

Region Hovedstaden

Katalog over initiativer fra stående udvalg til brug for prioriteringspuljen ved budgetforhandlingerne
2023 – 2026

Nye Initiativer
Regional udvikling

Budget 2023-2026

Nr.	Drift				Side
	2023	2024	2025	2026	
REGIONAL UDVIKLING	Mio. kr.	Mio. kr.	Mio. kr.	Mio. kr.	
8.0 Udvalget for trafik og regional udvikling					
8.1 Handlingsplan for at forbedre grøn kollektiv transport	1,5	1,5	1,5	1,5	2
8.2 Natbusser – ny model	0,3	0,5	-	-	5
8.3 Forlængelse af supercykelstisekretariatet – bevillingsforlængelse i fire år	4,0	4,0	4,0	4,0	7
8.4 Få trafikstøjen ned	1,1	1,1	1,1	1,1	9
8.5 Shuttlebus mellem Rigshospitalet og større station	-	-	-	-	12
I alt Udvalget for trafik og regional udvikling	6,9	7,1	6,6	6,6	
9.0 Miljø- og Klimaudvalget					
9.1 PFAS - Yderligere indsats på jordoprensning og rent vand	-	-	-	-	14
9.2 Sundhedsinnovation og uddannelse - fremtidens sundhedssektor tættere på (*1)	1,6	1,6	1,6	1,6	16
9.3 Bæredygtigt og cirkulært byggeri samt genanvendelse af byggematerialer og overskudsjord (*2)	6,1	4,1	3,4	2,7	19
I alt Miljø- og Klimaudvalget	7,7	5,7	5,0	4,3	
I alt Regional Udvikling	14,6	12,8	11,6	10,9	

(*1) Se også Sundhedsområdet 5.5

(*2) Se også Sundhedsområdet 4.5

Initiativ: 8.1 Handlingsplan for at forbedre grøn kollektiv transport

Fremsat af: Udvalget for trafik og regional udvikling

Formål og indhold:

Passagertallene er faldet i nogle år. Heldigvis er der lidt flere, der cykler, men desværre også flere der tager bilen. Regionen har som mål at få 20% bilpendlere over i kollektiv trafik og cykling i 2035. Derfor skal vi bl.a. fremme cykling og grøn kollektiv transport. Både for at fremme sundheden og klimaet og for at undgå besparelser og forringelser for den nuværende kollektive transport.

Den grønne omstilling i form af el- og brintbusser, samt batteritog skal fortsætte, og hvis muligt så skal den udvikling fremskyndes. Flere elbiler på vejene er ikke løsningen, da ikke alle kommer til at køre i elbiler i 2035. Det er stadig stærkt ressourcekrævende og klimaudfordrende med flere veje og elbiler, og de vil stadigvæk 'fylde', skabe trængsel og støj ved høj fart. En mulig reduktion i biltrængslen kan bl.a. være 1-2 hjemmearbejdsdage. Men for at få flere bilpendlere over i kollektiv transport skal det bl.a. være nemmere og hurtigere.

Vi forestiller os

- En plan for, hvilke tiltag der kan iværksættes på kort og lang sigt for at forbedre forholdene for kollektiv transport og få flere til at benytte den, bl.a. med henblik på at det skal være hurtigere end i bil, og at det bliver nemmere ved bl.a. skift i transportmiddel, herunder tilpassede køreplaner.
- Og at der afsættes penge til forskellige initiativer (evt. med støtte andre steder fra, fx puljer i Infrastrukturplanen og kommunerne). Især de to første punkter.

F.eks.:

1. Flere hurtige linjer på tværs af regionen

Etablering af flere BRT-linjer på tværs af toglinjerne, flere buslinjer i egen vejbane og med fortrinnskørsel ved lysregulering.

2. Bedre forhold på stationer og busstoppesteder

- Tilgængelige oplysninger om køretider og forsinkelser, oplysninger om skift til andre transportmidler, god skiltning om at finde vej. Ved planlagt ændringer i køreplaner, så medtænk de, der har medbragt sin cykel.
- Bedre adgang for cykler, barnevogne, kørestole.
- Flere toiletter. Folk er villige til at betale lidt, hvis der sikres en vis rengøringsstandard.
- Tryghed ved stationer og stoppesteder.

3. Flere serviceydelser i kollektiv transport

Bedre adgang for cykler, barnevogne, kørestole.

Mulighed for opladning af mobiltelefon mv.

Administrationens bemærkninger:

Budgetforslaget giver mulighed for at tage hul på den grønne mobilitetsplan, der indgik i konstitueringsaftalen. Dermed bliver handlingsplan for at forbedre grøn kollektiv transport et led i arbejdet med en grøn mobilitetsplan.

Handlingsplan for at forbedre grøn kollektiv transport gennemføres med udgangspunkt i en dialog med kommunerne om hvilke indsats, der er fælles interesse for og hvilke, der bedst understøtter planens formål. Formålet er at øge andelen af borgere, der anvender grøn kollektiv trafik ved at gøre kollektiv trafik mere konkurrencedygtig i forhold til bilkørsel, som

er mere trængselsskabende og klimabelastende. Der tages udgangspunkt i dagens regionale kollektive trafiktilbud og initiativer, der kan understøtte den.

Planen udarbejdes og gennemføres i et løbende samarbejde med kommunerne. Opgaven udbydes som en samlet konsulentopgave med følgende elementer:

1. Løbende kommunedialog med henblik på fælles ejerskab, kvalificering og efterfølgende implementering.
2. Kortlægning af dagens initiativer (busfremkommelighed, cykelparkering m.m.)
3. Beskrivelse af eksisterende projekter under opbygning (herunder BRT 200S, BRT 400S, +Way 150S, +Way 500S) og deres forventede effekt på:
 - Passagerer i den kollektive trafik
 - Trængsel
 - Klimabelastning
4. Forslag til initiativer de kommende 4 år til at forbedre grøn kollektiv transport inkl. forslag til finansieringsfordeling mellem kommuner, region og stat (Statslige puljer, kommunale og regionale budgetter)
5. Model for evaluering af og fortsat dialog om initiativer mellem region og kommuner de kommende år parallelt med at planen implementeres.

Planens indhold skal koncentrere sig om tiltag, der kan iværksættes på kort og lang sigt for at forbedre forholdene for kollektiv transport og få flere til at benytte den, bl.a. med henblik på at det skal være hurtigere end i bil, og at det bliver nemmere ved bl.a. skift i transportmiddel, herunder tilpassede køreplaner.

Planen kan arbejde med følgende kategorier af tiltag:

1. Flere hurtige linjer på tværs af regionen

Etablering af flere BRT-linjer på tværs af toglinjerne, flere buslinjer i egen vejbane og med fortrinskørsel ved lysregulering.

2. Bedre forhold på stationer og busstoppesteder

- Tilgængelige oplysninger om køretider og forsinkelser, oplysninger om skift til andre transportmidler, god skiltning om at finde vej. Ved planlagt ændringer i køreplaner, så medtænk de, der har medbragt sin cykel.
- Bedre adgang for cykler, barnevogne, kørestole.
- Flere toiletter. Folk er villige til at betale lidt, hvis der sikres en vis rengøringsstandard.
- Tryghed ved stationer og stoppesteder.

3. Flere serviceydelser i kollektiv transport

Bedre adgang for cykler, barnevogne, kørestole.

Mulighed for opladning af mobiltelefon mv.

Budget

Administrationen vurderer, at den samlede planproces ikke kan gennemføres på et år. Derfor lægges en del af budgettet i 2024. I de efterfølgende budgetår er afsat et mindre beløb til løbende opfølgning på planen i form af fortsat dialog med kommunerne og evaluering af gennemførte tiltag.

Grøn omstilling af den regionale kollektive trafik.

Den grønne omstilling af regionens kollektive trafik er allerede godt i gang og fastlagt gennem de regionale klimasamarbejdsaftaler, hvori regionen har bundet sig til at stille krav om nulemission i alle nye udbud fra 2022. Fokus i handlingsplanen vil derfor ikke være den grønne omstilling, men i stedet at få flere passagerer i den kollektive trafik.

Forslagets konsekvenser:

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	1,5	1,5	1,5	1,5
Etableringsudgifter				
Årsværk				
Samlet udgift	1,5	1,5	1,5	1,5

Opgaven med plan og kommunesamarbejde udbydes som en samlet konsulentopgave. Administrationen vurderer, at den samlede planproces ikke kan gennemføres på et år. Derfor lægges en del af budgettet i 2024. I de efterfølgende budgetår er afsat et mindre beløb til løbende opfølgning på planen i form af fortsat dialog med kommunerne og evaluering af gennemførte tiltag.

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Vi vil i samarbejde med kommunerne udarbejde en handlingsplan for at forbedre grøn kollektiv transport. Planens indhold skal koncentrere sig om tiltag, der kan iværksættes på kort og lang sigt for at forbedre forholdene for kollektiv transport og få flere til at benytte den, bl.a. med henblik på at det skal være hurtigere end i bil, og at det bliver nemmere ved bl.a. skift i transportmiddel, herunder tilpassede køreplaner.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget bidrager til verdensmål 11 (bæredygtige byer og lokalsamfund), da attraktive rejser med grøn kollektiv trafik skal fortrænge kørsel i bil og dermed reducere trængsel, støj, forurening og klimabelastning.

Derudover bidrager forslaget til verdensmål 3 (sundhed og trivsel), da det også vil fremme folkesundhed gennem øget cykling som del af kombinationsrejsen, verdensmål 9 (industri, innovation og infrastruktur), da det understøtter udbygning af nye løsninger og infrastruktur samt verdensmål 13 (klimaindsats), da den øgede anvendelse af grøn kollektiv transport vil reducere klimabelastningen.

Initiativ: 8.2 Natbusser – ny model

Fremsat af: Udvalget for trafik og regional udvikling

Formål og indhold:

Natbusserne er et gammelt koncept, som bør opdateres for i højere grad at tilgodese trygheden i transporten hjem fra nattelivet i København

1. Lave natbus-konceptet om for linjerne 93N, 94N og 97N (Dem som "følger" S-togsruterne) med tanke på at gøre dem nemmere at anvende for at øge trygheden i hjemrejsen fra nattelivet
 - a. Man kunne evt. lade dem følge S-togsruterne mere nidkært (For at bibeholde rejsemønstre som de er fredag og lørdag nat, hvor S-tog kører)
2. 1- eller 2-årigt natbusforsøg på 300S med mulighed for forlængelse som grundlag for at vurdere natkørsel på letbanen

Administrationens bemærkninger:

Administrationen foreslår en gennemgang af al natbetjening i den kollektive trafik inden for regionens geografi på henholdsvis hverdage og i weekender. Gennemgangen vil bestå af en kortlægning af nuværende natbetjening på tværs af trafiksselskaber, samt kortlægning af rejsebehovene om natten. Gennemgangen skal resultere i en række anbefalinger til omlægning af natbetjeningen inden for rammerne af det tilskud, der i dag ydes. Formålet skal være at opnå flere rejsende, større produktgenkendelighed og mere tryghed.

Den nuværende natbetjening er præget af historiske og individuelle beslutninger vedr. de forskellige strækninger og transportmidler, og er i mange tilfælde ikke genkendelig i forhold til driften i dagtimerne. For bussernes vedkommende er der ikke nogen sammenhæng imellem produktkategori og natbetjening. Der er dermed natdrift på nogle S- og R-busser, men ikke på alle, mens der slet ikke er natdrift på lokalbanerne.

Movia og DSB vil gerne indgå i et fælles arbejde, hvor natbetjeningen i regionen gennemgås.

Administrationen foreslår, at der afsættes et beløb på 0,3 mio. kr. i 2023 til at dække udgifter i forbindelse med gennemgangen af natbetjeningen. Beløbet kan fx anvendes til en analyse af rejsebehov, interviews med buschauffører på nuværende natbuslinjer samt brugerundersøgelser med henblik på at forbedre trygheden.

Movia vurderer, at et natbusforsøg på 300S vil medføre et øget tilskudsbehov på mellem 0,4 til 0,5 mio. kr. årligt. Natbusforsøget foreslås begrænset til strækningen Lyngby-Ishøj, da den nordligste del til Gl. Holte allerede betjenes af 150S. Movia foreslår en afgangsfrekvens på en afgang i timen i hver retning og begrænset til weekender (dvs. natten mellem fredag og lørdag samt lørdag og søndag).

Administrationen foreslår, at et natbusforsøg på 300S afventer resultatet af den foreslåede gennemgang af natbetjeningen, som kan være gennemført i første halvår af 2023.

Administrationen er positivt indstillet over for forslaget, da der i dag ikke er nogen kollektiv trafikbetjening på tværs af fingrene (med undtagelse af Cityringen og Ringbanen). Det er administrationens vurdering, at korrespondance med S-tog på de største stationer er vigtig for, at forsøget bliver en succes. Anlægsarbejderne til Hovedstadens Letbane kan dog medføre hyppige ruteomlægninger og påvirke muligheden for gode korrespondancer.

Et forsøg med natdrift på Hovedstadens Letbane vil formentlig resultere i flere passagerer end et tilsvarende forsøg på 300S i årene op til åbning af letbanen. Det skyldes dels

anlægsarbejderne og dels den oplevede kvalitet af rejsen, hvor de nu 14 år gamle busser på 300S får svært ved at afspejle rejseoplevelsen i nye letbanetog og nye stationer.

Forslagets konsekvenser:

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	0,3	0,5		
Etableringsudgifter				
Årsværk				
Samlet udgift	0,3	0,5		

Projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	x
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Det skal være trygt og enkelt at tage kollektiv trafik hjem fra nattelivet. Vi afsætter derfor 0,3 mio. kr. til en gennemgang af natbetjening der skal resultere i anbefalinger til omlægninger der kan give flere passagerer, større produktgenkendelighed og mere tryghed.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Natbusser vil understøtte verdensmål 11 (bæredygtige byer og lokalsamfund), da rejser med kollektiv trafik vil reducere støj, forurening og klimabelastning.

Initiativ: 8.3 Supercykelstisekretariatet – bevillingsforlængelse i fire år

Fremsat af: Udvalget for trafik og regional udvikling

Formål og indhold:

Sekretariatet for supercykelstier er ikke finansieret udover 2022.

Supercykelstierne er vældige populære og der er brug for mange flere. De er med til at fremme cykling og evt. være med til at bremse stigningen i bilpendling. Der er der brug for fortsat at finansiere sekretariatet for supercykelstier.

Administrationens bemærkninger:

Samarbejdet om supercykelstier kom i stand for cirka 12 år siden. Ved indgangen til 2022 var der 31 kommuner, og der stod ti ruter færdige, svarende til i alt 176 kilometer på tværs af 20 kommuner. I 2022 vil fem yderligere ruter lanceres svarende til 66 km. Det samlede rutenet er på over 850 km og skal efter visionsplanen realiseres inden 2045.

De samlede omkostninger for supercykelstierne beløber sig til dags dato til 325 mio. kr. Heraf er der investeret 280 mio. kr. i konkrete anlæg. Staten har givet tilskud på 115 mio. kr. til disse anlæg, mens kommunerne har finansieret 165 mio. kr. Vedligehold finansieres af den enkelte vejmyndighed. Udover anlægs- og vedligeholdelsesudgifter har der været udgifter til selve samarbejdet.

Samarbejdet har været afgørende for supercykelstiernes udvikling, udbredelse og knopskydning til andre regioner i og uden for Danmark. Regionen bidrager alene til samarbejdsdelen, som varetages af Sekretariatet for supercykelstier i hovedstadsregionen. Sekretariatets opgave er vokset med årene, hvilket hænger sammen med at samarbejdet siden 2012 er gået fra 18 til 31 kommuner.

Samarbejdet er finansieret i fællesskab med kommunerne. Siden 2011 er der samlet lagt 45 mio. kr. til samarbejdet. Heraf har Region Hovedstaden bidraget med 3 mio. kr. årligt til samarbejdet. Det svarer til cirka 75 pct af udgifterne til samarbejdet. Af de samlede omkostninger, inkl. anlæg, svarer regionens bidrag dog kun til cirka 10 pct.

Frem til 2019 bidrog kommunerne med 1 mio. kr. om året til samarbejdet, men fra 2020 har kommunerne øget deres bidrag til 1,5 mio. kr. om året, ligesom kommunernes andel til samarbejdet nu også prisreguleres. Det betyder sammenlagt, at regionens medfinansierungsandel, som ikke er øget eller pristalsreguleret tilsvarende, har været aftagende siden 2020.

Administrationen foreslår derfor, at Region Hovedstadens økonomiske andel fremover følger trop med kommunernes andel ved at blive øget fra 3 til 4 mio. kr. om året. Med et årligt bidrag fra Region Hovedstaden på 4 mio. kr. vil det næsten kunne matche kommunernes ekstrafinansiering samt stigende udgifter i sekretariatet som følge af flere kommuner.

Forslagets konsekvenser:

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	4,0	4,0	4,0	4,0
Etableringsudgifter				
Årsværk				
Samlet udgift	4,0	4,0	4,0	4,0

Projektet kan – som tilfældet også har været ved tidligere – tilsagnsbudgetteres til Københavns Kommune som projektejer på vegne af alle kommunerne.

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	x
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Cyklisme bidrager til at skabe øget sundhed og livskvalitet samt mindre CO₂-udledning, støj, luftforurening og trængsel. Derfor ønsker regionsrådet at forlænge og øge den regionale støtte til supercykelstisamarbejdet frem til og med 2026.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Supercykelstier understøtter især FN's verdensmål 3 (sundhed) og 11 (bæredygtige byer og samfund) og 17 (partnerskaber for handling).

Initiativ: 8.4 Få trafikstøjen ned

Fremsat af: Udvalget for trafik og regional udvikling

Formål og indhold:

En række kommuner i regionen – både København men også en stribe i omegnen – arbejder med projekter, der skal dæmpe støjen. Københavns Kommune vil undersøge muligheden for at overdække dele af Helsingørmotorvejen og Øresundsmotorvejen.

<https://ing.dk/artikel/overdaekning-motorveje-skal-mindske-stoejgener-ved-hovedstaden-253813>

Sandsynligvis skal der dannes en alliance mellem kommuner (fx i KKR) og Region Hovedstaden om at få del i midlerne fra infrastrukturpuljen, som er en del af trafiktaften på 3 mia. kr. til bekæmpelse af trafikstøj over hele landet.

Region H kan spille en rolle som koordinator og mulig sekretariatsfunktion i en sag, der kommer til at dominere i mange år. Trængslen forsvinder ikke. En vigtig faktor i at bekæmpe støj er at sætte farten ned, hvor flytter trafikken så hen? Bliver trafik propper større etc.

Region H har hverken midler eller formelt ansvar til at løse problemet, men vi skal byde os til overfor kommuner og Vejdirektoratet som nogen, der vil være en del af løsningen

Regionen skal i første omgang – fx i samarbejde med Silent City – kortlægge danske og internationale initiativer i kampen mod trafikstøj. Hvordan kan regionen agere som hjælpsom partner for regionens kommuner og være bindeled mellem aktører og sikre et højt kendskabs- og vidensniveau i forhold til de store gener trafikstøj skaber. Det kan overvejes, om vi skal afholde eller medvirke med andre aktører til en konference mod støj, hvor aktører samles for at drøfte mulige løsninger og handlinger.

Herudover skal der foretages en undersøgelse af tid/omkostninger ved at etablere anlæg til bekæmpelse af støjforurening langs Hillerød, Lyngby og Øresundsmotorvejen inkl. etableringen af solcelleanlæg på disse.

Administrationens bemærkninger:

Med budgetaftalen for 2022 blev afsat 2,5 mio. kr. til at forsætte regionens arbejde med at bekæmpe trafikstøj og følgevirkninger heraf. Midlerne på budgetaftalen for 2022 forventes udmøntet til perioden 2022-2024.

Regionen har med succes i en årrække arbejdet sammen med Gate21 og 11 kommuner i regi af Silent City, for at udbrede kendskab til handlemulighederne for bekæmpelse af trafikstøj. Region Hovedstaden er repræsenteret i styregruppen og arbejdsgrupper.

Samarbejde med Silent City har skabt et godt fundament for arbejdet med trafikstøj, og der er samlet mange gode erfaringer. Administrationen foreslår at fortsætte med at understøtte kommunerne med videns- og kompetenceopbygning, konkret dokumentation og udbredelse af erfaringer, samt at forsætte indsatsen for at sikre statslige midler til hovedstadsregionen i regi af Silent City.

Støjkortlægning og bekæmpelse langs statsvejnettet, som Hillerød-, Lyngby og Øresundsmotorvejen falder under Vejdirektoratets ansvarsområde. Seneste handlingsplan dækker perioden 2018-2023.

https://mst.dk/media/173446/vejdirektoratet-stoejhandlingsplan_2018.pdf

Vejdirektoratet skal i løbet af det kommende år gennemfører ny støj kortlægning af statsvejnettet. Principperne for støjbekæmpelsen langs de eksisterende statsveje er at prioritere indsatsen der, hvor der opnås størst støjmæssig effekt per investeret krone. Vejdirektoratet analyserer løbende på konkrete strækning og projekter. Indsatsen er efterfølgende afhængig af de økonomiske midler der stilles til rådighed. Vejdirektoratet har desuden udarbejdet en strategi for anvendelse af mindre støjende asfaltbelægninger, hvor trafikken på motorveje og andre statsveje støjbelaster byområder med mere end 58 dB.

Med Infrastrukturplan 2035 afsat i alt 3 mia. kr. til støjbekæmpelse i perioden 2022-2035. Derudover er der aftalt at gennemføre et mindre forsøg med solceller i forbindelse med støjskærmsprojekter.

Administrationen foreslår at en del af de på budget 2022 afsatte midler anvendes til, sammen med Vejdirektoratet og kommunerne, at udvide undersøgelserne af mulighederne for kombinationen af støjbekæmpelse og solceller langs stærkt støjbelastede motorveje i regionen. Samtidig arbejdes for regionens dialog med Vejdirektoratet om at redegøre for prioriteringer i såvel støjhandlingsplanen og de kommende puljer og udmøntninger. Herunder er det en mulighed af inviterer Vejdirektoratet til at fremlægge baggrunden for prioriteringer for Udvalget for trafik og regional udvikling.

Administrationen foreslår ikke, at der på nuværende tidspunkt afsættes yderligere analyse- eller projektmidler.

Men ønskes initiativet fremmet vurderer administrationen, at en undersøgelse af overslag for anlægssummen af støjbekæmpelse langs Hillerød, Lyngby og Øresundsmotorvejen (inkl. overordnet vurdering af effekterne) kan foretages for 500.000 kr.

Administrationen vurderer at hvis Regionen skal påtages yderligere rolle som koordinerende for indsatsen, vil der være behov for at afsætte midler til 0,5 nye årsværk.

Administrationen vurderer at styrkelse, drift og udbredelse af Roligbolig.dk-sitet, som henvender sig både til fagfolk, embedsværket og borgere i oplysning om problemets karakter og om mulige løsninger, kan ske for 50.000 kr. årligt.

Forslagets konsekvenser:

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk	0,3	0,3	0,3	0,3
Øvrig drift	0,7	0,1	0,1	0,1
Etableringsudgifter				
Årsværk	0,5	0,5	0,5	0,5
Samlet udgift	1,1	1,1	1,1	1,1

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	x
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Trafikstøj er udpeget som det andet største miljøproblem for menneskers helbred i EU – kun overgået af luftforurening, og 40% af landets 1,3 millioner støjplagede borgere bor forsat i Region Hovedstaden. Regionen vil skærpe sit fokus på indsatsen og forsætte samarbejdet med kommunerne, om at udbrede viden og tiltrække statslige midler til at bekæmpe trafikstøj og de negative følgevirkninger heraf.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Tiltaget vil begrænse støjen og skabe bedre leveforhold for de mennesker, som bor tæt på store indfaldsveje. Derved vil tiltaget understøtte særligt mål 3 om Sundhed og trivsel og sikre et sundt liv til alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper, men også mål 11 om Bæredygtige byer og lokalsamfund.

Initiativ: 8.5 Shuttlebus mellem Rigshospitalet og større station

Fremsat af: Udvalget for trafik og regional udvikling

Formål og indhold:

Vi ønsker at styrke tilgængeligheden til Rigshospitalet.

Derfor vil vi indføre en shuttlebus mellem en af de større stationer i København (hvor der både er kystbane, metro og S-tog) og Rigshospitalet.

Der er tale om én fysisk bus som skal køre på en relativ kort strækning uden stop undervejs. Man kan med fordel overveje om der skal være tale om en mindre bus end de store busser.

Forslaget skal gøre det lettere for patienter og medarbejdere at komme til Rigshospitalet.

Billetpris er almindelig zonetakst.

Administrationens bemærkninger:

Rigshospitalet ligger ca. 2 km fra flere af de større stationer i København (Nørreport, Østerport og Nordhavn), men 0,7km fra nærmeste metrostation (Trianglen). Derfor er patienter, medarbejdere og besøgende afhængige af bus for at kunne rejse tættere på hovedindgangen.

Rigshospitalet betjenes af flere højfrekvente buslinjer. Fra Nørreport St. kører buslinjerne 6A, 15E, 150S, 184 og 185 langs den kvikke vej med en samlet rejsetid på omkring 10 minutter. I myldretiden vil der være omkring 40 afgang i timen mellem hospitalet og Nørreport. Fra Trianglen St. kører buslinje 1A (ca. 10 afgang i timen) med en samlet rejsetid på under 10 minutter. Rejsende fra Østerport, Nordhavn og Hovedbanegården skal skifte til bus fra enten Nørreport eller Trianglen med samlede rejsetider på mellem 10 og 20 minutter.

Rigshospitalet er dermed både stationsnært ift. Trianglen metrostation og betjent med mange højfrekvente busser til og fra de større togstationer i København. En shuttlebus vil kunne give et skift mindre fra København H og Østerport, og dermed reducere rejsetiden en smule. Rejsetidsgevinsten er dog afhængig af antallet af afgang på shuttlebussen, hvorfor den i realiteten vil være meget begrænset grundet ventetid på shuttlebussen.

Der er ved at blive udarbejdet tilgængelighedsanalyser, inklusive anbefalinger til at forbedre denne, til 8 af regionens hospitaler – herunder også Rigshospitalet. Her vil anbefalinger pege på flere mulige tiltag, der kan prioriteres imellem efter effekt og omkostninger. Analyserne vil blive præsenteret for udvalget for trafik og regional udvikling til efteråret.

Administrationen anbefaler at afvente resultatet af analyserne førend, der igangsættes tiltag for at forbedre tilgængeligheden til Rigshospitalet, og da en shuttlebus umiddelbart forventes at give begrænsede tidsgevinster for passagerne ift. mulighederne i dag.

Forslagets konsekvenser:

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter				
Årsværk				
Samlet udgift				

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

En direkte bus til Rigshospitalet, vil gøre det nemt og gnidningsfrit at komme frem, så ansatte, patienter og besøgende i langt højere grad end i dag vælger den kollektiv trafik.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Initiativet vil understøtte verdensmål 11 (bæredygtige byer og lokalsamfund), da rejser med kollektiv trafik vil reducere støj, forurening og klimabelastning.

Fremsat af: Miljø- og klimaudvalget**Formål og indhold:**

Antallet af PFAS-forureninger vokser og udgør en risiko for borgernes helbred. Der er meget lidt viden om metoder til oprensning og deres effektivitet.

Vi ønsker at udvikle nye og effektive metoder til oprensning af PFAS-forureninger i et offentligt /privat samarbejde med virksomheder og forsyningsselskaber.

PFAS er en gruppe af kemikalier, som har haft en stor udbredelse i mange forskellige industrier – herunder i fx brandslukningsskum. Stofferne er desuden giftige og ikke-nedbrydelige i naturen, hvilket betyder, at grænseværdierne for både jord og grundvand er overskredet mange steder.

Regionerne og andre parter er i gang med at udrede problemets omfang, men det fremstår tydeligt, at der bliver behov for at udvikle og teste rensemetoder. Fx ved vi, at der på en del af de afværgeanlæg, der i dag renses grundvandet for klorerede opløsningsmidler, også findes PFAS. Og desværre virker rensemetoderne for klorerede opløsningsmidler ikke særlig godt overfor PFAS. Samtidigt undersøger regionen aktuelt en række mulige PFAS-forurenede grunde, hvor vi forventer at skulle rense kraftigere PFAS-forureninger.

Der findes flere forskellige lovende metoder til rensning af PFAS-forurenede grundvand, udviklet af forskellige danske og udenlandske firmaer. Men der er stor forskel på hvor effektive metoderne er overfor de forskellige PFAS-stoffer, og det er endnu også uklart hvordan den lokale vandkemi påvirker effektiviteten (fx koncentrationsniveauer, tilstedeværelse af klorerede stoffer, uorganisk kemi osv.).

Administrationens bemærkninger:

Administrationen igangsætter allerede i foråret 2022 én eller flere her-og-nu-rensninger af PFAS på eksisterende afværgeanlæg, hvor effektiviteten af nogle af de rensemetoder afprøves. Det foreslås at tage afsæt i det forløb og de indledende erfaringer og på den baggrund igangsætte et projekt i tre trin:

Trin 1: En videre kortlægning af de aktører, der i dag arbejder med området. Dvs. både ”problemejere” (regioner, kommuner, forsvaret og vandforsyninger), men også de firmaer, der udvikler rensemetoder. Administrationen er allerede i kontakt med fem forskellige danske og et svensk firma.

Trin 2: En ”skrivebords”-sammenligning af de forskellige metoders fordele og ulemper, herunder anvendelsesområde, omkostninger, sikkerhed for effekt og bæredygtighed.

Trin 3: Test af de mest lovende metoder på et eller flere af regionens eksisterende afværgeanlæg.

Administrationen foreslår at gennemføre projektet som et samarbejdsprojekt med de problemejere og renseteknologi-firmaer, som identificeres som relevante i trin 1 og 2. Regionen har medarbejdere med stor erfaring i at drive sådanne projekter, og med stor viden om både afværgeanlæg, rensemetoder og PFAS.

Såfremt der skal igangsættes test af metoder, skal der ske en prioritering af midler hertil.

Udbyttet af projektet bliver, at regionen er klar til at igangsætte fuldskala PFAS-rensning af grundvandet på de lokaliteter, der viser sig at udgøre en risiko. I løbet af projektet kan der opstå udfordringer med selv den mest lovende teknik. Dette kan kræve yderligere udvikling, før teknikken er helt klar til fuldskala. De firmaer, der er med i projektet, vil kunne anvende resultaterne, som en benchmarking af deres teknik.

Forslagets konsekvenser:

Forslaget er et tekstforslag. Der er ikke en beregning af økonomiske konsekvenser.

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Antallet af kortlagte PFAS-forureninger vokser og udgør en risiko for borgernes helbred. PFAS er en gruppe af kemikalier, som har haft en stor udbredelse i mange forskellige industrier – herunder i fx brandslukningsskum. Stofferne er desuden giftige og ikke-nedbrydelige i naturen, hvilket betyder, at grænseværdierne for både jord og grundvand er overskredet mange steder.

Regionerne og andre parter er i gang med at udrede problemets omfang, men det fremstår tydeligt, at der bliver behov for at udvikle og teste rensemetoder, da der er meget lidt viden om metoder til oprensning og deres effektivitet. Regionen vil derfor fortsætte sit arbejde i samarbejde med virksomheder og forsyningsselskaber for at finde nye og effektive metoder til oprensning af PFAS-forurening.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget understøtter direkte indsatsen for at indfri målsætningerne i regionens FN's verdensmålshandlingsplan og især følgende verdensmål: 6 Rent vand og sanitet, 3 Sundhed og trivsel og 13 Livet i havet

Initiativ: 9.2 Sundhedsinnovation og uddannelse - fremtidens sundhedssektor tættere på nutidens

Fremsat af: Fastholdelses- og rekrutteringsudvalget

Formål og indhold:

Formålet med budgetforslaget er at styrke Region Hovedstadens muligheder for at løse udfordringer ift. rekruttering og fastholdelse. Budgetforslaget fremmer derudover potentialet for, at studerende og klinikken samarbejder arbejder med udfordringer indenfor ulighed i sundhed, digitalisering og bæredygtighed.

Siden 2016 har Copenhagen Health Innovation (CHI) arbejdet fokuseret på at styrke hovedstadsregionens sundhedsinnovation og uddannelser ved at skabe gode rammer for samarbejde og udvikling af kreative løsninger og læring. Det sker konkret ved at sætte regionens kliniske afdelinger sammen med studerende fra flere forskellige typer uddannelser i et samarbejde om at løse konkrete udfordringer og udvikle nye arbejds gange eller konkrete fysiske produkter og teknologier.

Samarbejdet mellem studerende og klinik giver muligheder for rekruttering og fastholdelse ved, at de studerende fra mange forskellige uddannelser (ikke kun sundhedsuddannelser) får øjnene op for, at sundhedsvæsenet består af attraktive arbejdspladser, hvor der er brug for mange forskellige kompetencer.

Samtidig er samarbejdet med til, at de nuværende medarbejderne får mulighed for at arbejde på nye måder og med andre typer faggrupper – det viser sig mange steder at skabe arbejds glæde og energi hos medarbejderne samtidig med at nye arbejds gange eller metoder implementeres til gavn for patienter, borgere og medarbejdere.

Sundhedsvæsenet har brug for innovation, men evnen til at skabe innovative løsninger og tilgange/arbejds gange kommer ikke af sig selv. Ved at tænke innovation ind i måden vi uddanner på og ind i det daglige arbejde i klinikken, kan vi skabe gode muligheder for at udvikle nye, nødvendige og bæredygtige løsninger til fremtidens sundhedsvæsen.

CHI's fire hovedindsatser er:

- 1) Facilitere innovations- og uddannelsessamarbejder ml. regionens klinikker/afdelinger og uddannelses- og forskningsmiljøer i Storkøbenhavn. Udfordringer fra klinikken identificeres og beskrives, hvorefter studerende fra en lang række uddannelser analyserer, behovsafdækker og udvikler løsninger til klinikken. Formålet er både at opnå læring og at udvikle løsninger.
- 2) Udvikle og kommunikere via den digitale platform CoBox. Formålet med CoBox er at gøre det nemmere for klinikere og uddannelser at finde hinanden, bygge på eksisterende viden og udvikle værdifulde projekter sammen.
- 3) Udvikle tværgående aktiviteter: Eksempelvis "Bæredygtighedschallenge" i partnerskab med Region Midtjylland og Region Nordjylland. Udvikle og facilitere seminarer, webinarer og workshops på tværs af sektorer og uddannelsesinstitutioner.
- 4) Health Innovators – 10 ugers idéudviklingsprogram for entreprenante studerende på tværs af uddannelsesinstitutioner i Storkøbenhavn (DTU, KU, KP, Det Kongelige Akademi). 10,8 millioner har projekterne i Health Innovators rejst i alt via bl.a. mikrolegater og Innovationsfonden.

Forslagets konsekvenser:

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk	1,5	1,5	1,5	1,5
Øvrig drift	1,8	1,8	1,8	1,8
Etableringsudgifter				
Årsværk	2	2	2	2
Samlet udgift	3,3	3,3	3,3	3,3

Finansiering:

Sundhedskassen	0,5
Den regionale udviklingskasse	0,5
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Region Hovedstaden står over for en række udfordringer, som kræver innovative løsninger og ikke mindst udvikling af gode partnerskaber på tværs af fagligheder, sektorer og organisationer. Men evnen til at skabe innovative løsninger kommer ikke af sig selv. Ved at tænke innovation ind i måden vi uddanner på og ind i det daglige arbejde i klinikken kan vi skabe gode muligheder for at lære og udvikle nye og nødvendige løsninger til fremtidens sundhedsvæsen.

Det er derfor afgørende, at Region Hovedstaden fortsat har som ambition at udvikle gode partnerskaber mellem uddannelsesinstitutioner og hovedstadens hospitaler. Derfor afsætter vi 3,3 mio.kr. til Copenhagen Health Innovation (CHI) i Region Hovedstaden, som skal skabe rammerne for, at praksis og uddannelse kan mødes og sikre, at de studerende bliver bedre rustet til at fortsætte den idérige indsats, når de træder ud på arbejdsmarkedet.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget bidrager især til verdensmål 4 (kvalitetsuddannelse), da det vil øge de studerendes og de ansattes kompetenceniveau, samt verdensmål 8 (anstændige jobs og økonomisk vækst), da det vil forbedre arbejdsmiljøet.

Initiativet understøtter derudover verdensmål 3, 10 og 12. Verdensmål 3 og 10 vedr. lighed i sundhed i form af facilitering og udvikling af samarbejde ml. Region H og Københavns Kommune med fokus på socialt udsatte. Verdensmål 12 vedr. bæredygtighed i sundhedssektoren i form af at studerende på tværs af landet udvikler bæredygtige løsninger til nutiden sundhedssektor.

Initiativ: 9.3 Bæredygtigt og cirkulært byggeri samt genanvendelse af byggematerialer og overskudsjord

Fremsat af: Miljø- og klimaudvalget

Formål og indhold:

Sammenlægning af det fælles administrative forslag ”Regional indsats for understøttelse af bæredygtigt og cirkulært byggeri”, og de to politiske forslag om ”Forøget genanvendelse af byggematerialer” og ”Viden om genanvendelse af affaldsjord”.

1) Bæredygtigt og cirkulært byggeri

Byggeriet i Danmark står for godt 40 pct. af samfundets energiforbrug, 20 pct. af den totale CO₂-udledning, 35 pct. af materialeforbruget, 30 pct. af affaldsproduktionen og det bruger store mængder af primære ressourcer som sand, grus og sten.

Region Hovedstaden som virksomhed er selv en af de store bygherrer med en bygningsportefølje på cirka 2 mio. m² areal fordelt på en række større hospitalsprojekter, centre og virksomheder. Klimaregnskabet 2021 viser, at der ligger ca. 23 % af regionens CO₂-udledning inden for byggeri, anlæg og renovering. Regionen som bygherre er fokuseret på omstillingen til bæredygtigt byggeri og derfor indeholder ”Region Hovedstadens Handlingsplan for FN’s verdensmål” indsatsen ”Byggeri med bæredygtighed og samfundsansvar som grundsten”.

Regionen, som geografisk område, er der hvor der bygges mest, og her er byggeaffald (i størrelsesordenen 1 mio. tons/år) den næststørste affaldsfraktion efter restaffald, og byggeriet producerer mindst dobbelt så meget overskudsjord som byggeaffald. Der er et stort potentiale for cirkulært byggeri, hvor primære råstoffer i byggeriet erstattes af genanvendte byggematerialer og overskudsjord. Det vil samtidig bidrage væsentligt til at sænke CO₂-udledningen. Da Region Hovedstaden er myndighed for råstofindvinding har regionen en særlig interesse i at understøtte denne omstilling.

2) Forøget genanvendelse af byggematerialer

Som led i indsatsen for at nedbringe anvendelsen af jomfruelige råstoffer, ønskes initiativer som kan understøtte genanvendelse langt højere end nu, f.eks. et seriøst forsøg på at udvikle og øge genanvendelsesprocenten, samt metoder til oplag af forurenede jord/materialer til fremtidig genanvendelse.

Eksempelvis nævnes muligheden for, at forurenede slam fra Københavns Havn lægges ”til tørre”, således at organisk materiale nedbrydes og at tørstoffet efterfølgende anvendes i byggeriet.

3) Viden om genanvendelse af affaldsjord

I Hovedstadsområdet produceres store mængder overskudsjord, som alene deponeres. Der ønskes en redegørelse om mængderne der deponeres, hvor de deponeres, planerne for deponering og de konkrete potentialer for oparbejdelse til ny brug. Endeligt redegøres for, hvordan de oparbejdede mængder kan anvendes og hvordan de bringes effektivt i spil på markedet for råstoffer. Redegørelsen må meget gerne trække på udenlandske erfaringer.

Administrationens bemærkninger:

Bemærkninger til 1) Bæredygtigt og cirkulært byggeri

Region Hovedstaden er i gang med at udarbejde en strategi for bæredygtigt byggeri, som forelægges politisk i efteråret 2022. Strategien indeholder pejlemærker og mål samt aktiviteter, der udover at reducere miljø- og klimabelastningen fra regionens egne byggeanlægsaktiviteter også har fokus på den økonomiske og sociale bundlinje.

Samtidig arbejder Region Hovedstaden i geografien sammen med kommuner, virksomheder og vidensinstitutioner om at understøtte hele regionens udvikling inden for cirkulært byggeri og ressourceeffektivitet, for eksempel gennem projekterne CityLoops, Affald og Ressourcer på Tværs, Partnerskab for overskudsjord og ressourcer og som tovholder på Nationale rundbordsamtaler om cirkulært byggeri. Regionen Hovedstaden har endvidere iværksat et udviklingsprojekt med Vejdirektoratet og DTU, hvor det undersøges, om lerjord kan anvendes som byggemateriale.

Regionen Hovedstadens indsats omfatter bæredygtigt byggeri med regionen som bygherre og cirkulært byggeri i Region Hovedstaden i geografien. Ved af afsætte ressourcer til dedikerede medarbejdere, kompetenceopbygning, udvikling af metoder og værktøjer samt demonstrationsprojekter kan regionen i højere grad systematisere og understøtte den bæredygtige og cirkulære omstilling, så regionen kan gå fra enkeltstående demonstrationsprojekter til at bæredygtigt og cirkulært byggeri bliver almindelig praksis – både som bygherre og inden for regional udvikling.

Administrationen foreslår,

at Region Hovedstaden **som bygherre** går foran og arbejder med bæredygtigt byggeri og cirkulære kredsløb for egne byggerier og bygge- og anlægsaffald. Der afsættes et fuldtidsårsværk til at implementere og forankre strategien for bæredygtigt byggeri på tværs af regionen som virksomhed. De første tre år vil være en modnings- og læringsperiode, hvor initiativer afprøves og viden opsamles og deles. Der vil fx være fokus på aktiviteter som:

- Mulighed for bæredygtighedscertificering af byggerier
- Udvikling af konkrete værktøjer og metoder inden for bæredygtigt byggeri
- Gennemførelse af pilotprojekter med fokus på genbrug af byggematerialer
- Kompetenceopbygning i forhold til eksekvering af strategien
- Struktureret erfaringsopsamling og vidensdeling vedr. bæredygtigt byggeri
- Udvikling af udbudsrammer, hvor tildelingskriterierne i højere grad vægter totaløkonomiske bæredygtige løsninger.

Herudover foreslås, at der afsættes midler til kompetenceudvikling og evt. ekstern bistand (0,5 mio. i 2023 og 0,2 årligt i 2024-2027).

Administrationen foreslår,

at Region Hovedstaden **som regional udvikler** medvirker til at udvikle og modne rammer, strukturer og samarbejder og opbygge kompetencer hos byggeriets aktører, som kan fremme bæredygtigt og cirkulært byggeri og understøtte et cirkulært materialeflow hos og på tværs af kommuner og virksomheder. I dag er det relativt problemfrit at bygge med genanvendte materialer i mindre skala, mens der er et yderligere potentiale for at indtænke og gennemføre genanvendelse af materialer i stor skala og som fast praksis i byggesektoren. Der vil være

fokus på følgende indsatser:

- Som videns- og samarbejdspartner vil regionen inspirere, informere, vejlede og uddanne kommuner og andre store bygherrer til cirkulært byggeri, renovering og drift af bygninger, håndtering af byggeaffald, samt effektiv ressourceudnyttelse og råstofplanlægning.
- Som facilitator vil regionen samle og understøtte aktører i at danne materialehubs som skaber de manglende fysiske rammer for materialestrømmene: materialebanker, logistik/transport, kvalitetssikring og dokumentation, samt digitale markedsplatforme.
- Som politisk aktør vil regionen give indspil til lokal og national regulering og rammevilkår.
- Som aktør inden for uddannelser og kompetencer vil regionen samarbejde med byggeriets fagforbund om uddannelse og efteruddannelse inden for cirkulært og bæredygtigt byggeri.

En indsats for regionen som geografisk område til understøttelse af cirkulært byggeri kan struktureres efter den model der blandt andet er kendt fra Region Hovedstadens elbilindsats Copenhagen Electric. Indsatsen som regional udvikler kan skaleres afhængigt af ambitionsniveauet.

Administrationen foreslår,

at regionen **som råstofmyndighed** fortsætter med at drive partnerskab for overskudsjord og ressourcer (jf. punkt 2 B). Partnerskabet er et samarbejde med kommunerne om at lave prognoser for bygge og anlægsaffald og overskudjord og samtænke det med råstofplaner og behovet for ressourcer til byggeriet, arbejde med materialebanker for sekundære ressourcer, samt teste byggeri med jord.

Bemærkninger til 2) - forøget genanvendelse af byggematerialer

I forhold til slam fra Københavns Havn bemærker administrationen, at ressourcer fra søterritoriet ligger uden for regionens ressortområde. Endvidere antages det mineralske indhold i slammet at være meget lavt og dermed uforholdsmæssigt kostbart at oparbejde. Af samme årsager kan administrationen ikke anbefale, at regionen tager initiativer ift. slam fra Københavns Havn.

Administrationen kan foreslå følgende initiativer til øget genanvendelse af overskudsjord og andre sekundære ressourcer:

2A: Forøget genanvendelse af materialer som fremkommer ved Region Hovedstadens egne bygge- nedrivnings- og renoveringsprojekter.

2B: Styrket indsats for genanvendelse med fokus på partnerskaber og på virksomheder med stort potentiale for omlægning til øget brug af overskudsjord og sekundære råstoffer.

Ad 2A) – ressourcer i Region Hovedstadens egne nedrivnings- og renoveringsprojekter.

Region Hovedstaden er en af regionens største bygherrer. Regionens egne nedrivnings- og renoveringsprojekter frembringer meget store mængder byggeaffald (f.eks. mursten) som hidtil ikke har fundet anvendelse i regionens egne byggerier. Sådant anvendelse forudsætter viden og tidlig planlægning, samt mulighed for fysisk oparbejdning og midlertidig oplagring.

Administrationen foreslår

- At der foretages en afsøgning af potentialet for at genanvende regionens egne sekundære råstoffer i egne, planlagte byggerier (inden for en 5-årig periode).
- At det undersøges, om der kan etableres en ressourceplads, hvor der kan ske oparbejdning og oplagring af materialer. I den forbindelse kan det også undersøges, om der kan laves en løsning, hvor det pålægges de bydende entreprenører at dokumentere en genanvendelsesprocent eller lignende analogt med eksempelvis lærlingeklausuler.

Administrationen skønner, at der inden for de kommende år vil være et potentiale for produktion af sekundære råstoffer fra regionens egne nedrivnings- og renoveringsprojekter, samt potentiale for, at regionen genanvender egne materialer. Aktuelt foreligger dog ikke nærmere analyser, som kan ligge til grund for konkret bedømmelse af potentialet.

Mange af regionens igangværende bygge- og nedrivningsprojekter er på et relativt fremskredent stade og derfor af begrænset relevans, men administrationen ser f.eks. et potentiale ift. Nyt Hospital Bispebjerg, Ny Psykiatri Bispebjerg og BUC/Nordstjernen. I tilknytning til de nævnte projekter, skal der i de kommende år nedrives flere større bygninger og deraf et stort antal m². Hertil kommer betydelige renoveringsprojekter (og evt. nedrivning) på Blegdamsvej – blandt i forbindelse med at Mary Elizabeths Hospital tages i brug i 2026 og det nuværende Juliane Marie Center fraflytter fra lokaliteter i Centralkomplekset.

Som eksempel på ressourcepotentialet kan nævnes Bispebjerg Bygning 7, som skal nedrives i 2023, og som omfatter 27.000 etagemeter. En indledende materialekortlægning viser, at der her kan forventes produceret i størrelsesordenen 26.000 ton beton, tegl og mursten, 375 ton stål og 78 ton træ til genanvendelse. Ca. 400.000 mursten og 370 ton granitblokke forventes at kunne genbruges, evt. i regionens egne projekter. Hertil kommer beton som kan nedknuses og genanvendes, dels som tilslag til i ny beton og dels som bærelag og fyld.

I det fortsatte arbejde vil vi være opmærksomme på de muligheder der ligger for at genanvende ressourcer som afdækningen har vist, og det vil blive gjort i en helhedsvurdering hvor også de økonomiske rammer indgår.

Ad 2B) - indsats for genanvendelse med fokus på partnerskaber

Partnerskab for overskudsjord og ressourcer er et igangværende Region Hovedstaden-initiativ. Initiativet er i tråd med regionens råstofplanlægning og er en udmøntning af regionens handlingsplan for FN's verdensmål. Initiativet er hovedsagelig finansieret af regionen for perioden 2021 og 2022. Der arbejdes med at finde bæredygtige, tværkommunale løsninger og ressourceindsatser. De kommuner som medfinansierer partnerskabet tilbydes tillige prognoser for den forventede produktion af overskudsjord. Hidtidige resultater er gode og den store interesse for initiativet viser, at der er et betydeligt behov for et sådant partnerskab.

Administrationens foreslår,

- at Region Hovedstaden finansierer fortsat drift af partnerskabet i 2023, 2024 og 2025, og

- en målrettet indsats ift. virksomheder med et stort råstofforbrug og med betydeligt potentiale for omlægning til sekundære råstoffer. Eksempelvis har Næstved Forsyning vist, at der ifm. ledningsarbejder kan spares råstoffer, reduceres på mængden af overskudsjord og opnås en betydelig økonomisk gevinst.

Bemærkninger til 3 - viden om genanvendelse af affaldsjord

Aktuelt findes ingen overordnet administration eller plan for disponering af overskudsjord. Regionerne er myndighed ift. deponering af jord i råstofgrave, hvilket generelt ikke tillades, grundet hensynet til grundvandet. Jordflytninger skal kun i et vist omfang anmeldes til kommunerne, som også har anvisningspligt. Den altovervejende del af overskudsjorden disponeres af markedet, dvs. af private og offentlige aktører som alle disponerer ud fra egne interesser, bl.a. ser mange landmænd en økonomisk fordel i at udlægge overskudsjord på landbrugsarealer.

På landsplan produceres årligt i størrelsesordenen 15 mio. tons overskudsjord fra bygge- og anlægsarbejder (jf. Nordisk Ministerråd 2021:535). De årligt producerede mængder af overskudsjord overstiger således langt produktionen af byggeaffald.

Administrationen har siden 2013 taget flere initiativer med sigte på bæredygtig udnyttelse af overskudsjord, herunder som substitution for primære råstoffer, se <http://xn--jordhndtering-tfb.dk/>, ligesom *Partnerskab for overskudsjord og ressourcer* er et Region hovedstaden-initiativ, se <https://www.gate21.dk/partnerskab-for-overskudsjord-og-ressourcer/>

Administrationen forslår,

at der med relation til *Partnerskab for overskudsjord og ressourcer* udarbejdes en redegørelse som belyser følgende forhold i Region Hovedstaden:

- Anmeldte mængder af overskudsjord (2021)
- Udpegning af lokaliteter, hvor der er modtaget større jordmængder i 2021
- Udpegning af lokaliteter, hvor der påregnes modtagelse af større mængder overskudsjord

samt

- Vurdering af potentiale for oparbejdning: overskudsjord som sekundært råstof
- Forslag til, hvordan overskudsjord bringes i spil på råstofmarkedet
- Belysning af erfaringer fra udlandet.

Forslagets konsekvenser:

1) - Bæredygtigt og cirkulært byggeri

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk	2,8	2,8	2,8	2,8
Øvrig drift	1,5	1,2	1,2	1,2
Etableringsudgifter				
Årsværk	4	4	4	4
Samlet udgift	4,3	4,0	4,0	4,0

Budgetforslaget lyder på et beløb i størrelsesordenen 4,3 - 4 mio. kr. pr. år i fire år til at opbygge og drive indsatsen, der er beskrevet ovenfor. Indsatsen omfatter både regionen i rollen som bygherre i forhold til egen virksomhed (1 årsværk), og regionen som regional udvikler. Indsatsen rettet mod regionen som geografisk område kan skaleres afhængigt af ambitionsniveauet.

2) - Forøget genanvendelse af byggematerialer

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk	0,6	0,4	0,2	
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	2,0	1,0	0,5	
Årsværk	0,9	0,6	0,3	
Samlet udgift	2,6	1,4	0,7	

Partnerskab for overskudsjord og ressourcer kan skaleres op, f.eks. ved at udvide kredsen af partnere og ved at tage yderligere initiativer som kan understøtte den cirkulære økonomi. Dette skal ses i sammenhæng med budgetforslag om ”*Styrket indsats for cirkulært byggeri*”.

3) - Viden om genanvendelse af affaldsjord

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk	0,2			
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	0,4			
Årsværk	0,3			
Samlet udgift	0,6			

Det konkrete initiativ kan skaleres op til at være landsdækkende.

Initiativet vil understøtte Region Hovedstadens opgave som råstofmyndighed, dels til brug for Råstofplan 2024 og dels som grundlag for planlægning af nye, målrettede initiativer til fremme af cirkulær økonomi og ressourceeffektivitet.

Samlet for 1,2 og 3

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk	3,6	3,2	3,0	2,8
Øvrig drift	1,5	1,2	1,2	1,2
Etableringsudgifter	2,4	1,0	0,5	
Årsværk	5,2	4,6	4,3	4,0
Samlet udgift	7,5	5,4	4,7	4,0

Finansiering:*Bæredygtigt og cirkulært byggeri*

Sundhedskassen	1/3
Den regionale udviklingskasse	2/3
Det sociale område	

Forøget genanvendelse af byggematerialer

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Viden om genanvendelse af affaldsjord

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:Ad 1

For regionen som virksomhed skal initiativet ses som et element i realisering af den kommende "Strategi for bæredygtigt byggeri" der udspringer af indsatsen "Byggeri med bæredygtighed og samfundsansvar som grundsten" fra "Region Hovedstadens Handlingsplan for FN's verdensmål".

For regionen som geografisk område ligger initiativet i forlængelse af de gennemførte regionale udviklingsprojekter Affald og Ressourcer på Tværs og Partnerskab for Cirkulære Kommuner, samt den tidligere bevilling til "Fremme brugen af genanvendelige materialer som erstatning for jomfruelige råstoffer" (budget 2021).

Samlet set skal indsatsen fremme bæredygtigt og cirkulært byggeri og reducere CO₂-udledningen samt forbruget af primære råstoffer. Dette sker gennem en bred indsats, der skal implementere den kommende strategi for bæredygtigt byggeri i regionen og fremme et stabilt cirkulært materialeflow i egen drift- og myndighedsopgave samt understøtte cirkulært materialeflow hos og på tværs af kommuner, virksomheder og andre aktører.

Indsatsen bygger på:

- kompetenceopbygning, udvikling af metoder og værktøjer samt demonstrationsprojekter indenfor egne bygge- og anlægs arbejder samt
- prognoser og roadmaps for sekundære byggematerialer, samarbejde om at etablere og digitalisere nødvendige materialebanker og logistik, kompetencenetværk med kommuner og virksomheder samt samarbejde med fagaktører og uddannelsesinstitutioner.

Ad 2

Initiativerne skal ses i forlængelse af tidligere bevilling i budget 2021 om "Fremme brugen af genanvendelige materialer som erstatning for jomfruelige råstoffer", samt budget 2022 om "Genanvendelse af råstoffer" (forslag 8.1).

Overordnet skal initiativerne understøtte at det fremtidige råstofforbrug reduceres og fremme genanvendelse og øget cirkularitet. Dette kræver dels en afsøgning af potentialet for at genanvende regionens egne sekundære råstoffer i egne, planlagte byggerier (indenfor en 10-årig periode), dels et øget fokus på partnerskaber og på virksomheder med stort potentiale for omlægning til øget brug af sekundære råstoffer.

Ad 3

Initiativet er i tråd med Region Hovedstadens handlingsplan for FN verdensmål og understøtter regionens opgave som råstofmyndighed, dels til brug for Råstofplan 2024 og dels som grundlag for planlægning af nye, målrettede initiativer til fremme af cirkulær økonomi og ressourceeffektivitet.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Initiativet bidrager til:

- Verdensmål nr. 8: Anstændige jobs og økonomisk vækst. Fremme af kompetencer og bæredygtig økonomisk vækst indenfor byggesektoren.
- Verdensmål nr. 11: Bæredygtige byer og lokalsamfund. Mindre ressourceforbrug og CO2 udledning.
- Verdensmål nr. 12. Ansvarligt forbrug og produktion. Sikrer bæredygtige forbrugs- og produktionsformer.
- Verdensmål nr. 17. Partnerskaber for handling. Partnerskaber omkring cirkulær omstilling af byggeriet.

Initiativet er en udmøntning af målsætningerne i Region Hovedstadens handlingsplan for FN's verdensmål om, at 20 % af råstofforbruget er dækket af genanvendte materialer i 2030, at vækst i råstofforbrug dækkes af sekundære råstoffer samt at Region Hovedstadens byggeri i 2030 følger et højt bæredygtighedsniveau, og at Region Hovedstaden har konsolideret sin frontløberposition indenfor samfundsansvarligt hospitalsbyggeri.