027.
- Kommunerne har totalafdækket årsagerne til den manglende rettidighed. Rettidighedsdata anvendes til faktisk at påpege, hvilke initiativer DSB og Banedanmark skal tage, for at togene i langt højere grad kører til tiden.
- DSB og Banedanmark har på nuværende tidspunkt fulgt kommunernes anbefalinger i forhold til bedre vendetider, ændret måde at bremse på samt organisering af rangering.



Grøn omstilling

Fremtidige anlægsarbejder på Kystbanen bør tage udgangspunkt i klimavenlige løsninger:

- Fremtidige anlægsarbejder på Kystbanen bør blive foregangsprojekter for reduceret CO₂ emission i byggefase og materialevalg.



Infrastruktur i Hovedstaden

Ring 5 Syd



Der gennemføres en forundersøgelse af en Ring 5 Syd, samt alternative linjeføringer: Ring 5½ Syd, vejforbindelse mellem Roskilde og Ringsted, samt blandt andet udvidelse af Rute 6 mellem Roskilde og Køge.



De viste linjeføringer er principielle, idet den igangværende forundersøgelse skal afklare en række forhold af trafikal, miljømæssig og teknisk art, samt konsekvenser for befolkning og byområder.

Afgørende for den fortsatte erhvervsudvikling og bosætning i Greater Copenhagen

35 %

forventes trafikken på motorvejene og andre overordnede veje i hovedstadsområdet at stige op til frem til 2030

6,6 mia. kr.

i anlægsudgifter for 1. etape af Ring 5 Syd til Frederikssundsvej

8.580 årsværk

giver anlægsinvesteringen i afledt beskæftigelses-effekt

10 %

forrentning, hvilket er en meget positiv samfunds-økonomisk effekt

Ring 5 Syd

Etablering af Ring 5 Syd er afgørende for den fortsatte erhvervsudvikling og bosætning i Greater Copenhagen. Det vurderer regionen og mange kommuner i Greater Copenhagen

Trafikale udfordringer og potentialer

Person- som godstransport i og omkring hovedstadsområdet forventes at stige betydeligt i de kommende år, og selv med de senest gennemførte udvidelser af motorvejsnettet, forudses et behov for at udvide kapaciteten yderligere.

Økonomi og finansiering

Samfundsøkonomiske beregninger viser, at anlæg af en vestlig ringkorridor vil resultere i en meget positiv samfundsøkonomisk effekt. Projektet har en forrentning, der ligger betydeligt over de 4 %, som normalt sættes som grundlag for en positiv samfundsøkonomi.

Vejdirektoratet har i 2013 gennemført en strategisk analyse af Ring 5 placeret i transportkorridoren vest om København. Denne analyse er på foranledning af Transport- og Bygningsministeren blevet opdateret i 2016.

Status og videre proces

Kommissorium for og finansiering af forundersøgelse er aftalt med den tidligere transportminister.

Vejdirektoratet er gået i gang med arbejdet, der forventes afsluttet i midten af 2021. Kommissoriet er i september 2019 udvidet med en række alternative linjeføringer, ligesom sammenhængen mellem forskellige transportformer undersøges.



Grøn omstilling

- En sydlig Ring 5 er et vigtigt led i en bæredygtig udvikling af Hovedstadsområdets trafikale struktur, der samtidig understøtter en klimavenlig udvikling af områdets transport og brugen af kollektiv trafik. Der skal udvikles en sammenhængende mobilitet, der kan reducere trængsel og CO₂ udledning.
- Projektet rummer en forundersøgelse til en evt. senere VVM. Blandt andet analyseres sammenhængen mellem transportformer: Herunder analyseres placeringen af knudepunkter med mulighed for skift mellem transportformer, perspektiverne for kollektiv trafik, samt hvorvidt kapacitet og frekvens i S-tog kan have en trafikaleffekt i forhold til placering af knudepunkter.
- Miljømæssige forhold belyses ved de forskellige alternativer for linjeføringer, der indgår i forundersøgelsen.

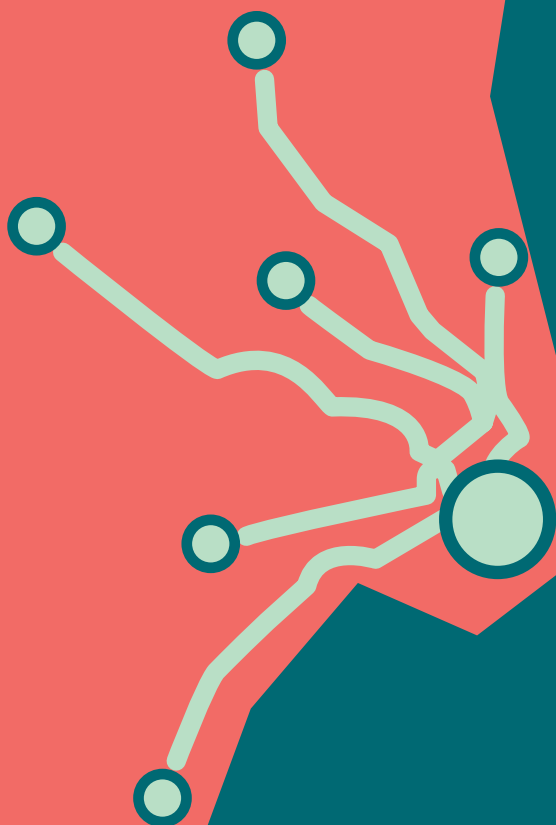


Infrastruktur i Hovedstaden

Automatisering af S-tog



S-togene er ryggraden i den kollektive trafik i hele hovedstadsregionen. Automatisering kan effektivisere S-togsdriften til gavn for borgerne, for væksten og den grønne mobilitet i hele Greater Copenhagen



Vil være til gavn for alle borgere og erhvervsliv i kommuner og regioner på Sjælland

13%

flere S-togsrejsende med automatiserede S-tog. Mere grøn mobilitet og mindre trængsel på vejene.

4,1 mia. kr.

er den samlede pris. Projektet vil give en indtægt på ca. 4,6 mia. kr.

9,6%

vil automatiseringen give i positiv forrentning. Det er 5% mere, end staten kræver af trafikprojekter.

Selvfinansierende

Automatisering af S-tog vil give en markant bedre togbetjening og kan finansiere sig selv.

Automatisering af S-tog

Automatisering af S-togene forbedrer en eksisterende infrastruktur, og derved understøtter projektet vækstmulighederne, mobiliteten og løsningen af trængselsproblemer uden at kræve nyt udlæg af arealer.

Trafikale udfordringer og potentialer

Trængselskommissionen vurderede, at bilisterne i 2025 vil tilbringe 18,4 mio. forsinkelsestimer i trafikken, hvis der ikke tages initiativer til at nedbringe trængslen. Det er en stigning på 96% siden 2012. Automatisering af S-togene giver markant bedre betjening for passagererne med højere frekvens, punktlighed og færre aflyste togafgange. Det er et væsentligt bidrag til at forbedre mobiliteten og mindske trængslen.

Økonomi og finansiering

Automatisering af S-tog vil have en meget positiv samfundsøkonomisk effekt. Rambøll har for Transport- Bygnings- og Boligministeriet i 2017 beregnet, at projektet vil opnå en forrentning på 9,6%. Det er betydeligt over de 4%, staten normalt kræver af trafikprojekter.

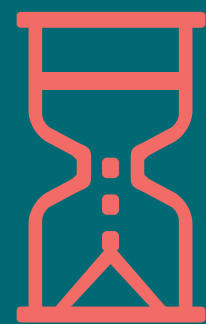
Status og videre proces

VLAK-regeringen, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti indgik 2017 aftalen Fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet, hvori automatisering af S-tog indgår. Aftalen indebærer, at pilotfase kan påbegyndes 2022-2026 på Ringbanen, og arbejdet på det øvrige S-togsnet kan påbegyndes fra 2026. DSB undersøger bl.a. sikkerhed, markedsanalyse m.m. Forventede effekter: Flere afgang, op mod 13 mio. flere S-togpassagerer/år samt mindsket trængsel på veje i Hovedstadsområdet.



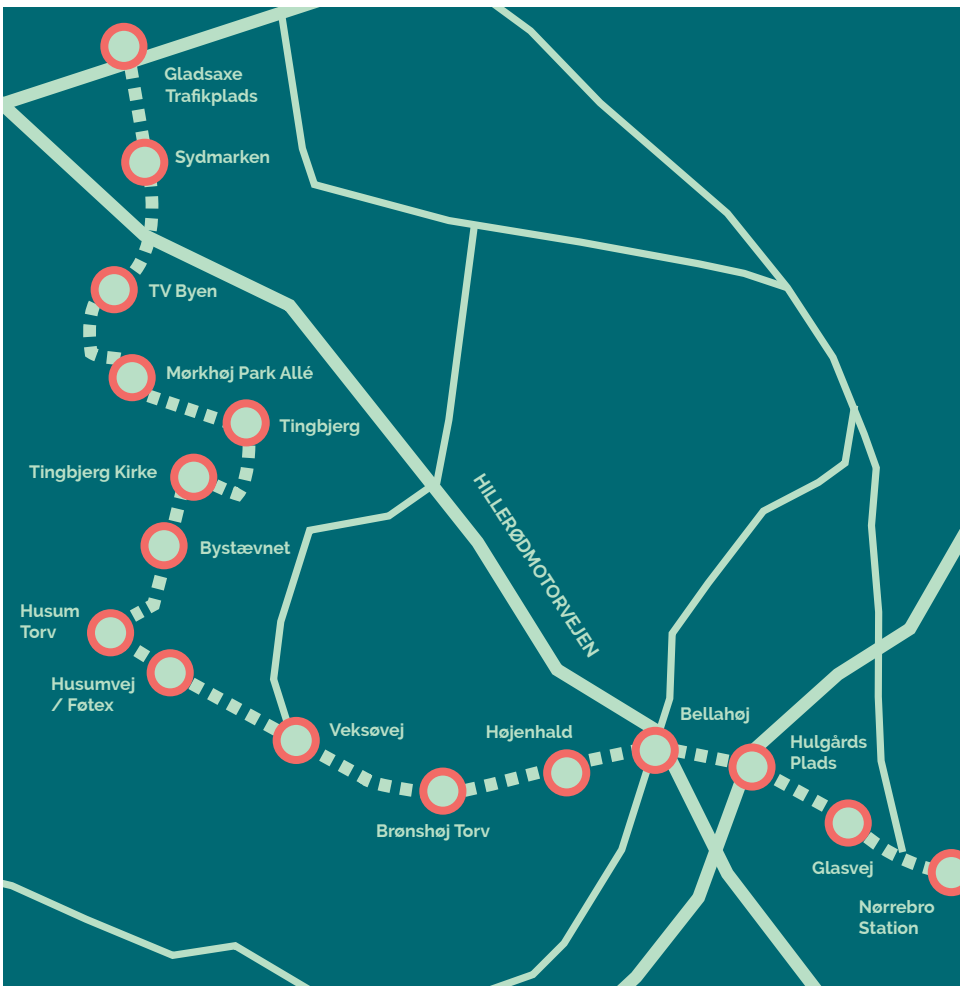
Grøn omstilling

- Automatisering af S-tog skaber større kapacitet i den kollektive trafik, hvilket kan øge antallet af S-togsbrugere med op til 13%.
- Automatisering af S-tog fremmer at pendlere skifter fra bil til kollektiv trafik og cykel. Det vil give mindre trængsel på vejene i hovedstadsområdet. Med flere pendlere i den kollektive trafik sikres en mere grøn og klimavenlig mobilitet i hovedstadsområdet.



Infrastruktur i Hovedstaden

Letbane fra Gladsaxe til Nørrebro



En letbane giver plads til flere passagerer. Især højere rejsehastighed og bedre regularitet betyder, at antallet af passagerer kan stige med ca. 50% langs Frederikssundsvej sammenlignet med i dag.



Skaber en grøn kollektiv trafikforbindelse mellem metroen og letbanen i Ring 3

48.000

ekstra daglige passagerer langs Frederikssundsvej. Letbanen vil understøtte udviklingen i Tingbjerg-Husum

3 mia. kr.

Er den samlede pris. inkl. 50 % korrektionstillæg

15 mio.

Passagerer vil der være med letbanen hvert år

15 mio. kr.

Indbringer letbanen i overskud årligt

Letbane fra Gladsaxe til Nørrebro

En letbane fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro St. via Frederikssundsvej vil sikre, at letbanen i Ring 3 bliver koblet til metroen i København. Letbanen vil bidrage til en mere grøn kollektiv mobilitet i hovedstadsområdet

Trafikale udfordringer og potentialer

Korridoren langs Frederikssundsvej betjenes i dag af buslinjerne 5C og 350S. Buslinjen 5C er en af Nordeuropas travleste og bruges årligt af ca. 5 mio. passagerer på strækningen på Frederikssundsvej. Åbning af letbanen i Ring 3, og stigende befolkningsvækst i hovedstadsområdet, kan udfordre fremkommeligheden i korridoren.

En letbane via Frederikssundsvej vil forbinde letbanen i Ring 3 med Metroen i København. Det bidrager til en bedre mobilitet og grøn kollektiv trafik i hovedstadsområdet.

Økonomi og finansiering

Omkostningerne er ca. 3 mia. kr. inkl. korrektionstillæg på 50 %. Letbanen på Frederikssundsvej vil have et overskud på ca. 15 mio. kr. årligt.



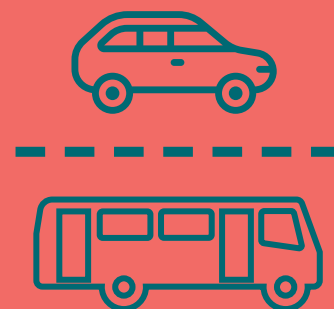
Status og videre proces

Region Hovedstaden, Gladsaxe Kommune og Københavns Kommune har gennemført en udvidet screening af en letbane på Frederikssundsvej, som blev offentliggjort i november 2018. Hvis letbanen skal anlægges, kræver det, at de relevante parter træffer beslutning om og finansierer en egentlig udredning.



Grøn omstilling

- Befolkningsvækst i København og Hovedstadsområdet vil de kommende år betyde behov for øget kapacitet i den kollektive trafik. En letbane mellem Gladsaxe og Nørrebro Station vil skabe øget kapacitet i den kollektive trafik, i en korridor, der i dag ikke er banebetjent.
- Letbanen vil skabe en højklasset forbindelse fra Hovedstadens Letbane i Ring 3 til Cityringen, og kan derfor understøtte overflytningen fra bil til kollektiv trafik.
- Letbanen vil understøtte byudviklingen langs banen herunder i Tingbjerg og Gladsaxe.



Infrastruktur i Hovedstaden

Etablering af Østlig Ringvej



Østlig Ringvej kan bidrage til at aflaste trafikken i hovedstadsområdet og i København. Den kan øge tilgængeligheden mellem det nordlige Sjælland, København, Amager, lufthavnen og Øresundsbroen



Østlig Ringvej kan aflaste København for gennemkørende trafik og give tidsbesparelser i hele hovedstadsområdet.

70.000

køretøjer vil bruge den nordlige strækning af Østlig Ringvej pr. døgn i 2050 (uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet)

Positiv forrentning, uden brugerbetaling og trafiksanering tilknyttet.

2,5 mio. timer

vil blive sparet i trafikken i hovedstadsområdet om året som effekt af Østlig Ringvej.

Restfinansiering

er 19,3 mia. kr. for sænketunneløsning uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet – inkl. korrektionstillæg.

Etablering af Østlig Ringvej

Befolkningsvækst og trængsel i Greater Copenhagen kræver bedre tilgængelighed og mobilitet

Trafikale udfordringer og potentialer

Trængselskommissionen vurderede, at bilisterne i 2025 vil tilbringe 18,4 mio. forsinkelsestimer i trafikken, hvis der ikke tages initiativer til at nedbringe trængslen. Det er en stigning på 96% sammenlignet med 2012. Trængsel koster velfærd, tabt produktion og hæmmer væksten. Op til 70.000 køretøjer vil bruge den nordlige strækning af Østlig Ringvej i døgnet uden brugerbetaling og trafiksanering. Østlig Ringvej vil medføre et fald i trafikken på 22% på Langebro i København. Samlet vil trafikanter i hovedstadsområdet spare op mod 2,5 mio. timer om året i rejsetid.

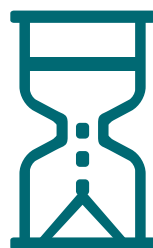
Økonomi og finansiering

Den samlede anlægspris er 20,9 mia. kr. for sænketunnelsløsning inkl. korrektionstillæg. Restfinansieringen inkl. drift og vedligehold er 19,3 mia. kr. Østlig Ringvej vurderes at være samfundsøkonomisk rentabel med en intern rente på 4,3%.



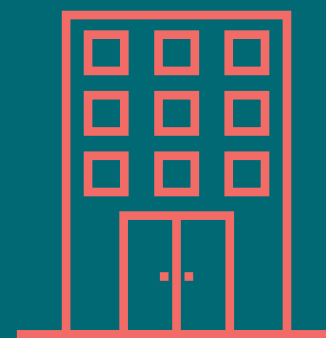
Status og videre proces

Forundersøgelsen af Østlig Ringvej, der blev igangsat i 2017, er afsluttet og offentliggjort i august 2020. Hvis det besluttet politisk, er næste skridt at udarbejde en VVM-undersøgelse. Herefter vil man skulle tage endelig politisk stilling til etablering af Østlig Ringvej. Afslutningsvist vil projektering, udbud og anlæg af selve tunnelen foregå. I forundersøgelsen er det antaget, at Østlig Ringvej kan være etableret i 2035.



Grøn omstilling

- Østlig Ringvej bidrager til den grønne omstilling ved at reducere luftforureningen på gaden i København.
- Østlig Ringvej reducerer trafikarbejdet i København og Frederiksberg med 5% (ekskl. Østlig Ringvej)

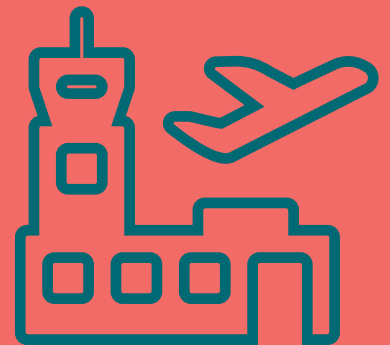


Infrastruktur i Hovedstaden

Ny togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn



Sikrer et bæredygtigt vækstgrundlag for Kastrup Lufthavn



Øger Vestsjælland og Fyns internationale tilgængelighed og aflaster trafikale flaskehalse gennem det centrale København

20 min.

hurtigere i lufthavnen

Flere forbindelser og større robusthed

Lavthængende frugt: Op til 14% forrentning

1,1 mia. – lille investering med stor betydning

Ny togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn

En ny togforbindelse fra Roskilde/Odense til Kastrup vil give det store opland på Vestsjælland og Fyn en direkte forbindelse til lufthavnen. Samtidig aflastes og fremtidssikres knudepunktet Københavns Hovedbanegård. Togforbindelsen vil give direkte skiftemulighed mellem letbane og regionaltog og give metroen endnu en forbindelse til lufthavnen.

Trafikale udfordringer og potentialer

Der er ikke særlig god trafikbetjening af lufthavnen fra vest. De primære forbindelser er via Øresundstog og Amagermetroen. Disse ruter skal udbygges, hvis lufthavnen skal sikres en fortsat vækst uden massiv udbygning af motorvejene. Ved at skabe et mere sammenhængende net af forbindelser, sikres helt grundlæggende en bedre sammenhæng i den kollektive trafik og dermed reduceres det samlede trafikarbejde. Projektet er ikke særligt omfattende og vil hurtigt kunne gennemføres.

Økonomi og finansiering

Der er i Ring Syd-projektet 3 scenarier med forskellig pris og forrentning. De to Glostrup-løsninger indeholder alene nyt fjerntogstop i Glostrup.

- Den fulde løsning (pris: 1,1 mia. kr., 1 %)
- Ring Syd – Glostrup (pris: 250 mio. kr., 14 %)
- Ring Syd – Glostrup fremtidssikret (pris: 410 mio. kr., 10 %)

Den lave forrentning af det samlede projekt skyldes forudsætningen om at der skal indkøbes og driftes flere togsæt. Såfremt Ring-Syd gennemføres med omdisponering af den nuværende togdrift, vil økonomien være god for alle løsninger.

Status og videre proces

Der er udført beslutningsgrundlag og projektet er indarbejdet i Banedanmarks Anlægsplan 2018-2030 til udførelse i 2024-2030.

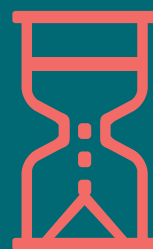
Der pågår drøftelser med Transportministeriet såvel som Kastrup Lufthavn, Odense Kommune og Region Hovedstaden om fremme af anlægget som del af ny infrastrukturaftale.

Der sigtes mod indarbejdelse i Finansloven for 2021 eller 2022. Jo tidligere projektet gennemføres, des hurtigere opnås fordelene.



Grøn omstilling

- Projektet udgør en vigtig brik i en bæredygtig tilbringerfunktion til Kastrup Lufthavn og reducerer behovet for biltrafik til lufthavnen – særligt fra det sjællandske og fynske opland.
- Projektet sikrer samtidig en større fleksibilitet i det kollektive trafiknet i Hovedstadsområdet, der bliver mere driftssikkert og attraktivt at benytte. Det vil anspre flere rejsende til at benytte kollektiv transport og dermed reduceres CO₂-udledningen fra det samlede transportarbejde.



GREATER
COPENHAGEN

REGION
H Region
Hovedstaden

KKR

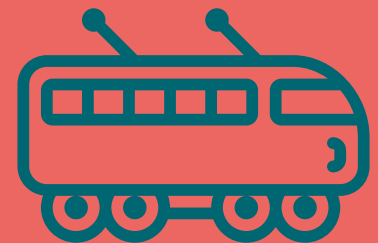
Infrastruktur i Hovedstaden

Opgradering af Hillerød Station



Direkte tog til Nyt Hospital Nordsjælland

Lokaltog binder Nordsjælland sammen. Det styrker arbejdskraften og uddannelsesmiljøet i området.



Opgradering af Hillerød Station er afgørende for banebetjening af Nyt Hospital Nordsjælland

7 mio.

årlige togrejsende gør Hillerød Station til en af landets 10 største stationer.

4,3 mio. kr.

årligt i samfundsøkonomisk gevinst alene for kollektive rejser til Nyt Hospital Nordsjælland.

Samlet pris 182 mio. kr.

35.000

passagerer til hospitalet undgår årligt at stige om på Hillerød Station.

Sammenbinding af lokaltogspor på Hillerød St.

Region Hovedstaden og de seks Nordsjællandske kommuner arbejder for en ombygning af Hillerød Station, så passagerer fra hele Nordsjælland kan komme direkte til Favrholm og Nyt Hospital Nordsjælland uden skift.

Grøn omstilling

En direkte togbetjening til Nyt Hospital Nordsjælland vil betyde, at flere vil vælge at skifte fra bil til kollektiv trafik og cykel. Det vil give mindre trængsel på vejene – især omkring hospitalet. Med flere pendlere i den kollektive trafik sikres en mere grøn og klimavenlig mobilitet.

Trafikale udfordringer og potentialer

Nyt Hospital Nordsjælland bliver Nordsjællands største arbejdsplads

Antal ansatte: 4.000

Antal årlige ambulante patienter: 500.000

Antal årlige akutte patienter: 110.000

Økonomi og finansiering

Forligspartierne (S, DF, EL, RV og SF) bag aftalen om Bedre og Billigere Kollektiv Trafik blev i aftale af 10. oktober 2018 enige om, at afsætte 4 mio. kr. til finansiering af en fase II-analyse af en ombygning af Hillerød station. Region Hovedstaden finansierer den anden halvdel af analysen svarende til 4 mio. kr.

Anlægsoverslag fra fase I: 182 mio. kr.

Status og videre proces

Banedanmark har i 2015 udarbejdet rapport for fase I for projektet. Fase II er igangsat og forventes afsluttet i udgangen af 2020.

Deltagere i undersøgelsen: Banedanmark (projektejere), DSB, Region Hovedstaden, Lokaltog, Movia, Hillerød Kommune, Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen og Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet.

Nyt Hospital Nordsjælland tages i brug i 2023/24.

Favrholm Station betjenes både af S-tog og lokaltog, og stationen forventes at åbne december 2023.

Klimaeffekter:

CO₂ reduktion på 14% (35 gram/pkm.)

NOx reduktion på 14% (0,3 gram/pkm.)

Partikel reduktion på 14% (0,003 gram/pkm.)

Infrastruktur i Hovedstaden

Forlængelse af metro



En metro er effektiv, støjsvag og flytter bilister til den kollektive transport, og er derfor en klimavenlig og fremtidssikret kollektiv transportløsning i hele hovedstaden.



Metro sikrer ordentlig adgang til regionens hospitaler, indkøbsmuligheder og seværdigheder uanset sociale, fysiske og økonomiske muligheder

Mindsker trængsel og støj på vejene og behovet for p-pladser

Ny Ellebjerg – Hvidovre Hospital – Rødovre Centrum

Fase 1: Ny Ellebjerg-Hvidovre Hospital / **5** stationer / **18.000** påstigere

Fase 2: Hvidovre Hospital-Rødovre Centrum / **2** stationer / **10.000** påstigere

Ny Ellebjerg – Bispebjerg

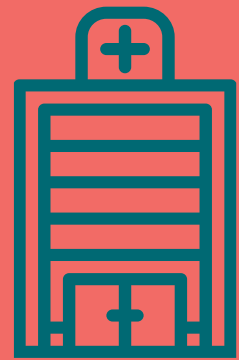
8 stationer / **53.400** daglige påstigere

Forlængelse af metro

Trafikale udfordringer og potentialer

Der er lange transporttider for borgere til Hvidovre og Bispebjerg Hospitaler. Samtidig gør trængsel på vejene og i den eksisterende kollektive transport, rejsen til arbejde, indkøbsmuligheder og seværdigheder besværlig og langsommelig for både pendlere og turister.

Der er behov for en effektiv transportløsning, som kommer mange borgere til gode – også uden for København. Metroen er den eneste mulige løsning, der fremtidssikrer og forbedrer mobiliteten på tværs i hele hovedstadsområdet.



Økonomi og finansiering

Ny Ellebjerg - Hvidovre Hospital (fase 1): Anlægsomkostningen er ca. 5,7 mia. kr. (8,5 mia. kr. inkl. 50% i korrektionsreserve). Hvidovre Hospital - Rødovre Centrum (fase 2): Anlægsomkostningen er ca. 3,6 mia. kr. (5,4 mia. kr. inkl. 50% i korrektionsreserve).

Ny Ellebjerg - Bispebjerg: Anlægsomkostningen er ca. 13 mia. kr. (19,4 mia. kr. inkl. 50% i korrektionsreserve). Strækningen vil kunne udføres i etaper, ligesom den vil kunne forlænges til Emdrup Station.

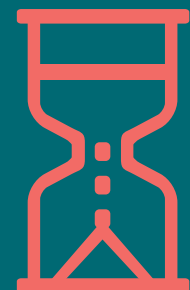
Metrolinjerne vil udnytte den investering på 615 mio. kr. der bliver gjort ved nedgravning metrostationen ved Ny Ellebjerg. Frederiksberg Kommune har medfinansieret nedgravningen med 150 mio. kr.

En screeningsanalyse fra Metroselskabet i 2019 viser, at driftsudgifter og passagerindtægter stort set vil balancere.



Status og videre proces

Metroselskabet har i 2019 færdiggjort en analyse af mulighederne for etablering af højklassede, kollektive trafikløsninger fra Ny Ellebjerg Station til Hvidovre Hospital henholdsvis Bispebjerg hospital/Emdrup sammen med Hvidovre, København og Frederiksberg kommuner og Region Hovedstaden. Analysen viser, at en metroløsning vil være mest effektiv til at give flere passagerer i det kollektive transportsystem. Analysen har været forelagt kommunalbestyrelserne og trafikudvalget i Region Hovedstaden. Region Hovedstaden og Frederiksberg, har taget den til efterretning og Frederiksberg har anmodet forvaltningen om at fortsætte drøftelserne med parterne bag analysen. Hvidovre og Rødovre Kommuner har besluttet at indlede et strategisk samarbejde om at få metroen via Hvidovre Hospital til Rødovre C.



GREATER
COPENHAGEN

REGION
H
Region
Hovedstaden

KKR

3.2

**DK2020 (klimaplaner i alle kommuner) – udkast til
organiseringsmodel i hovedstadsområdet**

DK2020 i hovedstadsområdet – Organisering, finansiering, opgaver og faglige kompetencer

Den nedenfor beskrevne organisering og finansiering af DK2020 indsatsen i hovedstadsområdet er udarbejdet i forlængelse af den i juni 2020 aftalte partnerskabsaftale – ”DK2020 - Klimaplaner for hele Danmark” - mellem KL, Realdania og de 5 regioner.

Organisering

Organiseringen af DK2020 indsatsen i hovedstadsområdet benytter relevante eksisterende strukturer.

Gate 21 bliver omdrejningspunkt for at gennemføre opgaverne, der er beskrevet nedenfor. Dermed sikres sammenhæng med de igangværende indsatser i det regionale og tværkommunale projekt Energi på Tværs, VIP klimaprojekter m.fl. For så vidt angår klimatilpasningsaktiviteterne sikres tæt brug af det nye nationale netværk for klimatilpasning, DNNK, hvor meget af den faglige ekspertise for klimatilpasning er samlet.

Gate 21 udfører de beskrevne opgaver på baggrund af et kontant bidrag fra kommunerne i KKR Hovedstaden samt medarbejderressourcer fra Region Hovedstaden. Mange af de nødvendige faglige kompetencer til DK2020-opgaven er tilstede hos Gate 21 i forhold til reduktionsindsatsen. Gate 21 bliver ansvarlig for at rekruttere manglende faglige ressourcer inden for den økonomiske ramme som finansieres af KKR Hovedstaden. De medarbejderressourcer som Region Hovedstaden stiller til rådighed for projektet vil primært arbejde med bestemte opgaver i den samlede opgavebeskrivelse for den regionale organisering (se nedenfor). De pågældende medarbejdere vil have faglige kompetencer, der matcher disse opgaver. Tilsvarende er der nedenfor defineret primære opgaver for de medarbejderressourcer hos Gate 21, som KKR Hovedstaden finansierer.

Der etableres en styregruppe bestående af formanden for KKR-embedsmandsudvalget for klima og infrastruktur og direktøren for regional udvikling i Region Hovedstaden. Styregruppen følger løbende fremdrift i projektet i forhold til de opstillede målsætninger og den økonomiske ramme for projektet. Styregruppen skal endvidere sikre, at der foregår en løbende, koordineret kommunikation til involverede parter, interessenter samt pressen. Gate 21 referer til styregruppen.

Finansiering

Det antages, at alle hovedstadskommuner på nær de 5 pilotkommuner og Københavns kommune deltager i *DK2020 – klimaplaner for hele Danmark*. Dvs. i alt 23 kommuner. Det antages videre, at ca. 12 kommuner deltager i første call (med start november 2020) og 11 kommuner deltager i anden runde (med start i efteråret 2021).

Concito vurderer på baggrund af erfaringer fra pilotfasen, at 1 årsværk vil kunne betjene 4-5 kommuner med 1:1 sparring og de tværgående opgaver (løbende dialog/mailveksling, peergruppemøder, workshops m.v.). I en erfaringsopsamling fra de nuværende pilotkommuner under DK2020 er det netop 1:1 sparring og adgangen til stærke fagligheder på de forskellige sektorområder, der fremhæves som nyttig for kommunerne.

Der er på den baggrund besluttet, at der finansieres timer svarende til 2 årsværk i 3 år til at varetage DK2020 opgaven i Hovedstaden. Derudover afsættes midler og timer til at dække afholdelse af workshops og udgifter til transport. Såfremt der i løbet af projektperioden opstår behov for at finde yderligere finansiering til at dække gennemførelse af yderligere analyser afsøges muligheder for at finansiere dette fra overskydende midler fra eksisterende projekter.

Region Hovedstaden bidrager med 1 årsværk (medarbejdertimer) i 3 år og et årligt kontant beløb. KKR Hovedstaden finansierer 1 årsværk ansat i Gate 21 (kontant) i 3 år og knap ½ årsværk i medarbejderressourcer. Beløbene fremgår af budgettet nedenfor.

Budget		
Årligt i 3 år* (kr.)	Kommuner	Region
Gate 21	1 årsværk kontant = 750.000 (inklusive 18% overhead)	1 årsværk i medarbejdertimer = 750.000
Øvrige timer fra kommunerne	250.000	
Kontante udgifter		250.000
Årligt i alt	1.000.000	1.000.000
Over perioden	3.000.000	3.000.000
Heraf kontant	2.250.000	750.000

**Den samlede projektperiode for DK2020 er 3 år. Da opstart af projektet er forsinket vil projektet og ovenstående budget reelt blive anvendt over en periode på 2 år og 8 måneder*

Opgaver

Samarbejdsaftalen om DK2020 mellem KL, de fem regioner og Realdania beskriver i følgende overskrifter rolle og opgaver for de geografiske organiseringer således:

- Lokal klimafaglig facilitator for DK2020 – klimaplaner for hele Danmark i hver region (facilitere den lokale indsats)
- Sparringspartner for 'DK2020 – klimaplaner for hele Danmark' kommuner i de respektive regioner i udarbejdelse af klimaplaner
- Arrangere og facilitere faglige workshops og peer learning med deres respektive DK2020 kommuner
- Understøtte kommunernes databehov, fx fastsættelse af baseline og scenarieplanlægning
- Finansiering af og/eller ansøgning om konsulentbistand til udviklingsopgaver i samarbejde med kommunerne i geografien
- Samle læring på tværs af kommunerne og leverer ind til den overordnede projektledelse

De medarbejderressourcer som Region Hovedstaden stiller til rådighed for projektet vil primært arbejde med og have kompetencer i forhold til følgende opgaver:

- Arrangere og facilitere faglige workshops og peer learning med DK2020 kommuner
- Understøtte kommunernes databehov, fx fastsættelse af baseline og scenarieplanlægning
- Finansiering af og/eller ansøgning om konsulentbistand til udviklingsopgaver i samarbejde med kommunerne i geografien
- Samle læring på tværs af kommunerne og levere ind til den overordnede projektledelse

De medarbejderressourcer som KKR Hovedstaden finansierer hos Gate 21 vil primært arbejde med og have kompetencer i forhold til følgende opgaver:

- Lokal klimafaglig facilitator for "DK2020 – klimaplaner for hele Danmark" (facilitere den lokale indsats)
- Sparringspartner for "DK2020 – klimaplaner for hele Danmark" kommunerne i hovedstadsområdet

18. august 2020

De medarbejdertimer som kommunerne stiller til rådighed for projektet under øvrige timer vil primært blive brugt på tværkommunale peergruppemøder og workshops.

De samlede medarbejderressourcer i den regionale organisering under Gate 21 deltager i de træningsseancer/den oplæring, som Concito gennemfører.

Klimafaglige kompetencer og erfaring

Til at løse opgaverne i den regionale organisering er det vigtigt, at der er de nødvendige klimafaglige kompetencer og erfaring til rådighed. Den geografiske organisering skal have faglige kompetencer og erfaring med virkemidler og perspektiver inden for:

- drivhusgasreduktion: energi, mobilitet, landbrug m.v.
- klimatilpasning i et kommunalt perspektiv

Der skal tillige være viden om arbejdet med data på klimaområdet:

- drivhusgasregnskaber og –scenarier vedr. reduktion
- risiko- og konsekvensanalyser på klimatilpasningsområdet

Endvidere skal den geografiske organisering kunne yde sparring inden for:

- Politisk og organisatorisk forankring af klimaindsatsen
- Ekstern mobilisering og samarbejder med nøgleaktører og interessenter
- Brede merværdier og gevinster som følge af klimaindsatsen og en retfærdige fordeling heraf til kommunens borgere

3.5

Justeret fordelingsnøgle på pædagogområdet

Sammenligning af tidligere og justeret fordelingsnøgle på pædagogområdet

Kommuner	Tidligere fordelingsnøgle	Justeret fordelingsnøgle	Afvigelse
Albertslund Kommune	2,07	2,20	+0,13
Allerød Kommune	1,82	1,20	-0,62
Ballerup Kommune	2,93	3,52	+0,59
Brøndby Kommune	3,29	2,41	-0,88
Dragør Kommune	0,67	0,70	+0,03
Egedal Kommune	2,83	2,47	-0,36
Fredensborg Kommune	2,36	2,08	-0,28
Frederiksberg Kommune	7,46	5,30	-2,16
Frederikssund Kommune	1,89	2,05	+0,16
Furesø Kommune	1,96	2,19	+0,23
Gentofte Kommune	3,57	3,52	-0,05
Gladsaxe Kommune	3,84	4,60	+0,76
Glostrup Kommune	1,13	1,22	+0,09
Gribskov Kommune	1,69	1,53	-0,16
Halsnæs Kommune	1,39	1,28	-0,11
Helsingør Kommune	3,45	3,28	-0,17
Herlev Kommune	1,54	1,99	+0,45
Hillerød Kommune	2,84	2,86	+0,02
Hvidovre Kommune	3,30	3,36	+0,06
Høje-Taastrup Kommune	2,66	2,96	+0,30
Hørsholm Kommune	0,99	0,90	-0,09
Ishøj Kommune	1,40	1,88	+0,48
Københavns Kommune	33,52	35,62	+2,10
Lyngby-Taarbæk Kommune	2,24	3,12	+0,88
Rudersdal Kommune	2,51	2,77	+0,26
Rødovre Kommune	1,88	2,22	+0,34
Tårnby Kommune	3,85	1,67	-2,18
Vallensbæk Kommune	0,93	1,09	+0,16
Bornholm	Pladserne fordeles ud fra lokal aftale	Pladserne fordeles ud fra lokal aftale	
I alt	100%	100%	

3.6

Rammeaftale for det specialiserede socialområde og specialundervisning

Rammeaftale 2021-2022

Udviklingsstrategi og Styringsaftale

KKR
HOVEDSTADEN

Det højt specialiserede
socialområde og
specialundervisning

Kommunerne i
hovedstadsregionen og
Region Hovedstaden

Indhold

Forord	S. 3
Indledning	S.4
Udviklingsstrategi	S. 5
Fokusområde 2021-2022	s. 6
Fælles mål	S. 7
Styringsaftale	s. 8
Nyt i styringsaftalen	S. 9
Centrale udmeldinger	S. 12
Tekniske bilag	S. 13



Forord

Med Rammeaftale 2021-2022 sætter Hovedstadens kommuner og Region Hovedstaden retningen for de kommende års samarbejde om udvikling af faglige indsatser og koordinering af kapacitet og styring på det specialiserede social- og specialundervisningsområde i Region Hovedstaden.

Det specialiserede social- og specialundervisningsområde er et kommunalt kerneområde, som kommunerne samarbejder om bl.a. for at sikre de rette tilbud til målgrupper af borgere med særlige behov.

I Rammeaftale 2021-2022 vil vi sætte fokus på kvalitet. Retningen er politisk sat med indspil fra kommunerne og regionen. Vi vil i fællesskab videreudvikle vores tilbudsvifte, så vi sikrer de rette tilbud for borgere med komplekse udfordringer, herunder et særligt fokus på kommunale indsatser til borgere med psykiske lidelser. Målet er, at udvikle kvaliteten i de tilbud vi giver borgerne i Hovedstadsregionen og dele viden om, hvad der virker og hvad der ikke virker på tværs af kommuner og region.

Vi ser frem til samarbejdet om at udfolde rammeaftalens visioner og initiativer til konkret handling og det er vores håb og ønske, at rammeaftalen kan være med til at løfte og fokusere vores samarbejde på det specialiserede social- og specialundervisningsområde i Hovedstadsregionen.

Med venlig hilsen

Steen Christiansen, Formand for KKR Hovedstaden
Karsten Søndergaard, Næstformand for KKR Hovedstaden

Indledning

Behovet for højt specialiserede tilbud på social- og specialundervisningsområdet kan opstå på grund af sygdom, handicap, misbrug, kriminalitet eller lignende.

Her kan hver enkelt kommune ikke løse opgaven alene, og der er behov for et stærkt tværkommunalt samarbejde. Derfor køber og sælger vi pladser af og til hinanden. Vores fælles ansvar indebærer også et forsyningsansvar for, at vi samlet set har de tilbud, der skal til for målgruppen. Det er centralt, at vi har en relevant tilbudsvifte, som passer til det, der efterspørges.

Når kommunerne i hovedstadsregionen og Region Hovedstaden leverer ydelser på et højt specialiseret niveau, er de baseret på højt specialiserede kompetencer, faglig viden, vidensbaserede metoder, særligt avancerede velfærdsteknologier og særlige fysiske rammer.

Samarbejdet mellem kommunerne og Region Hovedstaden reguleres i denne rammeaftale, der består af en Udviklingsstrategi og en Styringsaftale.

Det er kommunernes ansvar at koordinere det højt specialiserede social- og specialundervisningsområde på såvel børne- og ungeområdet, som voksenområdet.

Som følge heraf har kommunerne ansvaret for at udarbejde en rammeaftale for det højt specialiserede social- og specialundervisningsområde.

Rammeaftalen skal indgås senest d. 1. december 2020.

- Rammeaftalen for 2021-2022 er toårig.
- Rammeaftalen 2021-2022 er godkendt af alle kommuner i hovedstadsregionen og af Region Hovedstaden.
- Rammeaftale 2021-2022 er gældende for perioden 1. januar 2021 til 31. december 2022.

Udviklingsstrategi 2021-2022

Det overordnede udviklingsstrategiske fokus i Rammeaftalen 2021-2022 er *kvalitet*.

Dette fokus konkretiseres i arbejdet med to tematiske fokusområder for 2021-2022:

1. *Udvikling af en relevant og aktuel tilbudsvifte*
2. *Kommunale indsatser til borgere med psykiske lidelser.*

1. *Udvikling af en relevant og aktuel tilbudsvifte*

Med forrige Rammeaftale 2019-2020, satte KKR Hovedstaden fokus på tilbudsviften og herunder en afdækning af, hvilke målgrupper, kommunerne i Hovedstadsregionen oplevede de største udfordringer med at finde relevante tilbud til. På baggrund af denne afdækning valgte KKR Hovedstaden at arbejde videre med målgruppen "voksne med autismespektrumforstyrrelser kombineret med selvskadende adfærd, afvigende seksuel adfærd, udadreagerende adfærd e.l."

Dette arbejde videreføres i Rammeaftale 2021-2022 med henblik på at etablere flere pladser på relevante tilbud til borgere i målgruppen.

Formålet med udviklingsstrategien er:

- At sikre og styre den faglige udvikling af tilbuddene i hovedstadsregionen, så alle driftsherrer til stadighed er i stand til at tilbyde de rigtige tilbud af høj kvalitet også til små målgrupper og målgrupper med komplicerede problemer.
- At skabe synlighed og gennemskelighed om kapacitet og behov for pladser.
- At sikre koordination og udvikling af nye tilbud særligt til små målgrupper og målgrupper med komplicerede problemer, så ekspertise og ressourcer på særlige områder anvendes hensigtsmæssigt.

Fokusområder

2021-2022



Fokus 1: Udvikling af en relevant og aktuel tilbudsvifte (fortsat)

Fokus 2: Kommunale indsatser til borgere med psykiske lidelser

2. *Kommunale indsatser til borgere med psykiske lidelser.*

Mennesker med psykiske lidelser møder et komplekst system, som på tværs af sektorområder ikke altid tilbyder sammenhængende løsninger på tværs af kommuner og region. Derfor vil fokus være på, hvorvidt kommunerne i Hovedstadsregionen samlet set har de rette tilbud til borgere med psykiske lidelser, som der er behov for. Et fokus vil ligeledes være samarbejdet med psykiatrien og videndeling på tværs.

Der vil blive udarbejdet en afdækning af, hvilke tilbud der findes i Hovedstadsområdet til borgere med psykiske lidelser. Det kan være fra forskellige kommunale forvaltninger, eksterne aktører m.fl. Afdækningen skal løfte en debat om kvalitet overfor borgeren, best practise, og hvorvidt vi mangler tværkommunale løsninger og et særligt fokus på udsatte borgere.

Herudover vil der fortsat være fokus på at skabe synlighed og gennemsækelighed om kapacitet og behov for pladser. Kapacitet- og belægningsanalysen gennemføres fortsat for Hovedstadsregionen og indeholder derudover analysen af de lands- og landsdelsdækkende tilbud, dog i en mindre tabeltung udgave. Udviklingen i de private tilbud vil også indgå i arbejdet.

Læs mere om udviklingsstrategien i det tekniske bilag 2.

Fælles mål for det tværgående højt specialiserede social- og specialundervisningsområde:

- Vi vil styrke kommunernes forudsætninger for at give børn, unge og voksne med særlige behov adgang til de nødvendige højt specialiserede tilbud og kompetencer.
- Vi vil forpligte hinanden på at samarbejde, både fagligt og økonomisk, om de tværgående højt specialiserede tilbud i hovedstadsregionen.
- Vi vil arbejde målrettet for, at alle højt specialiserede tilbud har et fast fokus på at anvende og udvikle 'bedste praksis' med henblik på effektive indsatsforløb baseret på høj faglighed og størst mulig omkostningseffektivitet.

Fælles mål

De fælles mål er godkendt i KKR Hovedstaden, de 29 kommuner og Region Hovedstaden. Målene udgør rammen for samarbejdet i regi af Rammeaftalen i perioden 2018-2021.

De fælles mål skal styrke og fokusere det eksisterende samarbejde på tværs af kommuner og mellem kommuner og region i regi af Rammeaftalen. Ønsket er at fokusere på få områder, hvor vi yder en betydelig fælles indsats, som fx kvalitet i tilbudsviften og i socialpsykiatrien.

Formålet med de fælles mål er, at kommunerne i hovedstadsregionen og Region Hovedstaden sætter en fælles dagsorden på det tværgående højt specialiserede social- og specialundervisningsområde. Denne dagsorden skal understøtte kommunernes ansvar for det højt specialiserede social- og specialundervisningsområde, herunder forsyningsansvaret for de højt specialiserede indsatser.

Styringsaftale 2021-2022

I hovedstadsregionen driver flere kommuner og Region Hovedstaden tilbud på det specialiserede social- og specialundervisningsområde, som andre kommuner kan benytte til mennesker med særlige behov. Køb og salg af pladser på disse tilbud sker på baggrund af en dialog mellem kommuner og driftsherrer om de konkrete forløb. Styringsaftalen i Rammeaftalen understøtter denne dialog og er med til at lægge rammerne for kapacitets- og prisudviklingen på de sociale tilbud.

Efter flere års fokus på økonomi og takstudvikling, er der nu plads til et øget fokus på kvalitet. Dette er et fælles ansvar for kommunerne i Region Hovedstaden. Styringsaftalen omhandler derudover, hvordan vi opretter nye pladser, udvider samt understøtter udvikling af tilbudsviften gennem en fælles økonomimodel.

I styringsaftalen 2021-2022 er det bestemt, at kommunerne blot skal regulere taksterne i forhold til pris- og lønudvikling. Hvis man fraviger det aftalte fx grundet en uregelmæssig stigning i takster, skal man indrapportere forklaringerne til Fælleskommunalt sekretariat for det specialiserede socialområde.

Læs mere om modellen for opfølgning på takstaftalen i teknisk bilag 1 til Styringsaftalen.

Styringsaftalen 2021-2022 omfatter:

- Aftaler, takstmodel og procedurer, som understøtter samarbejde og dialog mellem brugerkommuner og driftsherrer om de konkrete forløb ved køb og salg af pladser
- Aftale om, at udgifter per dag i de takstbelagte tilbud på det specialiserede social- og specialundervisningsområde til og med 2022 maksimalt må stige med pris- og lønfremskrivningen ift. pris- og lønniveauet i 2019
- Aftale om, at der fra den nuværende aftalte vejledende norm for beregning af de indirekte omkostninger for kommunale tilbud (overheadprocent), arbejdes hen imod 6 % som et gennemsnitligt mål for kommunerne under ét
- Aftale om at understøtte det fortsatte arbejde med tilbudsviften – herunder udvikling af relevante og aktuelle tilbud

Nyt i styringsaftalen 2021-2022

Ny økonomimodel

Der mangler økonomiske incitamenter til at udvikle nye tilbud og pladser. Dette skyldes bl.a. anlægsloftet og at enkeltkommuner ikke kan fylde et tilbud op med egne borgere. KKR Hovedstaden besluttede derfor på sit møde den 7. februar 2020 at udvikle en økonomimodel, som kan forpligte kommunerne i hovedstadsregionen til udvikling af en relevant og aktuel tilbudsvifte.

Modellen skal skabe driftssikkerhed i opbygningsfasen. Takstniveauet skal flugte med det nuværende niveau og omfatte anlægs- og driftsudgifter jævnt før model for beregning af takster. Anlæg af denne type tilbud friholdes af anlægskommunens anlægsramme, idet: "de 29 kommuner i Hovedstaden anerkender, at når der er tiltag af denne karakter, så ligger det udover kommunens eget anlægsloft."

Modellen skal i første omgang benyttes til at udvide med pladser på eksisterende tilbud for målgruppen: 'Voksne med autismespektrumforstyrrelser i kombination med andre adfærdsudfordringer mm.'. På sigt skal modellen kunne bruges i arbejdet med andre målgrupper, som KKR Hovedstaden beslutter i regi af rammeaftalen.

Modellen fungerer i et samarbejdsspor omkring den målgruppe, som KKR Hovedstaden beslutter. Driftsherrer kan komme med konkrete projektforslag til etablering af nye pladser eller tilbud ud fra følgende økonomiske rammer:

- I en opstartsperiode på op til tre år gælder der en abonnementsordning
- Maksimalt 75 procents underskudsdekning/garanti af pladser, evt. med årlig aftrapning (f.eks. 75-50-25)
- Underskudsdekningen deles mellem de interesserede bruger-kommuner eller iblandt Hovedstadens 29 kommuner efter befolkningsandele

Nyt i styringsaftalen 2021-2022

Ny monitoreringsmodel

Embedsmandsudvalget for det specialiserede socialområde og specialundervisning har bedt KKK (KL's konsulentvirksomhed) om, at udvikle en ny model til monitorering af udvikling af udgifterne på det specialiserede socialområde i hovedstadsregionen. Modellen skal erstatte de tidligere takstanalyser, tillægstakstanalyser og analyser af udgiftsudviklingen som i stedet erstattes af ad hoc analyser.

Modellen følger udgiftsudviklingen generelt og på et mere detaljeret niveau. Den nye model giver mulighed for at følge udgifter og mulige forklaringer på ændringer i udgifter i hver enkelt kommune, såvel som for alle kommuner i KKR Hovedstaden under ét. Dermed ses bredere på kommunernes omkostninger og på data, som i forvejen er tilgængelige. Ligeledes vil den bidrage til at skabe overblik over det sociale område.

Monitoreringsmodellen er godkendt af Embedsmandsudvalget for det specialiserede social- og specialundervisningsområde (maj 2020). Monitoreringsopgaven er forankret i Fælleskommunalt sekretariat for det specialiserede socialområde, og rapporten vil årligt fremgå af den fælleskommunale hjemmeside www.rammeaftale-h.dk.

Til monitoreringen benyttes Danmarks statistik. Specialundervisningsområdet indgår ikke i analysen.

Læs mere om styringsaftalen i det tekniske bilag 1.

Nyt i styringsaftalen 2021-2022

Nationale initiativer til mere gennemsigtighed i takststrukturen

Regeringen og KL har i økonomiaftalen 2020 aftalt øget gennemsigtighed i takststrukturen via:

1. Justering af takstmodellen med opdeling af taksten i en basis og ydelsestakst fra 1/1-2022.
2. Finansieringsmodel for sundhedslovsydelser til borgere på botilbud ændres så omkostninger til sundhedsfaglig behandling, der er led i opholdet, indregnes i taksterne på botilbud og at borgerens aktuelle opholdskommunes udgifter til øvrige sundhedslovsydelser dækkes af den tidligere opholdskommune. Dette med forventet ikrafttræden hhv. 1/1-2022 (ændring af Serviceloven) og 1/1-2021 (ændring af Sundhedsloven og Retssikkerhedsloven).
3. Udarbejdelse af standardkontrakt som anbefales anvendt ved køb/salg af ydelser og indsatser på det specialiserede socialområde. Standardkontraktskabeloner vil ligge klar på sekretariaternes hjemmeside og Tilbudsportalen pr. 1/1-2021, hvorfra Rammeaftale 2021-22 er gældende.

For uddybning se Styringsaftalens afsnit 10 i teknisk bilag 1 til Rammeaftale 2021-2022.

Centrale udmeldinger fra Socialstyrelsen

Socialstyrelsen har mulighed for at udsende centrale udmeldinger om udvalgte målgrupper. Formålet er at sikre den nødvendige koordination og planlægning på tværs af kommuner og regioner af de højt specialiserede indsatser og tilbud til målgruppen. Det er vigtigt, at tilbuddene er til stede på nationalt plan og er tilgængelige for kommunerne.

Socialstyrelsen har i november 2019 og januar 2020 udsendt tre centrale udmeldinger, som kommunerne skal afrapportere som et særskilt punkt i forbindelse med fastlæggelsen af Rammeaftale 2021-2022. De tre målgrupper er:

- Udsatte gravide kvinder med et skadeligt rusmiddelbrug
- Borgere med udviklingshæmning og dom
- Borgere med svære spiseforstyrrelser

Samtlige 29 kommuner i Hovedstaden har bidraget til den tværkommunale og tværregionale afdækning af målgrupper og tilbudsstruktur på de tre områder, og Hovedstadsregionens fælleskommunale sikring af det fornødne og rette udbud af højt specialiserede tilbud tilpasset alle tre målgrupper, føder ind i rammeaftalens overordnede udviklingsfokus på *kvalitet*.

Afrapporteringerne vil danne baggrund for kommunalbestyrelsernes fremtidige dialog med Socialstyrelsen om sikring af det fornødne udbud af højt specialiserede tilbud tilpasset målgruppernes specifikke behov.

Mere information om de centrale udmeldinger kan findes her: <https://socialstyrelsen.dk/tvaergaende-omrader/national-koordination/central-udmelding> (hentet den 7.maj 2020)

Bilagliste

Hent bilag på :

www.rammeaftale-h.dk

Bilag 1:
Teknisk bilag til
Styringsaftale 2021-2022

Bilag 2:
Teknisk bilag til
Udviklingsstrategi 2021-2022