

Region Hovedstaden
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Sagsnummer
[SagsID]
[Værdi for dokument-id]

Sagsbehandler [Dokument-
ejer Initialer]
Direkte [Dokumentejer
Telefon]
Fax [Dokumentejer Fax]
[Dokumentejer E-post]

CVR nr: 29 89 65 69

30. juni 2014

Høring om linjefordeling Region Hovedstaden

Folketinget har 11. juni vedtaget ændringer af Lov om Trafikselskaber, som blandt andet medfører, at kommunerne skal afgive ansvaret for linjer med regional betydning til regionerne, at der indføres en ny lovbestemt finansieringsmodel, samt at kommunerne skal bidrage til finansieringen af trafikselskabets administrative udgifter.

Den ny finansieringsmodel medfører, at der sker en økonomisk omfordeling mellem kommuner inden for hver region, men ikke mellem kommuner og regioner.

I bemærkningerne til loven er lagt op til, at regionerne udover de nuværende regionalt finansierede buslinjer overtager trafikbestilleransvaret for S-, R- og N-busser, idet disse linjer antages at varetage regionale betjeningsopgaver.

Trafikselskabet skal dog efter loven efter forhandling med kommuner og regioner beslutte hvilke buslinjer, der udgør det regionale busnet, som fra 2016 skal bestilles og betales af regionerne.

Movia har i samarbejde med KKR Sjælland, KKR Hovedstaden, Region Sjælland, Region Hovedstaden og Region Hovedstaden nedsat en administrativ styregruppe og en arbejdsgruppe, der har udarbejdet nærværende forslag til et sammenhængende regionalt net af busser og baner.

Forslaget er behandlet af Movias bestyrelse 26. juni, som har besluttet at udsende det i høring frem til 15. september.

Region Hovedstaden anmodes om bemærkninger til,

- *Om forslaget giver et sammenhængende regionalt busnet.*
- *Forslaget om at de økonomiske effekter ved ny finansieringsmodel og ny linjefordeling indføres over tre år fra 2016*

Regionen bedes fremsende sit høringssvar til Movia senest 15. september 2014.

Punkt nr. 12 - Høring vedrørende ny linjefordeling i Movia fra 2016

Bilag 1 - Side -2 af 3

Sagsnummer
[SagsID]
[Værdi for dokument-id]

Forslaget

Region Hovedstaden finansierer på nuværende tidspunkt linjerne 300S, 310R (delvist idet Frederikssund, Allerød og Furesø medfinansierer linjen), 320R, 330E og 500S, mens finansieringen af linjerne 400, 400S, 600S, 555 og 666 deles med Region Sjælland.

I forslaget til linjefordeling er alle S-linjer, R-linjer (undtagen linje 360R) og N-linjer overført til regional finansiering. Dertil kommer linje 5A, 120, 123, 173E og ny linje 375R, der ikke hører under kategorien S-, R- og N-linjer. Blandt de 5 linjer har særligt linje 5A (Husum Torv – Luft-havnen) været genstand for overvejelser, idet linjen på væsentlige delstrækninger har samdrift med linje 350S og dermed kan betragtes som regional, men har samtidig en afgørende rolle i den lokale betjening.

For Region Hovedstaden betyder det ud over de ovennævnte linjer, at linjerne 81N, 90N, 91N, 92N, 93N, 94N, 95N, 96N, 97N, 98N, 150S, 200S, 250S, 310R, 350S, ny 375R, 380R og 390R foreslås overført til regional finansiering.

Den overordnede omfordeling i Region Hovedstadens tilskud ses i tabel 1.

	Nuværende finansieringsmodel		Ny finansieringsmodel	
	Mio. kr.	Pct.	Mio. kr.	Pct.
Regionale busruter	96,9	21%	203,4	43%
Fællesudgifter busruter	0,0	0%	56,5	12%
Lokalbaner	111,8	24%	111,8	24%
Fællesudgifter lokalbaner	0,0	0%	5,1	1%
Fællesudgifter fast andel	263,3	56%	95,1	20%
Tilskud i alt	471,9	100%	471,9	100%

Tabel 1: Omfordeling af tilskud fra nuværende til ny fordelingsmodel.

I tabel 2 ses en specifikation af fællesudgifterne i Region Hovedstaden.

Specifikation af fællesudgifter, Region Hovedstaden		
	Mio. kr.	Pct.
Fællesudgifter fordelt på kommuner i Region Hovedstaden (busdrift)	139,3	47,1%
Fællesudgifter for Region Hovedstaden (busdrift)	56,5	19,1%
Fællesudgifter til lokalbaner	5,1	1,7%
Fællesudgifter fast andel	95,1	32,1%
Fællesudgifter i alt	296,0	100,0%

Tabel 2: Specifikation af fællesudgifter ved ny finansieringsmodel.

Punkt nr. 12 - Høring vedrørende ny linjefordeling i Movia fra 2016

Bilag 1 - Side -3 af 3

Sagsnummer
[SagsID]
[Værdi for dokument-id]

Forslaget er drøftet ved et møde den 20. juni med repræsentanter for Region Sjælland, Region Hovedstaden og Københavns Kommune, formandskaberne for KKR Sjælland og KKR Hovedstaden samt Movias formandskab. Parterne var enige om, at forslaget er egnet som grundlag for en høring af kommuner og regioner.

Såfremt der ønskes møde om forslaget med Movia, kan undertegnede kontaktes.

Resultatet af høringen drøftes i den politiske styregruppe, hvorefter endeligt forslag om hvilke linjer, der skal være regionale, behandles af bestyrelsen den 9. oktober.

Det samlede forslag med tilhørende konsekvensberegninger er nærmere beskrevet i vedlagte høringsnotat.

Venlig hilsen

Mads Lund Larsen
Bestyrelsessekretær

Notat



Til:

Kommuner i Region Hovedstaden og Region Hovedstaden

Kopi til:

Sagsnummer

[SagsID]

[Værdi for dokument-id]

Sagsbehandler [Dokument-
ejers Initialer]

Direkte [Dokumentejer
Telefon]

Fax [Dokumentejer Fax]
[Dokumentejer E-post]

18. juni 2014

CVR nr: 29 89 65 69

Høring om ny linjefordeling Hovedstaden

Baggrund

Ændring af Lov om Trafikselskaber blev vedtaget i Folketingen 11. juni 2014.

Loven fastlægger en ny fordelingsmodel for fælleskommunale linjer i Movias område.

Loven tiltænker endvidere regionerne et større trafikføberansvar, så det sikres, at regionerne varetager trafikføberansvaret for de buslinjer, der primært betjener regionale rejser. Transportministeriet har i bemærkningerne til lovforslaget vurderet, at S-, R- og N-linjer anses for at være af regional karakter og derfor flyttes til regional finansiering. Movias bestyrelse skal dog efter en konkret vurdering og forhandling med kommuner og regioner fastlægge, hvilke linjer der skal være regionale.

For at dække regionernes meromkostninger som trafikføber fastlægger loven, at kommunerne skal dække en del af de administrative udgifter, så regionerne hver for sig får uændrede omkostninger.

Den ændrede opgavefordeling skal således være DUT-neutral.

Den ændrede finansieringsmodel med tilhørende linjefordeling skal træde i kraft fra 1. januar 2016.

Movia har i dialog med KKR Sjælland, Region Sjælland, KKR Hovedstaden, Region Hovedstaden og Københavns kommune for begge regioner udarbejdet forslag til, hvilke linjer der samlet vil udgøre et regionalt busnet, som fra 2016 finansieres af regionerne.

Ved denne høring anmodes kommuner og regioner således om bemærkninger og eventuelle ændringsforslag til forslaget.

Den ny fordelingsmodel

Den ny lovbestemte fordelingsmodel indebærer, at linjer, der kører i én kommune, uændret finansieres af kommunen. For linjer, der kører i to eller flere kommuner, dækkes 80% af tilskudsbehovet af de kommuner linjen kører i med antal køreplantimer som fordelingsnøgle. De resterende 20% dækkes solidarisk af alle kommuner i regionen efter befolkningstal.

Movia har beregnet, at effekten af den nye fordelingsmodel i forhold til budget 2014 ville være, at 15 kommuner i regionen ville få meromkostninger på 36,5 mio. kr. årligt. Tilsvarende ville de resterende 13 kommuner spare.

Lovbemærkningernes udgangspunkt for udpegning af et regionalt linjenet

Det nuværende regionalt finansierede kollektive trafiknet består dels af Lokalbanerne i Nordsjælland dels af buslinjerne 200S, 300S, 310R (delvist kommunalt finansieret), 320R, 330E, 400/400S, 500S og 600S.

Som nævnt er der i bemærkningerne til lovforslaget lagt op til, at regionerne udover de nuværende regionalt finansierede buslinjer skal overtage trafikbestilleransvaret for S-, R- og N-busser, idet disse linjer antages at varetage regionale betjeningsopgaver. Kommunerne skal tilsvarende bidrage til de administrative udgifter.

Movia har beregnet, at 15 kommuner i regionen ville få meromkostninger på knap 49 mio. kr. årligt, samt at gevinsterne ved en sådan linjefordeling ville tilfalde de resterende 13 kommuner i regionen.

Forslag til regionalt busnet for Region Hovedstadens område

Der er i udarbejdelsen af forslaget lagt vægt på at fastlægge principper for hvilke linjer, der må betragtes som regionale. Dette med henblik på at tilvejebringe en løsning, der giver så god en fordeling af regionalt og kommunalt ansvar som muligt, samtidig med at kravet om DUT-neutralitet respekteres.

Det foreslås at Region Hovedstaden overtager trafikføreransvaret for i alt 23 buslinjer. Én R-linje vurderes primært at være af lokal betydning og bevares som kommunal i forslaget.

Følgende overordnede principper er lagt til grund

- Linjer der forbinder større bysamfund
- Linjer der betjener større rejsemål eller indgår med en særlig rolle i et netværk/opkobling til banerne

I lovbemærkningerne nævnes, at det vil være relevant at vurdere om linjer, der betjener 3 eller flere kommuner, har regional betydning.

Punkt nr. 12 - Høring vedrørende ny linjefordeling i Movia fra 2016

Bilag 2 - Side -3 af 12

Sagsnummer
[SagsID]
[Værdi for dokument-id]

Forudsætningen om DUT-neutralitet betyder, at der for Region Hovedstadens område ikke er mulighed for konsekvent at overføre buslinjer, der betjener mange kommuner til regional finansiering. Movia har beregnet, at det ikke engang vil være muligt at overføre de 6 buslinjer, der betjener 5 eller flere kommuner.

I stedet er det vurderet, hvordan et sammenhængende net bedst muligt kan etableres inden for den ramme, som kravet om DUT neutralitet giver. Der er således tale om en begrænset udvidelse af det regionalt finansierede busnet.

I det følgende er enkelte linjer vurderet ud fra om linjerne har en regional funktion.

S-buslinjer

- Der er tale om linjerne 150S, 200S, 250S og 350S, udover de S-busser regionen i forvejen har ansvaret for.
- Alle S-linjer indgår i Pendlernet og har selvstændige betjeningsopgaver, der kompletterer banebetjeningen.

Alle S-buslinjer har regional betydning og bør overgå til regional finansiering.

R-buslinjer

- Der er, udover de linjer regionerne i forvejen har ansvaret for, tale om 230R, 260R, 310R (i forvejen delvist finansieret af regionen) 360R, 380R, 390R,

Der er én R-buslinje linje 360R (Gilleleje – Helsingør), som primært har en lokal funktion. Linjen foreslås derfor bevaret som kommunal i Gribskov kommune.

Natbuslinjer

Linje 81N, Ballerup – Dragør

Linje 90N, Helsingør Station – Gilleleje Station

Linje 91N, Helsingør Station – Greve Station.

Linje 92N Frederikssund Station – Københavns Rådhusplads

Linje 93N, (Gevninge) – Roskilde Station – Københavns Rådhusplads

Linje 94N, Københavns Rådhusplads – Hillerød Station – Gilleleje Station

Linje 95N, Københavns Rådhusplads – Helsingør Station

Linje 96N, Københavns Rådhusplads - Slangerup

Linje 97N, Køge Station – Københavns Rådhusplads

Linje 98N, Roskilde Station – Frederikssund Station

Natbusserne betjener byfingrene langs S-banen, Kystbanen og København - Roskilde samt større bysamfund uden for banesystemet.

Alle natbusser har regional betydning og bør overgå til regional finansiering.

Linje 5A Husum Torv – Københavns Lufthavn.

Det er vurderet om A-buslinjer tætbyen har regional karakter. Generelt er de kendetegnet ved at betjene lokale rejsemål, store arbejdspladser og trafikale knudepunkter. Linjerne udgør sammen med banerne et sammenhængende net i tætbyen.

Linje 5A betjener som den eneste A-linje væsentlige hovedstrækninger parallelt med en S-bus og har stort set samme betjeningsmønster på fællesstrækningerne. Linjen kan dermed siges at have både lokal og regional karakter.

Linjen betjener sammen med linje 350S Frederikssundsvej – Nørrebrogade og Amagerbrogade – Amager Landevej. Linjerne betjener Nørrebro og Nørreport station, og tilsammen betjener linjerne den mest benyttede buskorridor gennem København.

På den baggrund foreslås linje 5A overført til regional finansiering.

Linje 173E Nørreport Station – Forskerparken. Fungerer som myldretidsforstærkning af linje 150S. Linjen har dermed en klar regional funktion og foreslås overført til Region Hovedstaden.

Ny linje 375R Rungsted Kyst Station – Hillerød Station. Kommunerne Hillerød, Fredensborg og Hørsholm har med trafikbestillingen 2015 besluttet at sammenlægge og opgradere linjerne 377 og 382E til en ny R-linje fra Rungsted Kyst st. via Kokkedal til Hillerød. Denne linje vurderes, at have en regional funktion og foreslås overført til Region Hovedstaden.

Linjer der krydser regionsgrænsen

Linje 120 Køge Station – Høje Taastrup Station. Linjen fungerer som tværforbindelse mellem Køge Bugt og Høje Taastrup. Linjen betjener erhvervsområder i Greve kommune beliggende vest for Køge Bugt Motorvejen med lang afstand til banebetjening og giver forbindelse til City 2. Linjen forbinder trafikale knudepunkter og kører desuden over regionsgrænsen. Linjen foreslås overført til finansiering af de to regioner.

Linje 123 Glostrup Station – Høje Taastrup Station – Roskilde Station. Linjen kører langs banen, men der er relativt stor afstand mellem stationerne. Buslinjen giver forbindelse til de trafikale knudepunkter Roskilde, Høje Taastrup og Glostrup og betjener en række større erhvervsområder samt indkøbscentre Ros Torv og City 2, der har stor afstand til en station. Linjen kører desuden over regionsgrænsen. Linjen foreslås overført til finansiering af de to regioner.

Movia har beregnet, at forslaget reducerer udsvingene mellem kommunerne, så 13 kommuner får en ekstraomkostning på i alt 41 mio. kr. Mens øvrige 15 kommuner opnår besparelser.

Administrationsudgifter fremtidig fordeling

Når regionerne overtager buslinjer med regional betydning skal tilsvarende omkostninger efter lovforslaget overføres som administrative udgifter til busdriften. De administrative udgifter fordeles efter køreplantimer i regioner og kommuner. Der er således en direkte sammenhæng mellem, hvor mange udgifter regionerne overtager og overdrager, så omfordelingen af ansvar bliver DUT-neutral.

Regionalt administrationsbidrag	Administrationsbidrag budget 2014	Basis R-, N- og S-linjer		Forslag	
		Mio. kr.	Regionalt administrationsbidrag	Mio. kr.	Regionalt administrationsbidrag
Region Hovedstaden	257,5 mio kr	142,2	38,6%	95,1	32,1%

Med forslaget reduceres regionens administrationsbidrag til et minimum svarende til 32,1% af de nuværende administrative omkostninger.

Tilsvarende er der en direkte sammenhæng mellem hvor mange linjer, der overgår til regional finansiering, og det administrationsbidrag pr. køreplantime, som lægges ud på alle buslinjer efter antal køreplantimer på linjerne.

Administrative udgifter pr. køreplantime	Nuværende linjefordeling	R, N, S regionale	Forslag
	kr. pr. køreplantime	kr. pr. køreplantime	kr. pr. køreplantime
Region Hovedstaden med tilhørende kommuner	0	48,8	63,7

Med fastlæggelsen af hvilke buslinjer der overgår til regional finansiering fastlægges samtidig % satsen af de administrative udgifter, som hver region skal betale fremadrettet. Herved sikres, at effektiviseringer, p/l regulering og andre forhold, der ændrer administrationsudgifterne fordeles efter en fast nøgle på de administrative udgifter pr. køreplantime og regionernes administrationsbidrag. Nøglen revideres i forbindelse med større strukturændringer, hvor der flyttes buslinjer mellem kommuner og regioner.

Overgangsordning

Linjefordeling og dermed ansvar for beslutninger om ændringer gennemføres i 2016 i henhold til loven.

For enkelte kommuner indebærer den samlede omlægning en betydelig meromkostning. Derfor vil det være hensigtsmæssigt at indfase de økonomiske effekter over en periode.

Der foreslås en overgangsordning for indfasning af de økonomiske konsekvenser ved en ny model omfatter alle kommuner.

Overgangsordningen har således alene økonomisk betydning og giver kommuner, der får større omkostninger, en tid til enten at effektivisere busbetjeningen eller finde de nødvendige ekstra midler.

Effekterne gennemføres med 33 % i 2016, 66 % i 2017 og med fuld effekt fra 2018.

De beregnede effekter ved ny linjefordeling i forhold til budget 2014 anvendes i overgangsordningen, så der er tale om faste beløb for alle kommuner i overgangsårene.

Principper for fremtidige revisioner af linjefordeling

Efter lovforslaget kan det i princippet være op til årlig forhandling, hvilke linjer der er regionale, og hvilke der er kommunale. Det indebærer, at også de regionale administrationsbidrag skal fastlægges årligt.

Det er imidlertid vurderingen, at det ikke vil være hensigtsmæssigt årligt at revidere linjefordeling og administrationsbidrag.

Lovforslaget tilføjer et nyt 2. punkt i § 9 om trafikplanen, som Movia skal udarbejde mindst hvert fjerde år: *Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.*

Det foreslås i stedet, at linjefordelingen mellem kommuner og regioner lægges fast i 2016 sammen med de tilhørende regionale bidrag til trafikselskabets administration og drift.

Herefter foreslås, at det i forbindelse med udarbejdelsen af Trafikplanen for Movia som en del af det flerårige budgetoverslag fastlægges om og hvornår, der i planens strategiske overslagsperiode konkret vil være anledning til at revidere linjefordeling og administrationsbidrag.

I den forbindelse foreslås, at trafikplanprocessen tilrettelægges, så trafikplanen vedtages i det første år efter nyvalg til regionsråd og kommunalbestyrelser.

Større strukturændrings konsekvens for ansvarsfordeling mellem kommuner og regioner indgår således som et element i fremtidige trafikplaner for Movia. Det kan for eksempel være i forbindelse med indfasning af metrocityringen, letbanen i ring 3, København – Ringsted og større planlagte strukturændringer af busbetjeningen.

Punkt nr. 12 - Høring vedrørende ny linjefordeling i Movia fra 2016
Bilag 2 - Side -8 af 12

Sagsnummer
[SagsID]
[Værdi for dokument-id]

Bilag 1 viser udsving for de enkelte kommuner første kolonner viser effekten af ny fordelingsmodel, de følgende kolonner viser effekter af fordelingsmodel og en overførsel af S-, R- og N-linjer til regional finansiering. De sidste kolonner viser effekterne af forslaget.

	Budget 2014	Ny Fordelingsmodel		Lovens linjefordeling		Forslag-Budget 2014	
	(mio. kr.)	Forskel	%	Forskel	%	Forskel	%
København	324,5	12,8	3,9%	22,8	7,0%	20,4	6,3%
Frederiksberg	60,5	-9,3	-15,4%	-6,6	-10,9%	-4,6	-7,6%
Albertslund	10,4	0,3	3,1%	1,3	12,4%	0,5	4,6%
Ballerup	22,9	4,0	17,6%	3,2	13,9%	3,8	16,7%
Brøndby	15,7	-0,3	-2,1%	0,1	0,6%	0,5	3,1%
Dragør	9,9	-3,1	-31,4%	-5,0	-50,2%	-4,9	-49,3%
Gentofte	37,4	-2,4	-6,4%	-0,9	-2,5%	-0,4	-1,0%
Gladsaxe	31,5	-1,5	-4,6%	-4,6	-14,5%	-3,8	-12,2%
Glostrup	9,0	1,9	21,7%	3,0	33,6%	2,5	28,4%
Herlev	13,8	1,0	7,0%	0,7	5,3%	1,2	8,5%
Hvidovre	25,1	-2,5	-10,0%	-3,0	-11,9%	-2,3	-9,1%
Høje-Taastrup	24,0	2,5	10,3%	4,2	17,4%	-0,6	-2,7%
Ishøj	4,1	0,8	18,4%	0,7	18,1%	0,5	11,7%
Egedal	21,3	-3,2	-14,8%	-2,6	-12,4%	-2,3	-10,8%
Lyngby-Taarbæk	30,4	1,9	6,1%	2,9	9,5%	3,3	10,9%
Rødovre	28,7	-5,3	-18,6%	-5,2	-18,2%	-4,3	-15,0%
Rudersdal	37,4	2,4	6,5%	4,0	10,7%	3,5	9,5%
Tårnby	19,1	1,6	8,3%	1,0	5,5%	0,3	1,6%
Vallensbæk	4,3	-0,7	-16,9%	-0,7	-16,0%	-0,6	-14,8%
Furesø	20,0	-0,7	-3,7%	-0,6	-3,0%	-0,3	-1,3%
Allerød	15,5	0,4	2,3%	0,2	1,6%	0,6	3,7%
Fredensborg	26,8	-2,4	-8,8%	-1,5	-5,7%	-2,4	-8,9%
Frederikssund	26,5	0,2	0,7%	-3,9	-14,8%	-3,5	-13,3%
Halsnæs	7,4	1,4	18,4%	1,6	21,5%	1,7	22,9%
Gribskov	24,0	-0,7	-2,9%	-9,5	-39,7%	-4,8	-20,1%
Helsingør	45,5	3,2	6,9%	1,2	2,6%	2,2	4,9%
Hillerød	30,5	2,3	7,6%	1,6	5,3%	-0,2	-0,7%
Hørsholm	14,6	-0,9	-5,9%	-0,8	-5,7%	-2,3	-15,9%

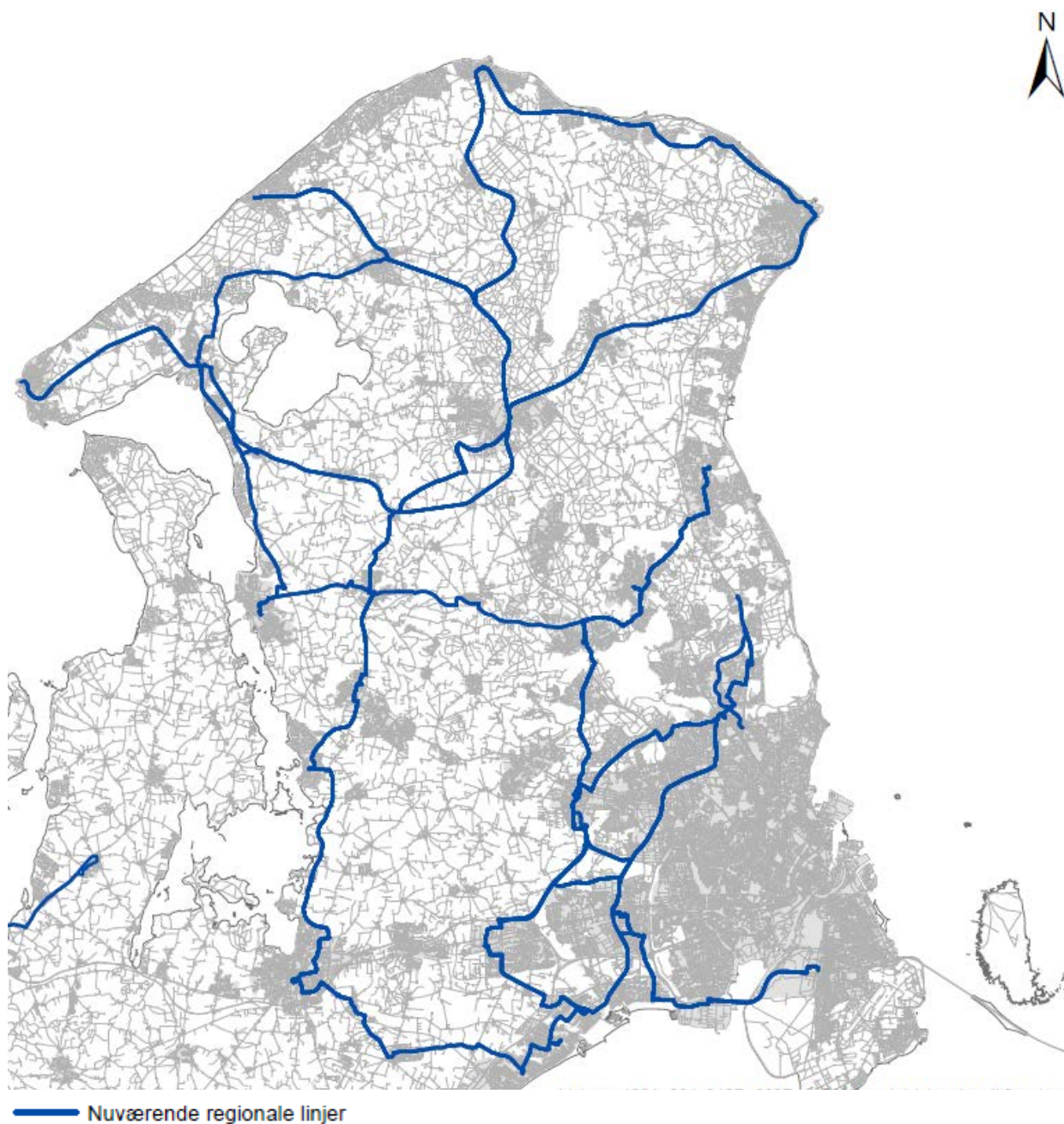
Punkt nr. 12 - Høring vedrørende ny linjefordeling i Movia fra 2016
Bilag 2 - Side -9 af 12

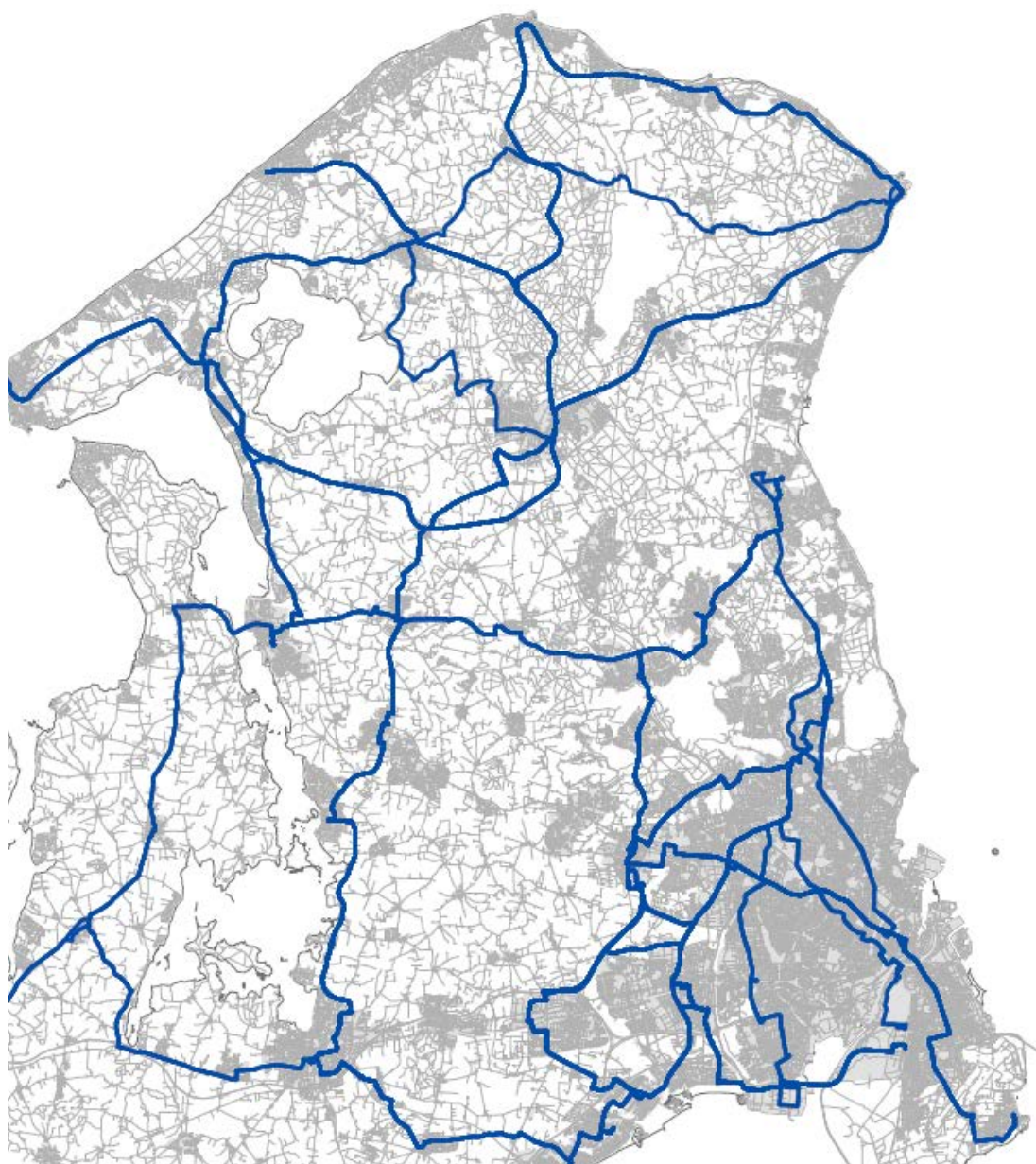
Sagsnummer
[SagsID]
[Værdi for dokument-id]

Bilag 2 viser kommunalt finansierede køreplantimer pr indbygger som konsekvens af ny fordelingsmodel, lovens overvejelser om linjefordeling og Movias forslag til linjefordeling

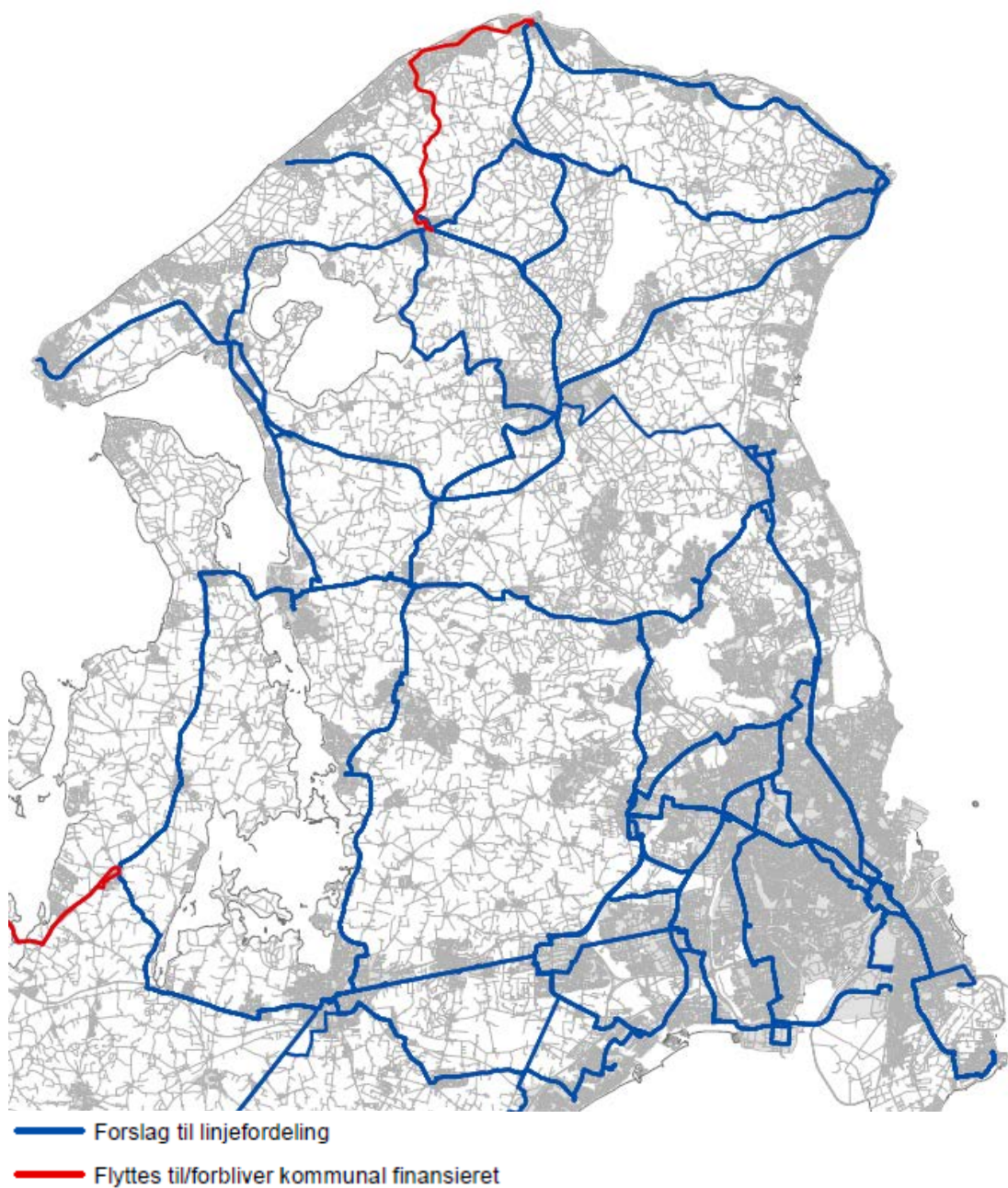
	Nuværende linjefordeling		Lovens linjefordeling		Forslag	
	Tilskud pr. indbygger	Køreplantimer pr. indbygger	Tilskud pr. indbygger	Køreplantimer pr. indbygger	Tilskud pr. indbygger	Køreplantimer pr. indbygger
København	580	2,227	621	1,998	617	1,670
Frederiksberg	593	1,542	529	1,501	548	1,501
Albertslund	372	1,298	419	1,266	390	1,102
Ballerup	475	1,381	542	1,094	555	1,094
Brøndby	459	1,103	461	1,000	473	1,000
Dragør	710	1,434	353	0,664	360	0,664
Gentofte	510	1,359	497	1,214	505	1,196
Gladsaxe	477	1,305	408	0,967	419	0,967
Glostrup	410	1,508	548	1,495	527	1,348
Herlev	511	1,583	538	1,305	555	1,305
Hvidovre	490	1,397	431	1,156	445	1,156
Høje-Taastrup	495	1,273	582	1,253	482	0,840
Ishøj	194	0,422	230	0,399	217	0,363
Egedal	506	0,791	443	0,772	451	0,772
Lyngby-Taarbæk	565	1,505	619	1,316	627	1,292
Rødovre	769	2,212	628	1,876	653	1,876
Rudersdal	682	1,745	756	1,530	747	1,455
Tårnby	460	1,615	485	1,338	468	0,951
Vallensbæk	290	0,488	244	0,470	248	0,470
Furesø	523	0,877	508	0,818	516	0,818
Allerød	645	1,277	656	1,151	670	1,151
Fredensborg	679	1,195	640	1,114	618	1,038
Frederikssund	598	1,223	509	0,821	518	0,821
Halsnæs	239	0,451	291	0,451	294	0,451
Gribskov	591	1,030	356	0,435	472	0,700
Helsingør	738	1,558	757	1,382	774	1,382
Hillerød	631	1,546	665	1,338	626	1,214
Hørsholm	597	1,626	563	1,248	502	1,073

Bilag 3 kort over linjer.





— S- og R-linjer og nuværende regionale linjer



Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

movia@moviatrafik.dk

Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Telefon +45 38 66 50 00
Web www.regionh.dk

Journal nr.: 14006332
Ref.: Søren Hammer

Dato

Høringssvar vedrørende ny linjefordeling i Movias område

Regionsrådet har på sit møde d. 23. september 2014 behandlet Movias høring om ny linjefordeling i hovedstadsregionen.

Regionsrådet hilser en ændring af Lov om Trafikselskaber velkommen, idet incitamenterne i den hidtidige lovgivning ikke har været tilstrækkelige. Det har blandt andet ikke været muligt for regionen at investere i anlæg til bussernes fremkommelighed, hvilket nu muliggøres. Derudover er det positivt, at regionen nu får mulighed for at drive et større og mere sammenhængende net af regionale busser – en opgave, som regionen tager på sig og vil arbejde på at optimere. Ved at flytte centrale ruter på tværs af kommunegrænserne til regionalt ejerskab er der potentiale for at udvikle ruterne og sikre kontinuitet i betjeningen.

Det må dog konstateres, at lovgivningen forhindrer en stringent og hensigtsmæssig overflytning af ruter fra kommunerne til regionen. Det kommer primært til udtryk ved at overflytningen indebærer ekstra omkostninger for de kommuner, der ikke overdrager linjer til regionen i samme størrelsesorden som de administrative udgifter, de skal overtage. Det gælder bl.a. Rudersdal, Halsnæs og Københavns Kommuner, som efter den nye lovgivning vil opleve markante udgiftsstigninger ved at skulle drive den samme mængde trafik. Ikke alle kommuner kan overdrage trafik til regionen, og derfor vil enhver overdragelse af busruter til regionen øge de økonomiske udsving blandt kommunerne.

Disse uhensigtsmæssigheder indebærer, at kun et minimum af linjer overføres til regionen, netop for at reducere de økonomiske udsving blandt kommunerne. Det er ikke hensigtsmæssigt og skyldes efter regionsrådets opfattelse, at lovgivningen ikke understøtter formålet med at flytte trafik med regional karakter til regionen.

Behov for lovrevision

Regionen finder på baggrund af ovenstående, at perioden fra 2016 og frem til næste trafikplanperiode bør tjene som forsøgsperiode, hvor eventuelle uhensigtsmæssigheder kan kortlægges og indgå en i proces frem mod næste trafikplanperiode, hvor relevante

Punkt nr. 12 - Høring vedrørende ny linjefordeling i Movia fra 2016
Bilag 3 - Side -2 af 2

ændringer kan gennemføres. Fokus bør her være på at sikre, at linjeflytninger sker ud fra et trafikalt perspektiv og ikke, som følge af den nye lovgivning, ud fra et økonomisk perspektiv.

Regionsrådets behandling af sagen er vedlagt.

Med venlig hilsen

Claus Bjørn Billehøj
Centerdirektør
cbb@regionh.dk

Punkt nr. 12 - Høring vedrørende ny linjefordeling i Movia fra 2016
Bilag 4 - Side -1 af 1



Regionens nuværende rutenet
- inklusive Lokalbanerne



Regionens rutenet fra 2016 (høring)
- inklusive Lokalbanerne
- eksklusive natbusser



NOTAT

Telefon +45 38 66 50 00
Web www.regionh.dk

Til Erhvervs- og vækstudvalget

Dato: 20. august 2014

BEMÆRK

Emnet behandles særskilt på EVU møde den 30. sept. 2014

Status på samarbejdet om den regionale ungeplan

Arbejdet med at formulere en fælles regional ungeplan i samarbejde med Region Sjælland, Beskæftigelsesregion Hovedstaden og Sjælland, KKR Hovedstaden og KKR Sjælland er i fuld gang. Der er enighed om, at ungeplanen skal være en fælles strategisk forståelsesramme for parternes fokus på og arbejde med at få flere unge i uddannelse og arbejde, så de bidrager til vækst. Desuden arbejdes der i øjeblikket på at konkretisere mulige indsatser fælles og individuelle under ungeplanen, og der er ved at blive planlagt en konference d. 5. november 2014.

Videndeling og -spredning centralt fokus i ungeplanen

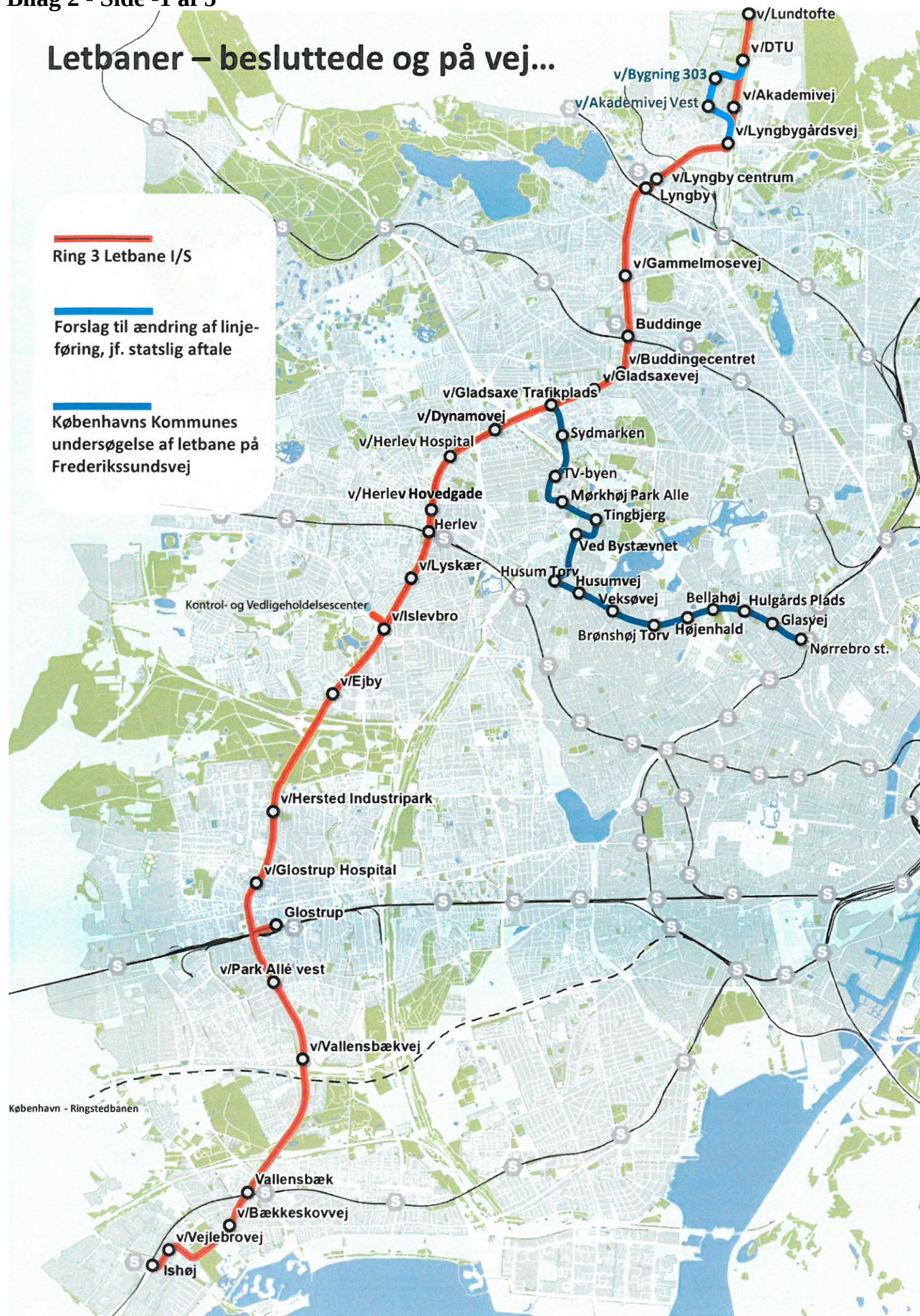
Der bliver løbende iværksat nye initiativer og indført nye praksisser for at få unge hurtigt videre fra folkeskolen til en kompetencegivende uddannelse i de enkelte kommuner. Kommunerne har værdifuld viden om målgruppen og effektfulde metoder, men denne viden bliver sjældent formidlet og implementeret andre steder, som har lignende udfordringer i dag. Der er brug for øget videndeling på tværs af kommunerne, hvis ungeindsatsen skal kvalificeres og effektiviseres yderligere. Her kan ungeplanen spille en vigtig rolle.

Parterne bag ungeplanen arbejder på administrativt plan i øjeblikket på at beskrive en række mulige konkrete indsatser under ungeplanen. Det undersøges bl.a., hvordan en regional videnenhed om uddannelse og beskæftigelse, koordineret af Region Hovedstaden, kan bidrage til, at viden om hvad der virker i forhold til at få unge i uddannelse og arbejde indsamles, systematiseres og formidles til aktørerne omkring de unge. Målet er, at effektive metoder og tiltag spredes og forankres på tværs af kommuner, uddannelsesinstitutioner, jobcentre og UU-centre.

Konference om ungeplanen d. 5. november kl. 9-13

De mulige konkrete initiativer vil blive præsenteret og diskuteret med centrale aktører på uddannelses- og beskæftigelsesområdet på en konference om ungeplanen d. 5. november. Målet er at få input til initiativerne fra en bred vifte af aktører, som har erfaring med området, og sikre kendskab og opbakning til, at parterne bag ungeplanen iværksætter en koordineret indsats for at få flere unge i uddannelse og arbejde. Erhvervs- og vækstudvalget vil blive inviteret til konferencen.

Letbaner – besluttede og på vej...



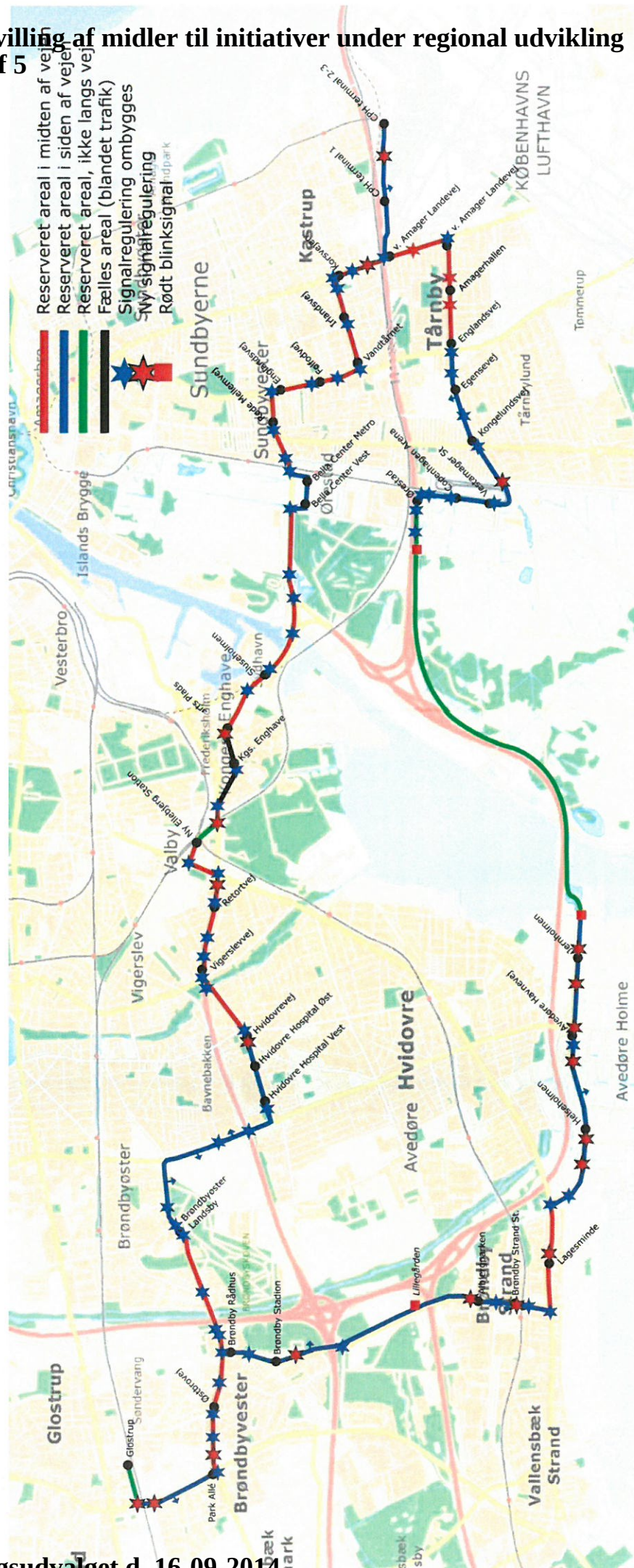


LETBANE GLOSTRUP - KASTRUP FASE 2 ANALYSE

PROJEKTLEDER: CHRISTINA MOSE

RAMBOLL

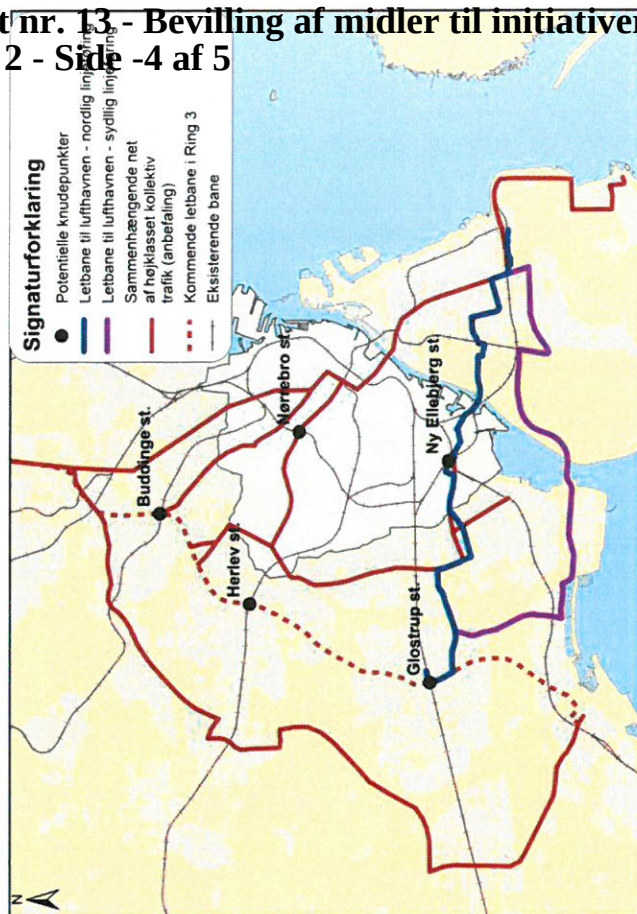
LINJEFØRINGOVERSIGT



RAMBØLL

SAMMENHÆNG

- Trængselskommissionens anbefalinger vedr. højklasset kollektiv trafik
- Forbinder knudepunkter og målpunkter



- Glostrup st. (S-tog, regional-tog, Ring 3-letbanen)
- Park Alle (Ring 3-letbanen)
- Brøndby Strand st. (S-tog)
- Ørestad st. (Metro, regional-tog)
- Copenhagen Arena st. (Metro)
- Vestamager st. (Metro)
- Kastrup st. (Metro, regional-tog)

- Glostrup st. (S-tog, regional-tog, Ring 3-letbanen)
- Park Alle (Ring 3-letbanen)
- Ny Ellebjerg st (S-tog, regional-tog, Metro)
- Sluseholmen st. (Metro)
- Bella Center st. (Metro)
- Kastrup st. (Metro, regional-tog)

	Sydlig linjeføring	Nordlig linjeføring	Nordlig linjeføring, etape
Strækningsslængde i km	24,2	21,0	10,4
Antal stationer	22	25	11
Stationsafstand i meter	1.150	875	1.041
Køretid i minutter	50	57	26
Rejsehastighed i km/t	29,2	22,2	23,7
Antal passagerer i mio./år	5,05	6,72	3,04
Rejsetidsbesparelse for eksisterende kollektive trafikanter i timer/år	32.000	587.000	262.000
Basisoverslag, i mia. kr.	1,85	1,88	0,8
Anlægsoverslag med 50 % korrektionsreserve, i mia. kr.	2,8	2,8	1,1
Driftsrelaterede anlægsudgifter i mia. kr.	1,1	1,2	0,6
Driftsomkostninger i mio. kr/år	137	139	66
Driftsindtægter i mio. kr/år	45	60	27
Selvfinansieringsgrad	33 %	44 %	41 %

Kriterier for tildeling af udviklingsmidler til store internationale kultur- og sportsevents.

Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Telefon +45 48 20 50 00
Direkte +45 20 56 12 59
Fax +45 48 20 56 61
Web www.regionh.dk

CVR/SE-nr: 30 11 36 83
Journal nr.: 14005870

Dato: 16. juni 2014

Beslutningstager	Regionsrådet i Region Hovedstaden beslutter hvilke events, der skal have støtte.
Tilskuddets karakter	Der afsættes årligt 10 mio. kr. i perioden 2015 til 2019 til en pulje til støtte af store internationale begivenheder i hovedstadsregionen. Midlerne kan anvendes til udvikling og gennemførelse af enkeltstående kultur- og sportsevents, der ellers ikke ville kunne afholdes i hovedstadsregionen. Der gives ikke tilskud til almindelig drift.
Tilskuddets formål	Events skal bidrage til at styrke hovedstadsregionens internationale markedsføring og samtidig bidrage til at gøre regionen til et attraktivt sted at leve, bo og besøge.
Kriterier	Følgende kriterier lægger vi til grund for vurdering af de indkomne ansøgninger. Der anvendes et pointsystem i forbindelse med vurderingen af de enkelte kriterier. 1. Bidrage til vækst Arrangøren skal kunne sandsynliggøre at begivenheden bidrager til vækst i hovedstadsregionen. Vækst kan fx være afholdelse af sideaktiviteter (outreach), der generer ekstra jobskabelse eller omsætning i andre virksomheder/brancher op til begivenheden. 2. Tilskuddet er nødvendigt Arrangøren skal dokumentere, at det ikke er muligt at gennemføre eventen på sædvanlige kommercielle vilkår uden det regionale tilskud. 3. Internationalt niveau Eventen skal have potentiale til at tiltrække et større antal internationale tilskuere, og dermed være trækplaster for internationale turister.

Punkt nr. 14 - Godkendelse af kriterier for tildeling af udviklingsmidler til store internationale kultur- og sportsevents

Bilag 1 - Side -2 af 3

4. Kapacitetsudnyttelse

Eventen bør i høj grad udnytte Hovedstadsregionens udvidede lokalemæssige kapacitet til gennemførelse af store, indendørs kultur- og sportsevents, der bl.a. skal skabe aktivitet i den nye multiarena i København, der åbner primo 2016.

5. Regional værdi og kompetenceløft

Arrangøren skal kunne sandsynliggøre, at eventen vil skabe blivende værdier i hovedstadsregionen. Det skal bl.a. beskrives, hvordan begivenheden skaber øget samarbejde og professionaliserer den indsats, der sker hos andre aktører på området. Det kan fx være etablering af nye typer af samarbejder mellem aktører, der sikrer forankring af ny viden og praksis.

6. Bredt partnerskab

Arrangøren skal sikre, at der står et bredt partnerskab bag eventen. Det kan fx være faglige organisationer, foreninger, kommuner og offentlige institutioner. Partnerskabet skal inkludere partnere fra turismebranchen.

7. Nyskabende

Arrangøren skal forholde sig til eksisterende events på området og sikre, at den påtænkte event er nyskabende. Det kan fx være gennem udvikling af ny måde at gennemføre eventen på eller kobling til et alternativt fagområde/branche, som kan give begivenheden et nyt særkende og profilering.

8. Finansiering

Det samlede budget for eventen skal være på minimum 4 mio. kr. og Region Hovedstadens støtte kan maksimalt udgøre 25 % heraf.

Ansøgningsfrister

1. oktober 2014 til events, der afholdes i perioden 2016. Regionsrådets beslutning foreligger december 2014.

1. oktober 2015 til events, der afholdes i perioden 2017. Regionsrådets beslutning foreligger december 2015.

1. oktober 2016 til events, der afholdes i perioden 2018. Regionsrådets beslutning foreligger december 2016.

1. marts 2017 til events, der afholdes i perioden 2018-2019. Regionsrådets beslutning foreligger december 2017.

Punkt nr. 14 - Godkendelse af kriterier for tildeling af udviklingsmidler til store internationale kultur- og sportsevents

Bilag 1 - Side -3 af 3

1. marts 2018 til events, der afholdes i perioden 2019-2020.
Regionsrådets beslutning foreligger juni 2018.

Kriterier

Arrangøren forpligter sig til at udarbejde en evaluering af aktiviteterne og i den forbindelse have et særligt fokus på, hvordan aktiviteterne har bidraget til at nå de opstillede mål i Begivenhedsstrategi for hovedstadsregionen. Evalueringen skal følge den evalueringsplan, som Region Hovedstaden har godkendt.

Kommunikation

Arrangøren forpligter sig til at inddrage Region Hovedstaden i den eksterne kommunikation om aktiviteterne, fx i forbindelse med publikationer, presseaktiviteter og afrapporteringer. Den presse- og kommunikationsplan, som Region Hovedstaden har godkendt, skal følges.