

TRAFIKUDVALGET

MØDETIDSPUNKT

22-05-2018 19:00

MØDESTED

Regionsgården, mødelokale H7+ H8

MEDLEMMER

Anne Ehrenreich	Medlem
Freja Södergran	Medlem
Martin Geertsen	Medlem
Susanne Due Kristensen	Medlem
Tormod Olsen	Medlem
Jens Mandrup	Formand
Martin Baden	Næstformand
Erik R. Gregersen	Medlem
Christoffer Buster Reinhardt	Medlem

INDHOLDSLISTE

1. Drøftelsessag: Strategiske indsatsområder i den regionale Trafik- og mobilitetsplan
2. Orienteringssag: Hillerød Station/Favrholm Station
3. Orienteringssag: Kvalitetstillæg ved metrorejser
4. Beslutningssag: Proces for trafikbestilling 2020
5. Beslutningssag: Budget 2019
6. Eventuelt

1. DRØFTELSESSAG: STRATEGISKE INDSATSOMRÅDER I DEN REGIONALE TRAFIK- OG MOBILITETSPLAN

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Regionsrådet godkendte i december 2016 "Handlingsplan 2017-2018" for den regionale vækst- og udviklingsstrategi (ReVUS), hvori der indgår 10 strategiske fyrtårnsprojekter. Trafik- og mobilitetsplanen er et af projekterne, og den skal bidrage til at få hovedstadsregionen til at hænge bedre sammen trafikalt. Fyrtårnsprojektet blev igangsat medio 2017 og forventes afsluttet i slutningen af 2018. Arbejdet sker i dialog med 20 kommuner og KKR Hovedstaden og forløber i to hoveddele: 1) en analysedel med fokus på trafikale udfordringer og strategiske indsatsområder og 2) Trafik- og mobilitetsplanen.

Resultatet af den første del om de strategiske analyser er sammenfattet i et diskussionsoplæg med forslag til anbefalinger og indsatser. Sagen fremlægges for trafikudvalget med henblik på en drøftelse af forslaget til strategiske indsatsområder og for at få trafikudvalgets input til det videre arbejde.

På mødet vil Founding Partner Maria Wass-Danielsen fra Urban Creators uddybe resultaterne af de strategiske analyser.

INDSTILLING

Administrationen indstiller overfor trafikudvalget:

- at drøfte forslagene til strategiske indsatsområder og bidrage med eventuelt yderligere områder, der kan indgå i det videre arbejde med Trafik- og mobilitetsplanen, og
- at diskussionsoplægget "En ny trafik- og mobilitetsplan" tages til efterretning (Bilag 1)

POLITISK BEHANDLING

Drøftet.

Martin Geertsen (V) deltog ikke i sagens behandling.

SAGSFREMSTILLING

Baggrund

Trafik- og mobilitetsplanen skal bidrage til at få hovedstadsregionen til trafikalt at hænge bedre sammen og anvise, hvordan den stigende trængsel på veje og i tog kan reduceres, således at den økonomiske vækst og udvikling understøttes.

Fyrtårnsprojektet tager bl.a. udgangspunkt i KKR Hovedstadens og Region Hovedstadens liste over prioriterede infrastrukturtiltag i hovedstadsregionen, vedtaget i regionsrådets møde 16. august 2016. Herudover inddrages resultaterne fra det igangværende ReVUS fyrtårnsprojekt om grøn mobilitetsplanlægning og fra Region Hovedstadens analyse om fremtidens transportbehov i samarbejdet med Metroselskabet og Hovedstadens Letbane om trafikale udfordringer og scenarier. Fyrtårnsprojektet understøtter således de politiske målsætninger i den Regionale Vækst- og Udviklingsstrategi (ReVUS) om, at hovedstaden og Greater Copenhagen skal blive et stærkt nordeuropæisk vækstcenter.

I det følgende gennemgås resultaterne af analysen om de trafikale udfordringer og scenarier (bilag 2) samt analyserne af de strategiske indsatsområder og det vedlagte diskussionsoplæg (bilag 1).

Ny analyse om trafikale udfordringer og scenarier

Alt tyder på, at hovedstadsområdet vil fortsætte med at vokse og tiltrække nye beboere og arbejdspladser. Det forventes, at der i 2035 vil være 19% flere rejser i hele hovedstadsområdet i forhold til i dag. Den øgede mobilitet skal håndteres af et transportsystem som på mange måder allerede i dag er under pres.

Imidlertid er det svært at forudsige, hvad befolkningsvæksten og den teknologiske udvikling konkret kommer til at betyde for hovedstadsregionen, og hvor de største udfordringer vil være. For at kunne

målrette indsatsen i Trafik- og mobilitetsplanen, har administrationen fået analyseret flere mulige fremtidsscenarier i et samarbejde med Hovedstadens Letbane. Analysen er en fortsættelse af et samarbejde med Hovedstadens Letbane og Metroselskabet om fremtidens transportbehov (bilag 2). I dette samarbejde indgår der yderligere en analysefase med undersøgelser af forslag til nye linjeføringer og strækninger som sammen med velbeliggende trafikale knudepunkter kan være en del af et sammenhængende transportnet. Et forslag til denne analysedel forventes fremlagt på trafikudvalgets møde 28. august 2018.

Analysen viser, at hovedstadsregionen i dag har tre hovedudfordringer:

Trængslen på vej- og banenettet stiger

De trafikale udfordringer på vejnettet er vokset støt siden 2010. En del rejsende bruger i gennemsnit mere end 30% af deres samlede rejsetid på at holde i kø om morgenen. Ligesom på vejene er presset på både regionaltoget og S-tog stort, specielt i myldretiden, hvor det er vanskeligt at tilbyde flere afgange og flere siddepladser.

Trafikken på tværs af regionen stiger

Erhvervsstrukturen og fordelingen af arbejdspladser i regionen har ændret sig de senere år, hvilket bl.a. har skabt mere trafik på tværs af hovedkorridorerne (fingrene). Den kommende letbane langs Ring 3 kommer til at betjene kommunerne i Ringbyen, men den tværgående trafik stiger også i de mindre befolkede områder længere ude i fingrene, hvor den kollektive trafik i dag ikke står så stærkt.

Den kollektive transports konkurrenceevne er under pres

Målt på tid kan den kollektive transport konkurrere med bilen i myldretiden i de stationsnære områder i centralkommunerne, Ringbyen og Fingerbyen, men den står svagt i de yderste dele af hovedstadsområdet. Analysen viser, at rejsetiderne i den kollektive transport er meget lange til og fra de tyndere befolkede områder. Derfor er bilen det oplagte valg for mange af de rejser, der begynder eller slutter i disse områder.

For at få et overblik over de fremtidige udfordringer opstilles der i analysen en række scenarier:

Scenarier for fremtidens udvikling

I analysen opstilles forskellige scenarier for, hvordan befolkningstilvæksten og arbejdspladserne vil fordele sig i regionen, og hvordan nye teknologier vil blive implementeret. I analysen indgår også de VIPprojekter,

som KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden er enige om. Hovedkonklusionen på analysen er, at hverken flere infrastrukturprojekter eller førerløse køretøjer i myldretiden kan løse trængselsproblemet i fremtiden, men at førerløse køretøjer kan afhjælpe mobilitetsudfordringerne i de tyndt befolkede områder, hvor den kollektive trafik i dag er under pres.

Trængselsudfordringen kan således ikke alene løses gennem traditionelle tiltag med udbygninger af vejinfrastrukturen og nye baneprojekter. Der er behov for en større vifte af virkemidler og helhedsorienterede løsninger, der skaber sammenhæng i transportsystemet.

Analyserne om de strategiske indsatsområder og diskussionsoplægget

Som en forberedelse til arbejdet med Trafik- og Mobilitetsplanen er der arbejdet med flere mulige indsatsområder, som kan øge mobiliteten, udnytte infrastrukturen bedre og optimere den enkelte rejse. Regionen har gennemført en række analyser, der konkretiserer udfordringerne og kommer med anbefalinger til indsatser.

I diskussionsoplægget (bilag 1) er resultaterne af analyserne og det øvrige strategiarbejde blevet samlet. Formålet er at danne fælles afsæt for den videre dialog om, hvilke strategiske indsatsområder den endelige Trafik- og Mobilitetsplan skal fokusere på.

I oplægget foreslås følgende strategiske indsatsområder, som drøftes på mødet:

Regional mobilitet

Indsatsområdet bør fokusere på rejser, der matcher regionale mål som fx pendlerture og rejser til og fra

regionen. Arbejdet med Trafik- og Mobilitetsplanen bør primært omfatte de rejser, der har et regionalt perspektiv, og som kan være med til at opfylde regionale visioner og mål.

Fremtidens kollektive transport

Hvis den kollektive transport i fremtiden skal bidrage til at afhjælpe en større del af den voksende trængsel, skal den kollektive transport geares til fremtidens udfordringer. I indsatsområdet skal der fokuseres på den kollektive transports styrker og barrierer i forhold til at skabe en sammenhængende transport, der kan konkurrere med privatbilen, der hvor det geografisk og befolkningsmæssigt giver mening.

Fremtidens kollektive transportknudepunkter

Hvis en større del af borgernes rejsebehov frem mod 2035 skal dækkes af den kollektive transport, er det vigtigt, at indsatsområdet fokuserer på, hvordan transportknudepunkternes trafikale funktion kan styrkes, og hvordan skift mellem forskellige transportmidler kan optimeres, fx med delebiler og cykling.

Trafikinformation og trafikledelse

Indsatsområdet fokuserer på, hvordan den samlede kapacitet i transportsystemet kan øges uden at foretage omfattende investeringer i den fysiske infrastruktur. Svaret kan findes i bl.a. bedre trafikinformation, som fx en "vejrudsigt" for trafikken 2-3 dage frem og intelligent trafikledelse som fx grønne bølger på tværs af kommunegrænser

Tværgående indsatser

Ny teknologi og nye forretningsmodeller er ligeledes et oplagt fokusområde. Nogle af de helt store spørgsmål knytter sig til førerløse biler. Vil de primært blive introduceret som en delebilsordning, eller kommer de i højere grad til at erstatte den privatejede bil? Svaret kender vi ikke, men det kan skabe helt nye grupper af bilister og øge efterspørgslen på biler. Nye forretningsmodeller, der bygger på digitale løsninger, forandrer mange traditionelle brancher i disse år. Det gælder også den kollektive transport. Branchen bliver udfordret af kapitalstærke virksomheder og bilproducenter, der udvikler førerløs teknologi og sælger løsninger kaldet MaaS – Mobility as a Service.

Det videre arbejde i 2018

Arbejdet med selve Trafik- og Mobilitetsplanen fortsætter frem til slutningen af 2018, hvor et forslag vil blive forelagt trafikudvalget og regionsrådet. Planen skal udpege de indsatsområder og virkemidler, der kan mindske den stigende trængsel og skabe en sammenhængende trafik. Derfor vil der fortsat være en løbende dialog med den kommunale partnergruppe og KKR Hovedstaden. Administrationen vil desuden fortsætte dialogen fra 2017 med faglige eksperter, myndigheder, trafikoperatører og øvrige interessenter.

KONSEKVENSER

Ved en tiltrædelse af indstillingen drøftes det hidtidige arbejde med analyserne og forslaget til de strategiske indsatsområder, ligesom trafikudvalgets bemærkninger og eventuelle forslag til nye områder vil indgå i administrationens videre arbejde med Trafik- og mobilitetsplanen.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen forelægges trafikudvalget den 22. maj 2018.

DIREKTØRPÅTEGNING

Diana Arsovic Nielsen

JOURNALNUMMER

BILAGSFORTEGNELSE

- 📎 1. Diskussionsoplæg til regionens Trafik- og mobilitetsplan 2018
- 📎 2. Trafikale scenarier for hovedstadsområdet
- 📎 3. Præsentation vist på mødet

2. ORIENTERINGSSAG: HILLERØD STATION/FAVRHOLM STATION

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Baggrunden for sagens fremlæggelse er, at projekterne for ombygning af Hillerød Station og Favrholm Station nu går ind i en fase hvor der er behov for at få taget beslutning om regionen skal afsætte midler til finansiering af projekterne og i så fald hvordan og hvilke muligheder, der er for finansiering. I denne sag fremstilles muligheder for finansiering. Sagen vil indgå som baggrundsinformation i forhold til kommende budgetforhandlinger samt forberedelse til sag om udmøntning af 2018 anlægsmidler for lokalbanen, som forventes forelagt trafikudvalget, forretningsudvalget og regionsrådet i august/september 2018.

Orienteringssag om Favrholm Station blev behandlet i trafikudvalget i april 2018, og i forretningsudvalget og regionrådet i maj 2018.

Sagen vil indledes af et oplæg fra specialkonsulent i Center for Regional Udvikling Petra Freisleben Hækkerup.

INDSTILLING

Administrationen indstiller overfor trafikudvalget:

- at sagen tages til efterretning.

POLITISK BEHANDLING

Taget til efterretning.

Martin Geertsen (V) deltog ikke i sagens behandling.

SAGSFREMSTILLING

Denne sag skal forsøge at belyse de udfordringer der er i forhold til kommende investeringer i stationsprojekterne for ombygning af Hillerød Station og Favrholm Station.

En ombygning af Hillerød station er højt prioriteret af regionen af hensyn til at skabe en god kollektiv betjening af det kommende Nyt Hospital Nordsjælland, som skal ligge ved Favrholm Station syd for Hillerød. En ombygning medfører store investeringer i ombygning af Hillerød Station for at binde lokalbanesporene sammen, samt en merudgift til Favrholm Station for at opgradere fra trinbræt til en almindelig station, som kan håndtere de trafikstrømme, der vil komme. En sammenbinding af sporene på Hillerød Station vil betyde, at ansatte, patienter og pårørende fra Nordsjælland ikke behøver at skulle skifte på Hillerød station, men kan køre med lokalbanen direkte til den nye Favrholm Station ved hospitalet. Erfaringsmæssigt har et sparet skift særdeles stor betydning for hvor mange der vælger at tage kollektiv transport.

Der vedlægges en folder og faktaark som bilag.

Baggrund

Transportministeriet gennemførte i 2015 en forundersøgelse (fase 1) af en ombygning af Hillerød station. Forundersøgelsen blev foretaget på opfordring af Region Hovedstaden og Hillerød kommune bakket op af de øvrige nordsjællandske kommuner; Gribskov, Fredensborg, Frederikssund, Halsnæs og Helsingør.

Forundersøgelsen viste, at den bedste – og billigste løsning for en ombygning af Hillerød station koster 182 mio. kr. (løsning L3) Herudover forudsætter projektet, at der foretages en udvidelse af den nye station syd for Hillerød – Favrholm Station. Disse udvidelser omhandler lokalbanen og dermed vil det være regionen der skal finansiere dem. Udvidelserne (også omtalt som optionen) er anslået at koste mellem 82 og 148 mio. kr.

Staten ejer Hillerød station og forudsættes dermed også at skulle forestå en ombygning, men der har ikke været muligt at få staten i tale på trods af en løbende dialog. Der har derimod været positive tilkendegivelser fra forligskredsens bag Bedre og billigere-aftalen (A, B, F, Ø, O) som i seneste aftale om

”Udmøntning af midler i puljen til bedre og billigere” fra februar 2017 reserverede en pulje på 155 mio. kr. til blandt andet ombygning af Hillerød station og opgradering af Favrholm Station.

Den konkrete udmøntning udestår fortsat. Regionsrådsformanden har derfor sammen med Hillerød Kommunes borgmester sendt et brev til forligskredsen med anmodning om, at der snarest igangsættes en fase 2-analyse for ombygning af Hillerød Station og reserveres anlægsmidler til projektet. Midlerne foreslås taget af de midler som forligskredsen allerede i 2012 afsattet til ombygning af Hillerød Station. Her blev der afsat 15 mio. kr. hvilket senere viste sig at være for lidt til hele ombygningen, men beløbet vil kunne dække udgifter til næste analyse (fase 2), som Banedanmark har vurderet vil koste 8 mio. kr. Regionen forventes formodentlig at skulle dække 50 % af dette, hvilket var tilfældet for forrige analyse (fase 1). Brevet er vedlagt som bilag.

Tidsplan

Projektet for Favrholm Station, hvor lokalbanedelen er med som et trinbræt, er nu i en fase, hvor der skal tages beslutning, om hvorvidt opgraderingen af lokalbanedelen (optionen) også skal indgå. Opgraderes Favrholm Station samtidig med det allerede besluttede projekt for stationen, vil der kunne opnås en samlet besparelse i projektet. Ifølge tidsplanen for Favrholm Station skal der tages en beslutning om hvilken løsning der skal projekteres senest i efteråret 2018.

Trafikudvalg, forretningsudvalg og regionsråd blev forelagt sagen om Favrholm station i april/maj, hvor det blev godkendt at igangsætte udbudsprocessen og medtage optionen i udbuddet på trods af at der ikke er taget endelige beslutning om ombygning af Hillerød Station. Sagen er vedlagt som bilag.

Optionen vil på et senere tidspunkt kunne tages ud, hvis det vurderes at det ikke vil lykkes at få staten til at gå ind i en ombygning af Hillerød Station.

Det er planen, at lokalbanedelen af Favrholm Station (med eller uden option) skal være klar til ibrugtagning inden hospitalet åbner primo 2022. Der er usikkerhed om hvornår S-banedelen af stationen vil være klar til ibrugtagning på grund af forsinkelser på signalprogrammet.

Det haster derfor med at få igangsat næste analyse (fase 2) for ombygning af Hillerød Station af hensyn til samhørighed i tidsplanen for Favrholm Station.

Økonomi

Region Hovedstaden modtager årligt et investeringstilskud på ca. 43 mio. kr., der er dedikeret til investeringer til lokalbaner. Heraf anvendes 27,2 mio. kr. årligt til leasing af togmateriel. Der tilbagestår hermed et årligt rådighedsbeløb på ca. 15 mio. kr.

Regionen har følgende udgifter til kommende investeringer i stationsprojekterne:

(Mio. kr.)	Region Hovedstaden
Ombygning Hillerød Station (50 %)	91
Favrholm Station (trinbræt)	19*
Favrholm Station (option)	82/148

Tallene i skemaet er behæftet med stor usikkerhed - på nær beløbet angivet med * ,da det som det eneste er beregnet på fase 2-niveau.

Finansieringen af Favrholm Station (trinbræt) er afsat i regionens budget med 2 mio. kr. i 2020 og 17 mio. kr. i 2021 og tages af rådighedsbeløbet på 15 mio. kr. vi har i anlægsmidler til lokalbanen om året.

Regionsrådet har på møde i august 2016 godkendt, at administrationen arbejdede videre med at få en dialog med staten om muligheden for at anvende de akkumulerede uforbrugte midler på det regionale udviklingsområde (som i 2015 udgjorde 171 mio. kr.) til at indgå i finanseringen af en ombygning af Hillerød Station.

Regionsrådsformanden fremsendte den 17. januar 2018 ansøgning til finansministeren om dispensation fra budgetloven med henblik på at anvende det akkumulerede overskud til finansiering af

stationsprojekterne.

Finansministeren har i brev af 5. april 2018 svaret, at budgetloven ikke rummer mulighed for at give dispensation til at anvende akkumuleret overskud udover de fastsatte dellofter. Finansministeren henviser til, at hvis der er tale om regionale anlægsudgifter, vil de regionale anlægsrammer fastsættes som led i den årlige økonomiaftale mellem regeringen og Danske Regioner. Henvendelse samt svarbrev er vedlagt som bilag.

Dermed kan vi ikke anvende de opsparede midler i CRU til stationsombygningerne uden, at det kommer til at skulle modsvares af besparelser på det øvrige regionale område eller, at staten tilvejebringer ny lovhjemmel hertil. Regionen vil derfor undersøge muligheder for lånefinansiering af regionens andel af stationsbyggerierne og de afledte økonomiske konsekvenser samt fortsætte med at presse på for at staten træffer beslutning om ombygning af Hillerød Station.

Movia har foretaget nogle foreløbige beregninger af hvilken betydning investeringerne i de to stationsanlæg vil have for det fremtidige passagérgrundlag og dermed for et eventuel reduceret tilskudsbehov til lokalbanerne. Den foreløbige vurdering er, at der med de kendte forudsætninger kan opnås en passagereffekt to år efter ibrugtagning af stationsanlæggene i størrelsesordenen 700.000 flere passagerer om året på lokalbanerne. Den øgede passagerindtægt vil dermed skabe grundlag for finansiering af låneoptag. Administrationen vil arbejde videre med at se på lånemuligheder og dermed finansieringsgrundlag.

Kommende investeringer til vedligehold af lokalbanen

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i december 2017 fået udarbejdet analysen *Privatbanernes infrastruktur* (Rambøll/Struensee, 2017) som bl.a. skulle skabe klarhed over privatbanernes tilstand. Analysen vurderer, at der er et fornyelsesbehov i perioden 2017-26 på 474 mio. kr. (2017-priser) for Region Hovedstaden.

Regionen står dermed overfor et omfattende fornyelsesbehov af lokalbaneinfrastrukturen de næste 10 år, som ikke pt. fuldt ud indgår i budgettet for kollektiv trafik og som alt andet lige vil forøge budgetudfordringen på området.

Det forventes, at der foreligges en sag om dette for trafikudvalget på et møde efter sommerferien.

KONSEKVENSER

Ved tiltrædelse af indstillingen tages orienteringen om Hillerød Station og Favrholm Station til efterretning.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen forelægges trafikudvalget den 22. maj 2018.

DIREKTØRPÅTEGNING

Diana Arsovic Nielsen

JOURNALNUMMER

13008317

BILAGSFORTEGNELSE

- 📎 1. Fælles henv. til forligskredsen bag Bedre og Billigere april 2018
- 📎 2. Hillerød Station faktaark
- 📎 3. Folder om interessevaretagelse Hillerød station
- 📎 4. Svar fra FM på dispensation fra budgetlov
- 📎 5. TU beslutningssag 24. april - Udbudsproces for Favrholm St
- 📎 6. Præsentation vist på mødet .

3. ORIENTERINGSSAG: KVALITETSTILLÆG VED METROREJSE

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Den 28. april spurgte Anne Ehrenreich (V) til regionens arbejde med at informere borgerne om kvalitetstillægget ved metrorejser, som indføres i forbindelse med åbningen af Metrocityringen (politikerspørgsmål RR-067-18 - se bilag). I samme forbindelse blev der efterspurgt en orientering af trafikudvalget.

Med denne sag forelægges en orientering om baggrunden for kvalitetstillægget, model for implementering samt regionens rolle i denne forbindelse.

INDSTILLING

Administrationen indstiller overfor trafikudvalget:

- at orienteringen tages til efterretning.

POLITISK BEHANDLING

Administrationen vil lave et udkast til et brev, som trafikudvalget, såfremt det godkendes, kan sende til Transport-, Bygnings- og Boligministeren med en opfordring til at ændre kvalitetstillægget, da trafikudvalget mener, at det strider imod principperne i Takst Sjælland og øger gennemskueligheden.

Sagen var herefter taget til efterretning.

Martin Geertsen (V) deltog ikke i sagens behandling.

SAGSFREMSTILLING

Kvalitetstillægget er en del af principaftalen om Cityringen fra 2005 samt lovgrundlaget for Cityringen fra 2007. I principaftalen står: "Med Cityringen vil der være etableret et sammenhængende kollektivt transportsystem af høj kvalitet i København og på Frederiksberg, der tilbyder passagererne øget komfort, frekvens og hastighed. For at øge den driftsmæssige rentabilitet vil der blive opkrævet et kvalitetstillæg på 1 kr. ekstra i gennemsnit pr. passager for at benytte det samlede metrosystem, når Cityringen står færdig (...)". Kvalitetstillægget er forudsat som en del af finansieringen af Cityringen, og er således en løvbunden opgave, som skal indføres, når Cityringen åbner.

Tillægget vurderes ikke at understøtte et sammenhængende og enkelt takstsystem og strider dermed imod et af hovedprincipperne i takstreformen 'Takst Sjælland', som blev gennemført i 2017 efter kritik fra Statsrevisorerne om manglende harmonisering af taksterne. Statsrevisorerne afgav beretning til Folketinget i august 2015 med bl.a. følgende bemærkning "Det er hensigten i lovgivningen, at en rejse med kollektiv trafik skal kunne foregå på én billet, uanset om rejsen foretages med bus, metro eller tog, og at taksterne er ensartede og overskuelige for passagererne."

Det er administrationens vurdering, at kvalitetstillægget går imod hensigten med Takst Sjælland og vil gøre takstsystemet mere komplekst, men at en alternativ model til kvalitetstillægget vil kræve en lovændring.

Metroselskabet og Transportministeriet har udarbejdet følgende model for indførsel af kvalitetstillægget, hvor der lægges et tillæg på brug af rejsekort og pendlerkort, som anvendes i metroen:

Rejsehjemmel	Metro	Bus/Tog
Rejsekort 'Classic'	Tillæg på 1,60 kr. pr. rejse i metroen	Intet tillæg, hvis metroen ikke benyttes
Pendlerkort (pap, app og Rejsekort 'Pendler')	Tillæg på 80 kr. pr. måned	Muligt at fravælge gyldighed til metroen
Rejsekort 'Pendler Kombi'	Tillæg på 1,60 kr. pr. rejse i metroen – dog maksimalt 80 kr. pr. måned	Intet tillæg, hvis metroen ikke benyttes

Da implementeringen af kvalitetstillægget i Metroen ligger inden for rammerne af DSB, Metroselskabet og Movias fælles takstkompetence, skulle Movias bestyrelse godkende modellen for implementering af

tillægget. Det skete på bestyrelsesmødet afholdt den 28. februar 2018.

Det er administrationens vurdering, at implementering af kvalitetstillægget på metrorejser bør følges af en tydelig information til passagererne. Dette gælder information om den ændrede prisstruktur, men også om ændrede regler omkring brugen af check-ind-standere, da det forventes at blive nødvendigt af tjekke sit rejsekort ind på bestemte standere på skifte-stationer som f.eks. Nørreport st. og Vanløse st.

Metroselskabet har i en pressemeddelelse udtalt at de vil gøre *”en stor indsats for at informere målrettet og tydeligt om de ændringer og konsekvenser, som kvalitetstillægget får for vores passagerer. Vi har bl.a. været i dialog med en række pendler- og forbrugerrepræsentanter for at få deres input til, hvordan vi sikrer den bedste kommunikation”*.

Det antages, at denne indsats vil ske i DOT-regi, da DOT koordinerer alle passagerrettede aktiviteter, herunder information om priser og billettyper, billetsalg og kundeservice. Information om kvalitetstillægget falder derfor direkte under DOTs kerneopgaver. Det forventes desuden, at udgifter til omstilling af billetsystemet afholdes af Metroselskabet.

Region Hovedstaden har ingen selvstændig kommunikationsindsats, idet den kundevendte information netop varetages af DOT. Har regionen særlige ønsker til informationsindsatsen, vil der skulle rettes henvendelse til DOTs ledelse. Interessentskabet i DOT udgøres af de administrerende direktører for hhv. Movia, DSB og Metroselskabet.

KONSEKVENSER

Ved tiltrædelse af indstillingen tages sagen til efterretning.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Kvalitetstillægget har allerede haft en del politisk bevågenhed og omtale i medierne. Dette formodes at gentage sig, når tillægget implementeres medio 2019. Der er ikke planlagt en videre kommunikationsindsats.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen forelægges trafikudvalget den 22. maj 2018.

DIREKTØRPÅTEGNING

Diana Arsovic Nielsen

JOURNALNUMMER

18018366

BILAGSFORTEGNELSE

① 1. Politikerspørgsmål RR-067-18 vedrørende kvalitetstillæg på metrorejser

4. BESLUTNINGSSAG: PROCES FOR TRAFIKBESTILLING 2020

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Trafikbestilling 2020 skal afgives senest oktober 2019. Budget 2018-2021 viser, at udgifterne til kollektiv trafik overstiger den økonomiske ramme i de kommende år. Det fremgår af budgetaftalen, at partierne bag er enige om, frem mod forhandlingerne om budget 2019, at rejse en offentlig debat om fremtidens prioriteringer, herunder med inddragelse af kommunerne og trafikselskaberne i regionen. Derudover betyder flere store infrastrukturprojekter i de kommende år, f.eks. letbanen i Ring 3, Sydhavnsmetroen og nye stationer, at både det regionale og det kommunale busnet skal omstilles til en væsentlig ændret situation frem mod 2024, hvilket skal afspejles i regionens kommende trafikbestillinger.

Denne sag beskriver en proces frem mod afgivelse af trafikbestilling 2020, der dels imødekommer behovet for økonomiske tilpasninger frem til 2021, og dels ønsket om en offentlig debat med inddragelse af kommuner og trafikselskaber.

INDSTILLING

Administrationen indstiller overfor trafikudvalget:

- at godkende proces for trafikbestilling 2020.

POLITISK BEHANDLING

Trafikudvalget har bedt om en ændring i sagsfremstillingen. Linjen *"Trafikudvalget vil blive orienteret om fremdriften i arbejdet"* er ændret til *"Trafikudvalget vil blive inddraget i arbejdet"*.

Sagen var herefter godkendt.

Martin Geertsen (V) deltog ikke i sagens behandling.

SAGSFREMSTILLING

Inden Movia havde opgjort regnskabet for 2017 (inkl. regionens efterregulering med udbetaling i 2019) var der en del omtale af regionens trafikbestillinger for 2019 og 2020, bl.a. med afsæt i den gennemførte budgetanalyse. Med det udskudte behov for økonomiske tilpasninger, er der opnået bedre tid til at sikre inddragelse af kommuner i forbindelse med mulige tilpasninger i den regionalt finansierede kollektive trafik.

Movia vil arbejde på en samlet plan for at fastholde et højklasset strategisk net af busser og lokalbaner frem mod 2024. Denne samlede plan skal bidrage til en tættere sammenhæng mellem kollektiv trafik, kommunal byudvikling og øget passagergrundlag, og til regionens arbejde med at sikre effektiv og bæredygtig mobilitet. Region Hovedstadens kommende trafikbestilling udgør første skridt i Movias samlede plan.

Da der kun opnås økonomisk halvårseffekt i det år en trafikbestilling træder i kraft (da der er driftstart midt på året), skal regionens trafikbestilling 2020 rumme de økonomiske udfordringer i 2021. De foreløbige budgettal viser, at bevillingsrammen til kollektiv trafik overskrides med ca. 30 mio. kr. i 2020 og ca. 50 mio. kr. i 2021 (se bilag 1). Det endelige tilpasningsbehov afhænger af en politisk beslutning om evt. omfordeling af de regionale udviklingsmidler, som forventes at ske ved budgetforhandlingerne i efteråret 2018. Derudover bevæger udgifterne til kollektiv trafik sig løbende, hvilket kan betyde forskydninger i det endelige tilpasningsbehov. Regionens økonomiaftale med staten og Movias budget påvirker det samlede budget til regional udvikling og dermed også tilpasningsbehovet, hvorfor tallet kan stige til 70 mio. kr.

Procesplan for Trafikbestilling 2020

Processen for trafikbestilling 2020 bygger på en tæt dialog med kommunerne og Movia i arbejdet med omprioriteringer og løsningsskabelse. Processen giver derfor god mulighed for en inkluderende dialog med kommunerne på både administrativt og politisk niveau.

I lighed med arbejdet med Nyt Bynet, foreslås der nedsat en politisk styregruppe (bl.a. bestående af regionsrådsformanden, Movias formand og KKR-formandskabet), som kan sikre den politiske forankring i kommuner og regioner. Sideløbende vil der på administrativt niveau være dialog med kommuner og Movia om konkrete løsningsforslag. Da det er nødvendigt at betragte det kollektive net i sin helhed, og ikke i afgrænsede geografiske områder, vil Movia koordinere input til et samlet forslag til omlægninger, som efterfølgende kan behandles i kommuner og regioner.

Der foreslås følgende tidsplan frem mod afgivelse af trafikbestillingen til Movia i oktober 2019:

Møde i trafikudvalget den 21. juni 2018

Trafikudvalget orienteres om den seneste økonomiske status på baggrund af økonomiaftale med staten og Movias budget for 2019. Der vil være mulighed for at drøfte, hvorvidt denne giver anledning til at revurdere processen for trafikbestilling 2020 eller tilgangen til budgetforhandlingerne for 2019.

Forhandlinger om Budget 2019

I budgetaftalen for 2019 kan besluttes en hensigtserklæring og et økonomisk niveau for trafikbestilling 2020/21. Budgetaftalen kan dermed påvirke dialogen med Movia og kommunerne omkring eventuelle tilpasninger af den regionale kollektive trafik.

Besluttes der ikke et økonomisk niveau for kollektiv trafik ved budgetforhandlingerne, vil der arbejdes ud fra rammen fastsat i Budget 2018, dvs. pt. med en reduktion i trafikbestilling 2020 svarende til tilpasningsbehovet på omkring 50-70 mio. kr. i 2021.

Efterår 2018

Med afsæt i budgetaftalen og tilhørende mandat går administrationen i dialog med kommuner og Movia om løsningsforslag for regionens trafikbestilling. Denne proces konkretiseres senere og tilpasses løbende herunder til størrelsesordenen på de økonomiske udfordringer. Arbejdet skal udmunde i et forslag til et sammenhængende kollektivt net i Region Hovedstaden, som er forankret både politisk og administrativt i kommunerne, og som danner grundlag for trafikbestillingen for 2020.

Trafikudvalget vil blive inddraget i arbejdet. Der planlægges bl.a. et udvalgsmøde eller studietur for trafikudvalget til Movia med fokus på det langsigtede arbejde for et sammenhængende kollektiv trafiknet og regionens rolle heri.

Forår 2019

Forslag til trafikbestilling for 2020 præsenteres for den politiske styregruppe og trafikudvalget primo 2019. Der lægges op til at trafikudvalget, og efterfølgende regionsrådet, drøfter og godkender trafikbestillingsforslaget forud for den endelige afgivelse af trafikbestilling 2020. Hermed gives kommunerne mulighed for at lave eventuelle tilpasninger i deres trafikbestillinger.

Afgivelse af trafikbestilling 2020

Regionens endelige trafikbestilling 2020 afgives af regionsrådet i oktober 2019 efter vedtagelsen af Budget 2020.

Tidsplan

	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019
Budget 2019	X				
Dialog og løsning		X	X	X	
Endelig trafikbestilling 2020					X

KONSEKVENSER

Godkender trafikudvalget procesplan for trafikbestilling 2020, vil administrationen fortsætte med processen som beskrevet.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste. Der er dog flere

usikkerheder og variabler forbundet med udgifterne til kollektiv trafik, som kan få betydning for de egentlige udgifter til kollektiv trafik i 2020. Frem mod oktober 2019 skal regionen indgå to økonomiaftaler med staten, derudover opgør Movia regnskab for 2018 i februar 2019 (evt. efterregulering betales eller udbetales i 2020).

De reelle rejsemønstre efter åbning af metrocityringen kendes først efter trafikbestilling 2020 skal afgives. Rejsemønstrene har direkte indvirkning på regionens udgifter til kollektiv trafik.

Afhængigt af beslutning om udgiftsniveau til kollektiv trafik, er der risiko for en langstrakt debat omkring regionens kollektive trafik.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Borgmestre i regionen vil blive orienteret om regionens procesplan for trafikbestilling 2020.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen forelægges trafikudvalget den 22. maj 2018.

DIREKTØRPÅTEGNING

Diana Arsovic Nielsen

JOURNALNUMMER

18015691

BILAGSFORTEGNELSE

1. Økonomi - kollektiv trafik

5. BESLUTNINGSSAG: BUDGET 2019

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Processen for budget 2019-2022 er nu sat i gang. Forretningsudvalget har besluttet, at de stående udvalg har tre budgetdrøftelser med henblik på at fremsætte anbefalinger og forslag til de kommende års budget.

Formålet med denne sag er at drøfte og prioritere de indkomne budgetforslag for budget 2019-2022

INDSTILLING

Administrationen indstiller overfor trafikudvalget:

- at udvalget drøfter og prioriterer 5 budgetforslag som videreføres til budgetforhandlingerne via forretningsudvalget

POLITISK BEHANDLING

Trafikudvalget valgte at sende følgende forslag videre til forretningsudvalget:

- 10.1: Anlægsinvesteringer på Lokalbanelen via midler fra efterregulering fra Movia
- 10.2: Tiltag til øgning af cyklisme i Region Hovedstaden
- 10.3: Supercykelstier
- 10.4: Styrkelse af indsatsen for at bekæmpe følgevirkninger af støjforurening
- 10.5: Investeringer i busfremkommelighed

Sagen var herefter godkendt.

Martin Geertsen (V) deltog ikke i sagens behandling.

SAGSFREMSTILLING

Administrationen har modtaget 17 budgetforslag inden for regional udvikling fra medlemmerne af udvalgene erhvervs- vækst- og forskningsudvalget, miljø- og klimaudvalget samt trafikudvalget.

Forslagene fordeler som følger:

Udvalg/bevilling	Regional	Sundhed
Erhvervs-Vækst- og Forskning	3	1
Miljø- og Klima	6	2
Trafik	5	0

Af bilaget fremgår en oversigt over alle stillede forslag, samt en uddybet beskrivelse af det enkelte forslag.

Samlet er der et politisk råderum på ca. 61 mio. kr.

KONSEKVENSER

Med udgangspunkt i udvalgenes drøftelser vil de prioriterede forslag blive sendt videre til forretningsudvalget.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

De prioriterede budgetforslag sendes til forretningsudvalget den 8. juni 2018. På budgetseminar den 14. august 2018 vil udvalgsformændene få lejlighed til at præsentere udvalgets prioriterede forslag for resten af regionsrådet.

DIREKTØRPÅTEGNING

Diana Arsovic Nielsen

JOURNALNUMMER

18010599

BILAGSFORTEGNELSE

- 📎 1. Samlet oversigt over budgetforslag
- 📎 2. Uddelt i print på mødet

6. EVENTUELT

EVENTUELT

Tomt indhold

TRAFIKUDVALGET

MØDETIDSPUNKT

22-05-2018 19:00

MØDESTED

Regionsgården, mødelokale H7+ H8

MEDLEMMER

Anne Ehrenreich	Medlem
Freja Södergran	Medlem
Martin Geertsen	Medlem
Susanne Due Kristensen	Medlem
Tormod Olsen	Medlem
Jens Mandrup	Formand
Martin Baden	Næstformand
Erik R. Gregersen	Medlem
Christoffer Buster Reinhardt	Medlem

INDHOLDSLISTE

1. Meddelelser - Opfølgning på trafikbestilling hos kommuner
2. Meddelelser - Investeringsbehov på lokalbanerne
3. Meddelelser - Status for anlæg af letbanen og trafikinformation i ring 3
4. Meddelelser - Folkemødet 2018
5. Meddelelser - Rullende dagsorden

1. MEDDELELSER - OPFØLGNING PÅ TRAFIKBESTILLING HOS KOMMUNER

MEDDELELSER

Medio 2019 åbner metrotrocityringen. Det betyder, at busnettet skal tilpasses. Det kaldes Nyt Bynet og indebærer en større omlægning af både busruter og kontrakter med operatørerne. Derfor har regionen og de andre ejere allerede nu afgivet deres trafikbestillinger for 2019 til Movia. Trafikbestillingerne er ejernes besked til Movia om, hvordan bustrafikken skal køre fra medio 2019.

Processen for Nyt Bynet har været lang og både administrativ og politisk. Den 23. februar 2017 vedtog Movias bestyrelse Trafikplan 2016 efter en politisk høring hos alle ejerne. I Trafikplan 2016 indgår en plan for hovednettet, Det Strategiske Net omkring Nyt Bynet. Det strategiske net i København udgøres primært af A-busserne og de regionalt finansierede S-busser.

Kortet over Nyt Bynet (bilag 1) giver et visuelt overblik over busnettet, hvor man kan se, at A- og S-busserne udgør hovednettet, mens de gule busser binder resten af byen sammen.

Flere af kommunerne har haft deres trafikbestilling i høring. Det har givet anledning til, at flere kommuner har bestilt udvidet drift på enkelte lokale linjer i forhold til først foreslået. Total set er der bestilt udvidet drift med 18 % flere køreplantimer i Nyt Bynet end i det oprindelige forslag. Regionens og de andre ejeres trafikbestilling 2019 er i tråd med det planlagte busnet fra Movias Trafikplan 2016, og hermed er det sammenhængende busnet i forbindelse med metrotrocityringen er altså sikret.

JOURNALNUMMER

15000998

BILAGSFORTEGNELSE

📎 1. Oversigtskort Nyt Bynet

2. MEDDELELSER - INVESTERINGSBEHOV PÅ LOKALBANERNE

MEDDELELSER

På trafikudvalgsmøde den 20. marts 2018 drøftede udvalget analysen "Privatbanernes infrastruktur", som Rambøll i samarbejde med Struensee & Co. har udarbejdet for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Analysen vurderer, at der er et fornyelsesbehov i perioden 2017-26 på 474 mio. kr. (2017-priser) for Region Hovedstaden.

Administrationen vil efter sommerferien fremlægge en sag med nærmere vurdering af regionens fornyelsesbehov og finansieringsmuligheder til at dække fornyelsesbehovet.

JOURNALNUMMER

17001887

3. MEDDELELSER - STATUS FOR ANLÆG AF LETBANEN OG TRAFIKINFORMATION I RING 3

MEDDELELSER

Anlægget af letbanen starter først i 2019 - og selve anlægsplanerne er ved at blive detailplanlagt. Men inden Hovedstadens Letbane kan gå i jorden, skal 52 ledningsejere omlægge i omegnen af 3000 ledninger. Ledningsejer er ansvarlige for at informere om lokale påvirkninger direkte til naboer. Men Hovedstadens Letbane vil stille en fælles platform for kommunikation til rådighed for at sikre ensartet ramme.

I forbindelse med ledningsarbejderne og de senere anlægsarbejder af letbanen, kan der i perioden opstå større trængselsudfordringer i Ring 3, især i myldretiden. Det vurderes at være særligt vigtigt, at de nuværende passagerer i Ring 3 fastholdes, da de udgør passagergrundlaget for letbanen. Det er særligt de to regionale busser, 30E og 300S, som påvirkes af anlægsarbejdet. Der foretages ca. 5,5 mio. rejser årligt med de to busser.

De store trafikale ændringer betyder, at stoppesteder flyttes, busruter omlægges og rejsetiden forlænges. Derfor er det vigtigt, at passagerne modtager god og korrekt trafikinformation, der hurtigt opdateres, når der sker ændringer. Infotainmentskærme er god kanal til at give passagererne trafikinformation. Infotainmentskærme giver aktuel information om netop den bus, man sidder i. Det vurderes at være særlig nyttigt under anlægsfasen.

Regionsrådet godkendte i oktober 2017 i forbindelse med behandling af trafikbestilling 2018: "At Movia får mandat til i samarbejde med administrationen at tilpasse den regionale busdrift i Ring 3 under anlægsarbejderne inden for en ramme på 2 mio. kr." En del af disse midler bruges på installation af infotainmentskærme i de ca. 40 busser, som driver buslinje 30E og 300S. Infotainmentskærmene vil give passagerne klar besked om stoppesteder, ankomsttider og skiftemuligheder – samt information om anlægsarbejdet.

JOURNALNUMMER

18018907

BILAGSFORTEGNELSE

- 📎 1. Faktaark 30E
- 📎 2. Faktaark 300S
- 📎 3. Fakta om Letbanen 8. maj 2018

4. MEDDELELSER - FOLKEMØDET 2018

MEDDELELSER

Torsdag d. 14. juni kl. 11.30 i Allinge på Bornholm lyder startskuddet til Folkemødet 2018.

Region Hovedstaden samarbejder igen i år med Region Skåne, Region Sjælland samt KKR Hovedstaden og KKR Sjælland om et fælles telt for Greater Copenhagen. Som andre år står vi selv for enkelte events, mens samarbejdspartnere fra geografien er arrangører af langt de fleste af debatterne. Region Hovedstaden er overordnet ansvarlig. Regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen deltager til den politiske åbning af teltet torsdag samt til mingel fredag (bilag 1).

Temaerne i år er:

- ┆ Torsdag – Why Greater Copenhagen?, herunder:
 - ┆ Politisk åbning (inkl. regionsrådsformandens deltagelse)
 - ┆ Debat om GC som attraktiv styrkeposition på lifescience
- ┆ Fredag – Ingen vækst uden digitalisering, herunder
 - ┆ Smart Society
 - ┆ Smart Sundhedsteknologi og data
 - ┆ Mingel
- ┆ Lørdag – Fra silo til sammenhæng i transporten, herunder
 - ┆ Sammenhængende transport
 - ┆ Cyklismens bidrag til transport og bæredygtighed
- ┆ Søndag har vi ingen planlagte events.

Teltet er placeret ved stand G9 på ydermolen.

Folkemødet 2018 åbner torsdag d. 14. juni kl. 11.30 og lukker igen søndag d. 17. juni 2018 kl. 12.00.

JOURNALNUMMER

18018289

BILAGSFORTEGNELSE

📎 1. Greater Copenhagen telt - program for FM18

5. MEDDELELSER - RULLENDE DAGSORDEN

MEDDELELSER

Rullende dagsorden for emner til trafikudvalgets kommende møder er vedlagt som bilag. Den rullende dagsorden er foreløbig, og der kan opstå behov for udskydelser af emner eller supplerings med ekstra punkter, hvilket vurderes løbende af administrationen.

JOURNALNUMMER

18014063

BILAGSFORTEGNELSE

📎 1. Rullende dagsorden TU



April 2018
Diskussionsoplæg

En ny trafik- og mobilitetsplan

Analyser. Anbefalinger. Indsatser.

Indholdsfortegnelse

1. REGIONALE LØSNINGER PÅ REGIONALE UDFORDRINGER	3
2. EN FREMTIDSPLAN, DER BYGGER PÅ NUTIDENS INITIATIVER	6
3. MEGATENDENSER, UDFORDRINGER OG FREMTIDSSCENARIER.	7
Megatendenser	7
Udfordringer i dag	7
1: Trængslen på vej- og banenettet stiger	9
2: Trafikken stiger på tværs af fingrene	10
3: Den kollektive transports konkurrenceevne er under pres	11
Scenarier for fremtidens udfordringer	11
4. EN ANDEN MÅDE AT PLANLÆGGE PÅ	13
5. STRATEGISKE INDSATSOMRÅDER	15
1: Regional mobilitet	15
2: Fremtidens kollektive transport	17
3: Fremtidens kollektive transportknudepunkter	18
4: Trafikinformation og trafikledelse	21
6. RESUMÉ	23
7. MATERIALER	24

1. REGIONALE LØSNINGER PÅ REGIONALE UDFORDRINGER

I dialog med en partnergruppe og et panel af eksperter er Region Hovedstaden i færd med at udarbejde en ny Trafik- og Mobilitetsplan - et fyrtårnsprojekt i regionens vækst- og udviklingsstrategi (ReVUS).

Den nye plan skal udpege de indsatsområder og virkemidler, der kan mindske den stigende trængsel og skabe en sammenhængende trafik, som styrker vækst og livskvalitet i hovedstadsregionen og Greater Copenhagen.

Trængsel bremser regionens udvikling

Hovedstadsregionen er en motor for vækst og udvikling. Cirka 40 % af Danmarks BNP bliver skabt i hovedstadsregionen. Områdets virksomheder tegner sig for omkring halvdelen af den danske eksport, og det er her, der bliver skabt flest nye arbejdspladser. Samtidig oplever regionen en befolkningstilvækst, der frem til 2025 vil være på cirka 20.000 borgere om året. Det betyder, at der samlet set vil bo næsten 2,2 mio. indbyggere i hele hovedstadsområdet i 2025. (Kilde: Atkins 2018).

Mål for mobilitet i ReVUS

Vækst: Trængslen skal reduceres, og den internationale tilgængelighed skal øges for at sikre virksomhederne styrket adgang til markeder og arbejdskraft samt en øget produktivitet.

Livskvalitet: Borgerne skal kunne pendle mellem bolig og arbejde og uddannelse på tværs af regionen uden spildtid på en måde, der bidrager til en sund, attraktiv og klimavenlig hovedstadsregion.

Partnergruppen

- 20 kommuner
- KKR Hovedstaden
- Region Hovedstaden

Alligevel har hovedstadsregionen en lavere vækst end de internationale metropoler, vi sammenligner os med - fx Stockholm og Amsterdam. Og vi ved, at mobilitet spiller en central rolle i den internationale konkurrence om at tiltrække og fastholde virksomheder, arbejdskraft og indbyggere. Det viser analyser foretaget af Greater Copenhagen.

Trængsel er dyrt for samfundet. I 2015 spildte bilisterne i hovedstadsregionen 16,7 mio. timer i trafikken på grund af trængsel, og prognoserne forudser en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035 (Kilde: Atkins 2018).

Et nyt fokus for fremtidens transport

Det er altså vigtigt at finde ud af, hvor mobiliteten i hovedstadsområdet skal forbedres, og hvordan regionen i fremtiden sikrer effektiv, sammenhængende transport for borgere, varer og virksomheder.

Der er bred enighed om, at fremtidens trængselsproblemer kalder på en mere helhedsorienteret og tværgående tilgang til trafikplanlægning, som skaber sammenhæng mellem vækst og infrastruktur.

Fremtidens internationale metropoler tilbyder fleksible mobilitetsløsninger, der tilpasser sig transportbehovet og giver maksimal bevægelighed for borgere, varer og virksomheder. Det er denne overordnede tilgang til transport, som Region Hovedstadens nye Trafik- og Mobilitetsplan skal skabe grundlag for. Regionen er desuden optaget af de teknologiske muligheder og forretningsmodeller, der knytter sig til de nye mobilitetsløsninger.

Et fælles afsæt for dialog

Som et led i forberedelserne til Trafik- og Mobilitetsplanen har regionen haft en grundig dialog med en partnergruppe, faglige eksperter og andre aktører. Regionen har også gennemført en række analyser, der konkretiserer udfordringerne og kommer med anbefalinger til indsatser.

Diskussionsoplægget samler resultaterne af det forberedende arbejde. Formålet er at danne fælles afsæt for den videre dialog om, hvilke strategiske indsatsområder den endelige Trafik- og Mobilitetsplan skal fokusere på. Oplægget zoomer bl.a. ind på:

- Hvad er regional mobilitet, og hvordan styrker det hovedstadsregionen?
- Hvordan kan regionen møde fremtidens trafikale udfordringer?
- Hvilke konkrete indsatser og tiltag skal regionen prioritere?

Planen ligger færdig ved udgangen af 2018.

Vil du vide mere?

Læs mere om Trafik- og Mobilitetsplanen og se analyserne på www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik



Millioner af rejser

I regionen bliver der hver dag foretaget 4,5 mio. rejser og tilbagelagt 51,5 mio. kilometer.

Fremtidens trængselsproblemer kalder på en mere helhedsorienteret og tværgående tilgang til trafikplanlægning, som skaber sammenhæng mellem vækst og infrastruktur.

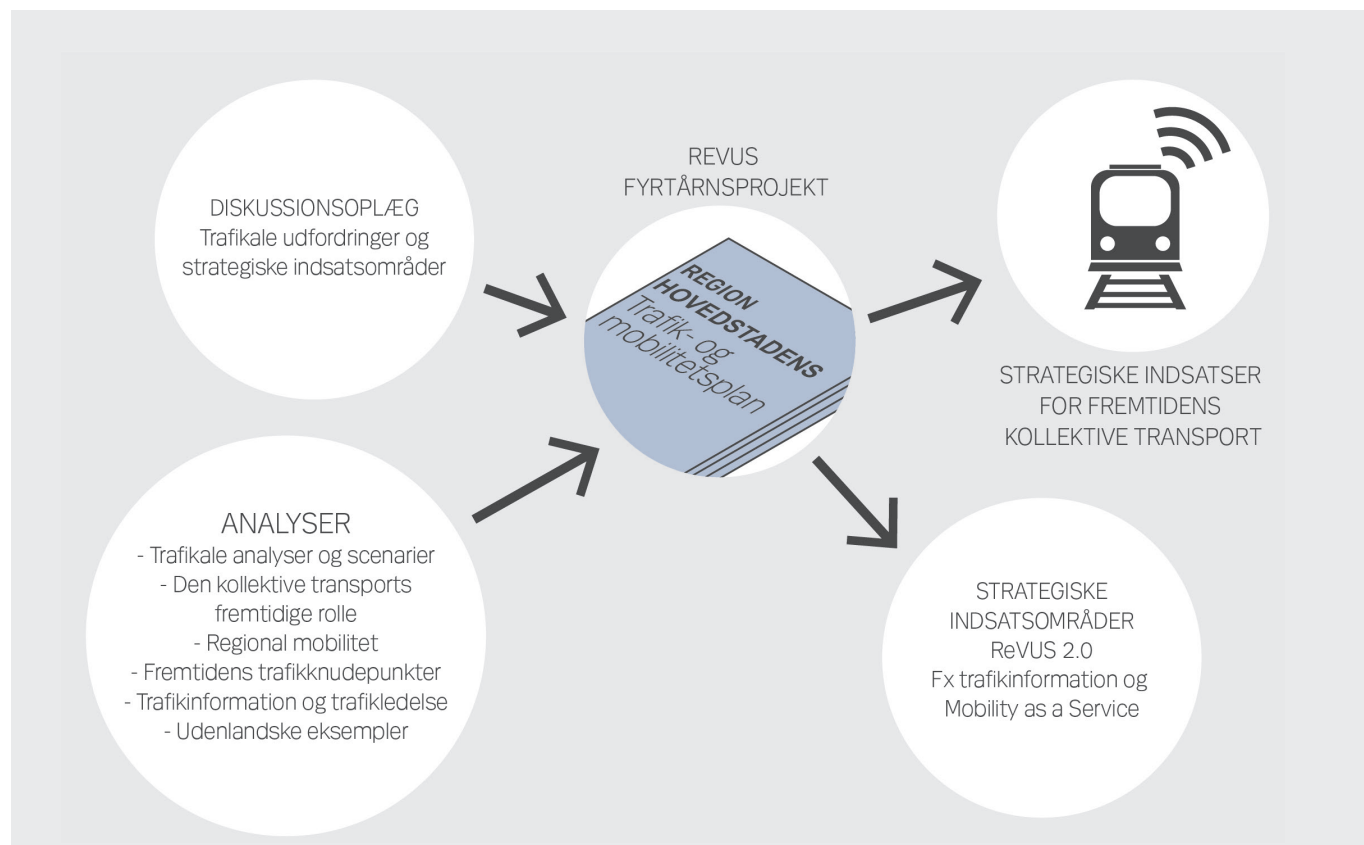
AMSTERDAM: Structural vision 2040

I Amsterdams regionale udviklingsplan 2040 er visionen, at hele det regionale område skal fungere som en stor metropol. Hovedgrebet er effektiv og komfortabel offentlig transport og fokus på en fingerplan, der kommer til at fungere lige så godt på tværs som på langs mod centrum.

I dag mangler mange vigtige forbindelser i det regionale transportsystem på tværs af bydistrikter. For at håndtere usikkerhederne om fremtidens mobilitetsløsninger og behov indeholder planen muligheden for at arbejde med fleksible løsninger. Det kan fx være Bus Rapid Transit (BRT) - dvs. busser i eget tracé, som i fremtiden kan bruges til andre løsninger som førerløse busser eller letbane, når teknologien er klar til det.

(Kilde: Inspirationskatalog til Trafik- og Mobilitetsplan for Region Hovedstaden, Urban Creators 2018)

Diskussionsoplægget skal danne et fælles afsæt for den videre dialog om de strategiske indsatsområder, regionens Trafik- og Mobilitetsplan skal fokusere på.



2. EN FREMTIDSPLAN, DER BYGGER PÅ NUTIDENS INITIATIVER

En ny Trafik- og Mobilitetsplan betyder ikke, at eksisterende planer skal smides ud med badevandet. Tværtimod. Med mobilitet som fællesnævner skal planen basere sig og bygge videre på en lang række samarbejder og initiativer - især:

Greater Copenhagen:

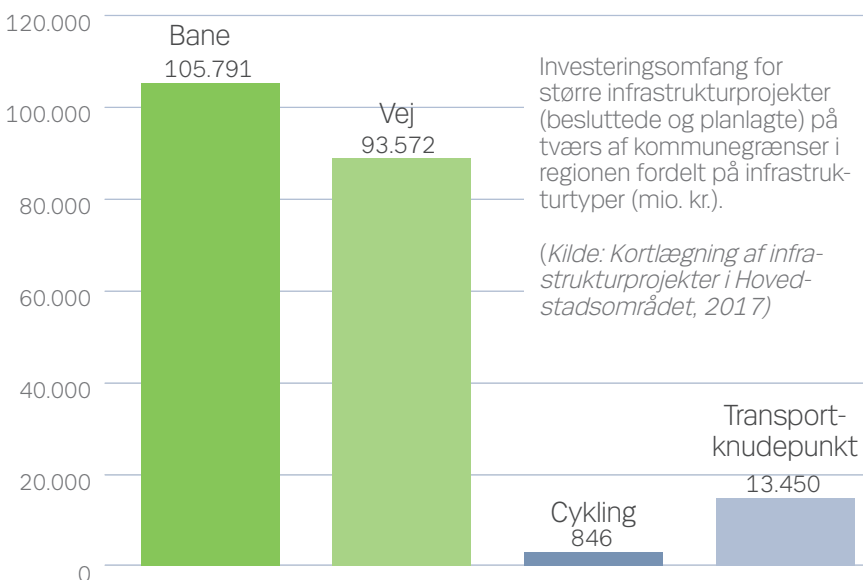
Region Hovedstaden er en del af Greater Copenhagen – et samarbejde med Region Sjælland og Skåne samt 79 kommuner om at skabe vækst og beskæftigelse. Der bor 4 mio. mennesker i Greater Copenhagen.

Det Fælles Trafikcharter:

Greater Copenhagen & Skåne Committee har udarbejdet et trafikcharter med en fælles vision for infrastruktur, som understøtter mobilitet, vækst og velfærd. Et sammenhængende kollektivt transportsystem er her et prioriteret indsatsområde.

ReVUS:

Den Regionale Vækst- og Udviklingsstrategi (ReVUS) tager udgangspunkt i en politisk vision om at skabe en grøn og innovativ metropol med høj vækst og livskvalitet. Grøn mobilitetsplanlægning (projektet Moving People) og Trafik- og Mobilitetsplanen er fyrtårnsprojekter i ReVUS.



De otte VIP-projekter

- Forlængelse af Hillerød motorvej
- Etablering af østlig ringvej/havnetunnel
- Ring 5 Syd
- Færdiggørelse af Frederikssund motorvej
- Letbane fra Gladsaxe til Nørrebro
- Automatisering af S-tog
- Forbedringer af Kystbanen
 - Ny togforbindelse fra Roskilde til Københavns Lufthavn

Fingerplan 2017:

Byplanlægning og mobilitet hænger tæt sammen. Som landsplandirektiv fastsætter Fingerplanen de overordnede rammer for udviklingen i regionen og sikrer, at den kommunale udvikling sker ud fra et regionalt perspektiv. Særligt princippet om stationsnærhed er vigtig for mobiliteten.

VIP-projekter på vej og bane:

KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden har udpeget otte store infrastrukturprojekter, såkaldte VIP-projekter, der er særligt vigtige at gennemføre. Projekterne løser hver især konkrete trafikale udfordringer og sigter mod at øge kapaciteten eller forbedre rejsetiden.

Investeringer i infrastruktur:

Trafik- og Mobilitetsplanen bygger videre på kommunernes, regionens og statens besluttede og planlagte investeringer i infrastruktur.

Movia arbejder med Trafikplan 2021 og Bynet 2019:

Forslag til strategiske busnet og øvrige sammenhænge i kollektiv transport.

Fingerplanens stationsnærhedsprincip betyder:

"...at byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, placeres inden for stationsnære områder og fortrinsvist inden for de stationsnære kerneområder."

3. MEGATENDENSER, UDFORDRINGER OG FREMTIDSSCENARIER

Der kan gå 10-15 år, fra beslutninger om nye større infrastrukturinvesteringer bliver taget, til anlægget står klar, og nogle anlæg skal kunne fungere i 50-100 år. På den tid kan der ske store forandringer, og derfor er det vigtigt at prioritere og investere ud fra en fælles forståelse af, hvad der påvirker fremtidens mobilitet. Hvordan vil befolkningsvæksten fordele sig i hovedstadsområdet? Vil udviklingen med førerløse biler og nye forretningsmodeller skabe helt nye mobilitetsbehov? Og vil der stadig være brug for kollektiv transport? Megatendenserne peger på, at specielt urbaniseringen og den hastige teknologiske udvikling bliver afgørende.

Megatendenser

Urbanisering og stationsnærhed

Alt tyder på, at hovedstadsområdet vil fortsætte med at vokse og tiltrække nye beboere og arbejdspladser. Derimod er det svært at forudsige, hvordan de mange nye indbyggere og arbejdspladser vil fordele sig i regionen.

Vil den nuværende vækst i København fortsætte, eller vil vi i højere grad se en forskydning mod forstæderne? Og hvor stationsnært vil nybyggeri komme til at ligge? Det får afgørende betydning for den kollektive transport.

Førerløse biler og nye forretningsmodeller

Flere eksperter peger på, at den teknologiske udvikling vil ændre transportområdet drastisk i de kommende år.

Nogle af de helt store spørgsmål knytter sig til førerløse biler. Vil de primært blive introduceret som en delebilsordning, eller kommer de i højere grad til at erstatte den privatejede bil? Måske vil det ikke kræve kørekort at bruge en førerløs bil – og måske bliver de billige. Det kan skabe helt nye grupper af bilister og øge efterspørgslen på biler. Hvad betyder det for trængslen og for behovet for kollektiv transport i fremtiden?

Nye forretningsmodeller, der bygger på digitale løsninger, forandrer - eller disrupter - mange traditionelle brancher i disse år. Det gælder også den kollektive transport. Branchen bliver udfordret af kapitalstærke virksomheder og bilproducenter, der udvikler førerløs teknologi og sælger løsninger kaldet MaaS – Mobility as a Service.

Rådgiverne bag analyserne

1. Regional mobilitet // Rambøll
2. Fremtidens kollektive transport // Urban Creators
3. Fremtidens kollektive transportknudepunkter // Urban Creators // Atkins // Moe Tetraplan
4. Trafikinformation og trafikledelse // KPMG

I mange storbyer udfordrer platformsøkonomiske virksomheder som Uber og Lyft allerede den kollektive transport. De tilbyder transportservice med faste ruter, faste frekvenser og faste "stoppesteder" ved hjælp af intelligent IT.

Herhjemme ses en vækst indenfor delebils- og samkørselstjenester, hvor DriveNow, LetsGo, GoMore og GreenMobility allerede er veletablerede i hovedstadsregionen.

Nye muligheder for den kollektive transport

De nye tjenester har mange fordele. Bl.a. er de fleksible, billige og lette at bruge, og hvis den traditionelle kollektive transport gentænkes i lyset af de nye teknologier og forretningsmodeller, kan der her ligge helt nye muligheder.

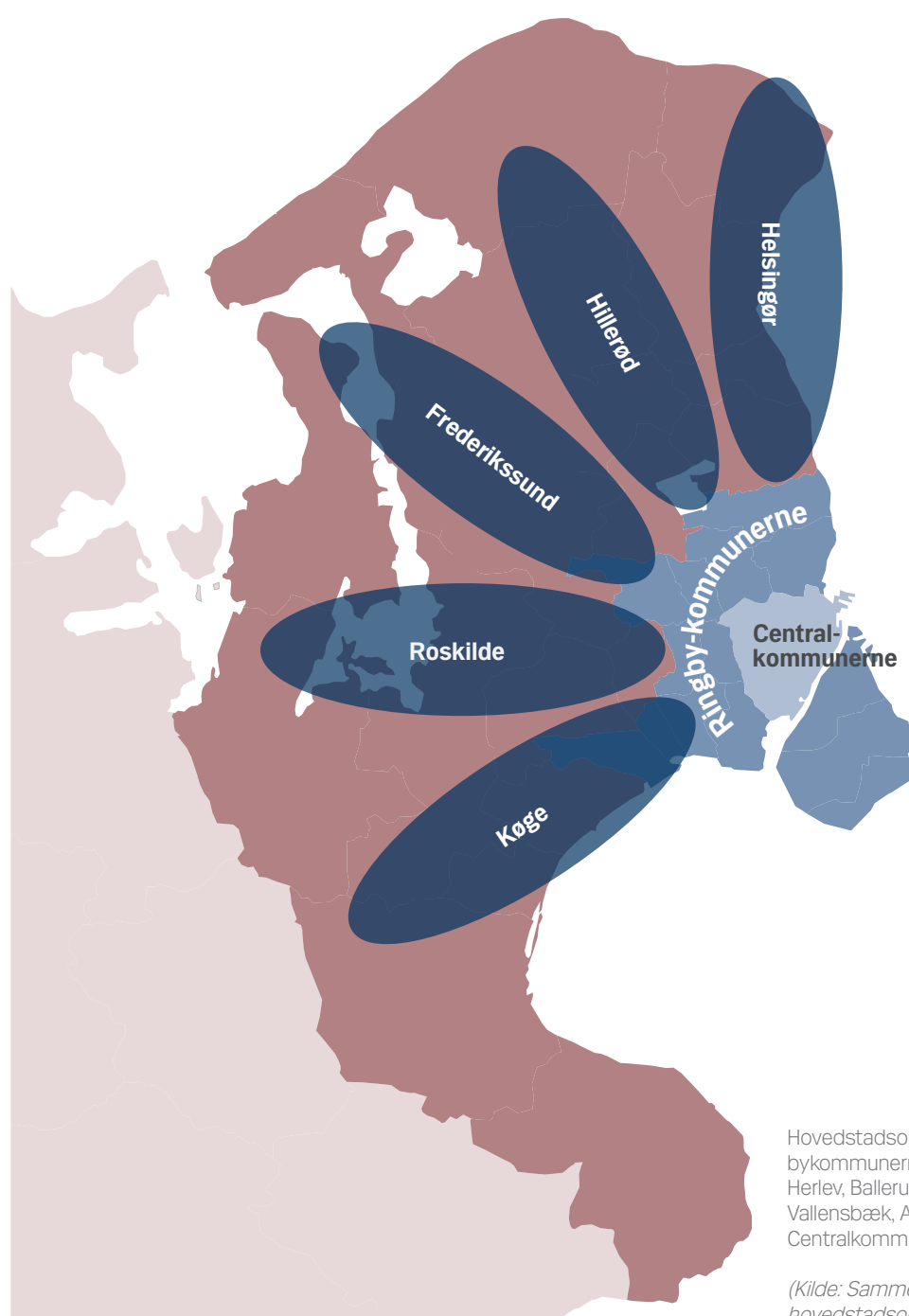
Udfordringer i dag

Som nævnt er det svært at forudsige, hvad befolkningsvæksten og den teknologiske udvikling konkret kommer til at betyde for hovedstadsregionen.

Men for at kunne målrette indsatsen i Trafik- og Mobilitetsplanen mod de regionale trafikale udfordringer på lang sigt har Region Hovedstaden fået analyseret flere mulige fremtids-scenarier.

Analysen viser, at hovedstadsregionen i dag har tre hovedudfordringer:

1. Trængslen på vej- og banenettet stiger
2. Trafikken på tværs af regionen stiger
3. Den kollektive transports konkurrenceevne er under pres



Hovedstadsområdet inddelt i geografiske områder. Ringbykommunerne er Lyngby-Taarbæk, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Ballerup, Glostrup, Rødovre, Brøndby, Hvidovre, Vallensbæk, Albertslund, Ishøj, Tårnby og Dragør. Centralkommunerne er København og Frederiksberg.

(Kilde: Sammenfatningsrapport – trafikale scenarier for hovedstadsområdet, Atkins og MOE Tetraplan 2018)

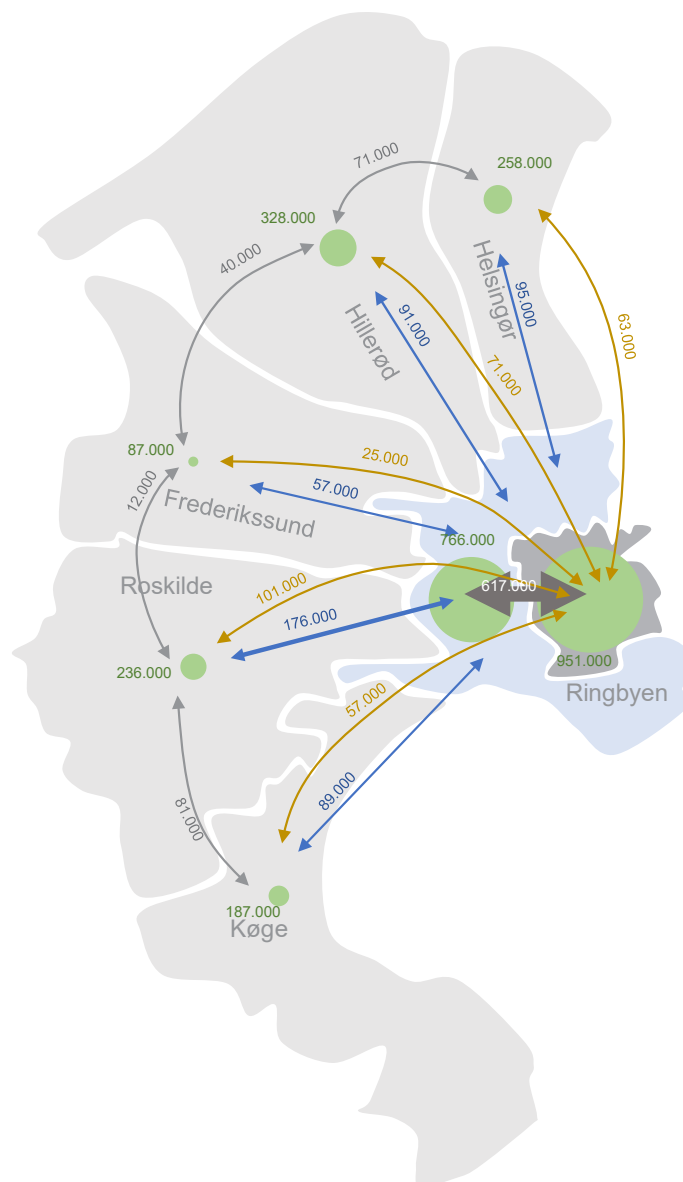
Udfordring 2:

Trafikken stiger på tværs af fingrene

Ballerup, Glostrup, Gladsaxe, Herlev og Høje Taastrup er blandt de kommuner i Danmark, der oplever den største pendlertrafik, men erhvervsstrukturerne og fordelingen af arbejdspladser i regionen har ændret sig de senere år, hvilket bl.a. har skabt mere trafik på tværs af hovedkorridorerne (fingrene).

Den kommende letbane langs Ring 3 kommer til at betjene kommunerne i Ringbyen, men den tværgående trafik stiger også i de mindre befolkede områder længere ude i fingrene, hvor den kollektive trafik i dag ikke står så stærkt.

Både i Ringbyen og i fingrene er der derfor brug for at se på, hvordan den kollektive transport kan styrkes i de vigtigste stationsknudepunkter, så det bl.a. bliver lettere at komme til en station og at skifte mellem transportformer.



Trafikken på tværs af hovedkorridorerne er stigende - også i de tyndere befolkede områder ude i fingrene, hvor den kollektive trafik i dag ikke står så stærkt. Her målt som antal ture (hvh. begge retninger og sammenlagt) pr. hverdagsdøgn.

(Kilde: Sammenfatningsrapport – trafikale scenarier for hovedstadsområdet, Atkins og MOE Tetraplan 2018)

Udfordring 3:

Den kollektive transports konkurrenceevne er under pres

Målt på tid kan den kollektive transport konkurrere med bilen i myldretiden i de stationsnære områder i centralkommunerne, Ringbyen og Fingerbyen, men den står svagt i yderste dele af hovedstadsområdet, viser analysen.

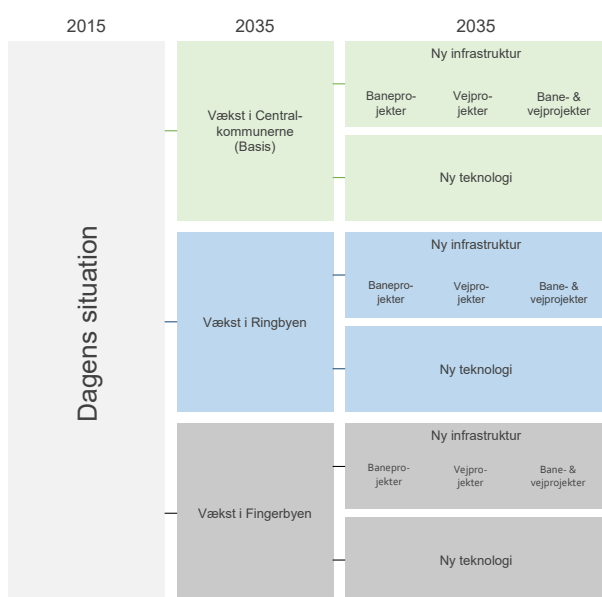
Den viser også, at rejsetiderne i den kollektive transport er meget lange til og fra de tyndere befolkede områder. Derfor er bilen det oplagte valg for mange af de rejser, der begynder eller slutter i disse områder.

Når man kombinerer kollektiv transport med cyklen bliver rejsetiden betydeligt lavere, og når det gælder, dør-til-dør-transport, kan den kollektive transport her konkurrere med bilen i et større område. Det ændrer dog ikke ved den grundlæggende udfordring for den kollektive transport i de ydre områder.

Generelt er den kollektive transport i forhold til bil og målt på rejsetid mest konkurrencedygtig i stationære områder i Hovedstadsregionen.

Scenarier for fremtidens udfordringer

For at få overblik over de fremtidige udfordringer for mobiliteten i hovedstadsområdet opstiller analysen tre forskellige scenarier for, hvordan befolkningstilvæksten og arbejdspladserne vil fordele sig i regionen, og hvordan nye teknologier vil blive implementeret.



Oversigt over scenarier for beregning af fremtidens trafik.

(Kilde: Sammenfatningsrapport - trafikale scenarier for hovedstadsområdet, Atkins og MOE Tetraplan 2018).

Analysen omfatter også de VIP-projekter, som kommunerne, KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden har identificeret. Scenarierne er udarbejdet for henholdsvis centralkommunerne, Ringbyen og Fingerbyen, og tidshorisonten er 2035, hvor infrastrukturprojekterne formodentlig er realiseret, og hvor de teknologiske løsninger vil være under indfasning.

Konklusioner på baggrund af trafikberegningerne

- **Trængselsproblemerne stiger:** Hovedkonklusionen på analysen er, at hverken flere infrastrukturprojekter eller førerløse køretøjer kan løse trængselsproblemet i myldretiden i fremtiden, men at førerløse køretøjer kan afhjælpe mobilitetsudfordringerne i de tyndt befolkede områder, hvor den kollektive trafik i dag er under pres.

Scenarieberegningerne konkluderer desuden følgende:

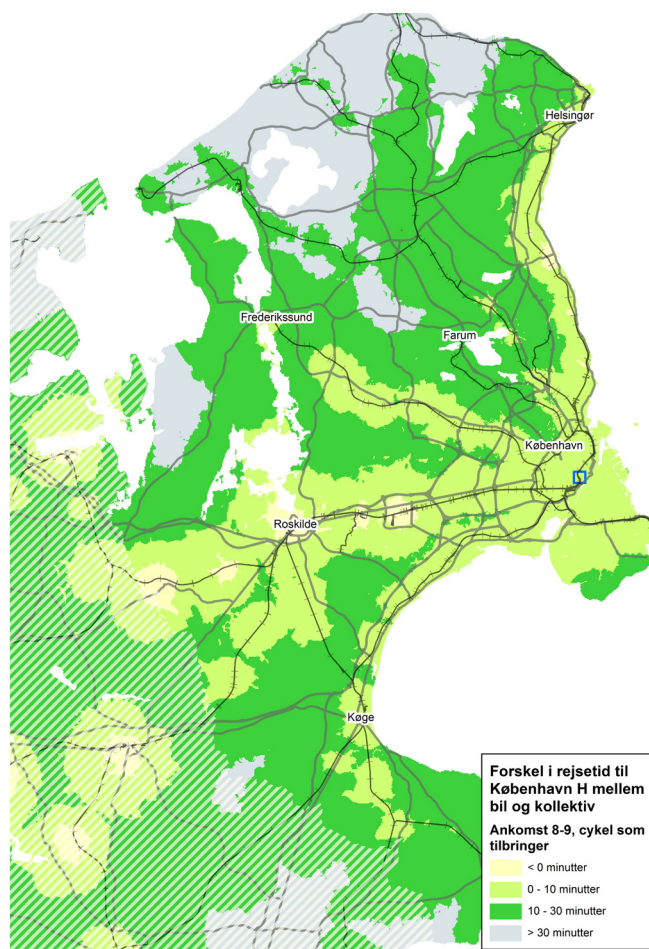
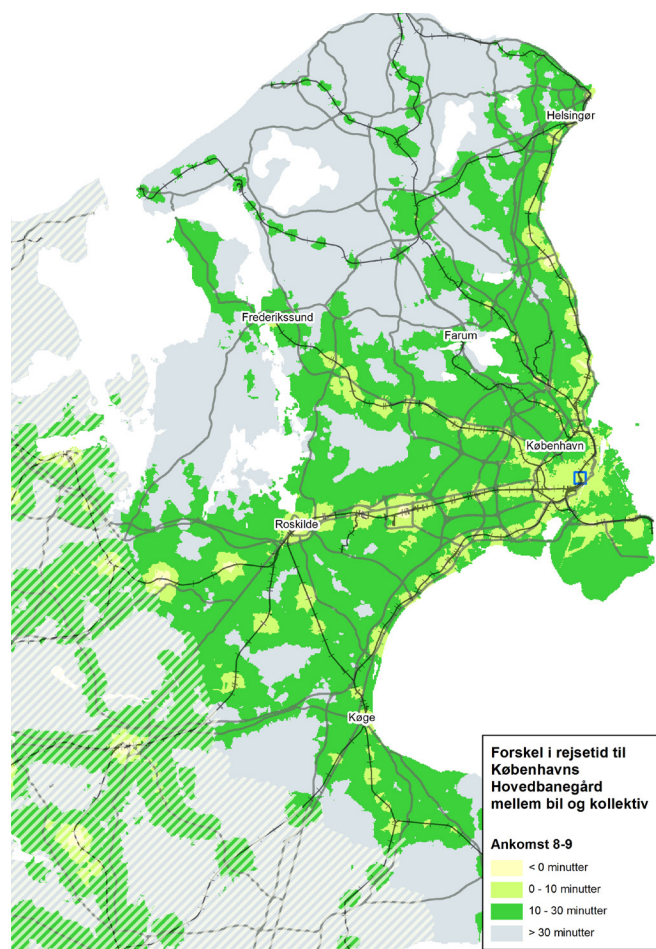
- **Mere trængsel uanset, hvor befolkningstilvæksten sker:** Frem til 2035 vil den forventede befolkningsvækst give endnu mere trængsel på både veje og skinner. Overordnet er billedet det samme, uanset om befolkningsvæksten primært sker i centralkommunerne, i Ringbyen eller stationsnært i Fingerbyen.
- **Infrastrukturprojekter med samme effekt:** Infrastrukturprojekterne har stort set de samme effekter på vejnettet i alle scenarier.
- **Store vejprojekter giver flere bilture:** Vejprojekter som Ring 5 Syd og en havnetunnel vil øge det forventede antal ture i bil markant i forhold til en situation, hvor der kun realiseres store baneprojekter - herunder en letbane fra Ny Ellebjerg Station til Hvidovre Hospital og en Metro fra Ny Ellebjerg Station til Emdrup Station. Samtidig har vejprojekterne en stærkt aflastende effekt på dele af vejnettet. Eksempelvis aflaster Havnetunnelen centralkommunerne markant for gennemkørende trafik. Det er vigtigt at nævne, at beregningen ikke viser effekten af de store planlagte investeringer i kollektiv transport, da de indgår som forudsætninger i begge scenarier.
- **Førerløs teknologi øger trængslen:** Førerløse biler vil få trængslen i hovedstadsområdet til at stige. Flere vil få mulighed for at købe egen bil, antallet af personture vil stige, og flere vil sidde alene i bilen.
- **Delebilers betydning afhænger af samtænkning:** Delebilers betyder ikke nødvendigvis, at antallet af bilture falder, men det kan få stor betydning, hvordan fx delebiler tænkes sammen med den kollektive transport.

Der er forskel på projekternes effekt

Nogle infrastrukturprojekter bidrager mere til at løse trængselsudfordringerne end andre. Projekterne er dog ikke blevet undersøgt hver for sig. Derfor er det ikke muligt at sammenholde effekter på trafikstrømme med konkrete projekter.

Figurerne viser forskellen i rejsetid mellem kollektiv transport og bil fra alle steder i hovedstadsområdet til København H med henholdsvis gang (figuren tv.) og cykel (figuren th.) som tilbringertransport.

(Kilde: Sammenfatningsrapport – trafikale scenarier for hovedstadsområdet, Atkins og MOE Tetraplan 2018)



4. EN ANDEN MÅDE AT PLANLÆGGE PÅ

I 2013 konkluderede regeringens Trængselskommission, at den voksende trængsel i biltrafikken ikke kan forhindres. Kommissionen fremlagde en strategi, der med investeringer på 32-42 mia. kroner kan forbedre forholdene for trafikanterne i hovedstadsområdet, men den generelle økonomiske vækst og befolkningsvæksten vil fortsat skabe et betydeligt pres på vejinfrastrukturen.

Trængselsudfordringen kan altså ikke alene løses gennem traditionelle tiltag med udbygninger af vejinfrastrukturen og nye baneprojekter. Der er behov for en større vifte af virkemidler og helhedsorienterede løsninger, der skaber sammenhæng i transportsystemet.

Trængselskommissionen peger fx på muligheden for at styrke arbejdet med kendte virkemidler som stationsnærhedsprincippet, en samlet parkeringsstrategi og forbedring af knudepunkter. Men skal trængslen være mindre, end den er i dag, er det nødvendigt at regulere biltrafikken, viser kommissionens beregninger.

Effektiviteten kan øges

I analysen "Trafikale scenarier for Hovedstadsområdet" har Atkins og MOE Tetraplan blandt andet set på tilgængelighed og mobilitet og på, om der er udækkede behov i hovedstadsområdets transportsystem.

Konsulenterne peger på, at der er forskellige muligheder for at øge effektiviteten i transportsystemet, så man indenfor det samme tidsrum kan få flere rejsende frem til deres destinationer.

Man kan vælge at sigte mod direkte at påvirke de rejsendes adfærd, så flere kører på andre tidspunkter, vælger andre transportformer eller tager andre ruter. Dette vil dog kræve mere principielle ændringer, som ligger udenfor transportområdet – fx mere fleksible arbejdstider.

Alternativt kan man forbedre teknologien, så flere trafikanter kan komme igennem transportsystemet i samme tidsrum.

Tiltag uden tilpasning af infrastruktur

Analysen peger på behovet for supplerende tiltag til håndtering af de trafikale udfordringer – tiltag, som kan gennemføres uden tilpasninger af den fysiske infrastruktur, og som samtidig virker på tværs af hovedstadsområdet:

- Betaling for at bruge vejinfrastrukturen (roadpricing)
- Mobility as a Service (MaaS) som bidrag til bedre information og kapacitetsudnyttelse

Greater Manchester Transport strategy 2040

Greater Manchesters transportstrategi fokuserer på de langsigtede udfordringer i regionen. Det er bl.a. en hastigt voksende og aldrende befolkning, klimaændringer og behovet for at øge produktiviteten og mindske den sociale ulighed i byregionen. Planen skal især bidrage til:

- 1) At håndtere økonomisk vækst og trængselsudfordringer
- 2) At forbedre livskvalitet, bl.a. adgang til job og uddannelse, sundhed og trafiksikkerhed
- 3) At forbedre miljøet, herunder at reducere udledningen fra transport
- 4) At udvikle en innovativ byregion, hvor bl.a. ny teknologi bliver brugt til at forbedre mobiliteten

Mobilitet for alle overalt

Strategien introducerer en helhedsorienteret tilgang til mobilitet. Den har et stærkt fokus på brugerne og på større integration på tværs af transportformer, og den opstiller principper og politikker for, hvordan et samlet transportsystem kan blive mere sikkert, pålideligt og inkluderende, så mobilitet er for alle.

Strategien har også en geografisk tilgang til mobilitetsløsninger, der understøtter regionens globale opkobling og forbindelser til/fra bycentrum, mellem byer og på tværs af regionen.

Fælles fortælling – fælles indsats

Desuden har Manchester formuleret en særskilt fortælling om, hvordan trængsel påvirker regionen, og hvordan man kan komme problemet til livs. Formålet er at sikre en fælles forståelse af problemets omfang og tydeliggøre den fælles indsats.

Indbygget fleksibilitet i strategien

Med et tidsperspektiv på mere end 20 år er strategien meget langsigtet, men Greater Manchester arbejder med investeringsplaner, der rækker fem år frem i tiden. Hver gang en ny fem års plan skal lægges, bliver der fulgt op på udviklingen, og måske bliver indsatsen revideret. Det gør den langsigtede plan fleksibel.

Stærk styringsmodel understøtter strategien

Greater Manchester har en stærk styringsmodel med Greater Manchester Combined Authority. Det er en kombineret myndighed, hvor regionens ti kommuner indgår i et formaliseret samarbejde.

Tidligere var kommunernes tværgående samarbejde mere frivilligt.

Med større beføjelser har Greater Manchester Combined Authority bedre mulighed for at arbejde strategisk med at styrke regionen som helhed.



5. STRATEGISKE INDSATSOMRÅDER

Under forberedelserne til Trafik- og Mobilitetsplanen er der arbejdet med flere mulige indsatsområder, som kan øge mobiliteten, udnytte infrastrukturen bedre og optimere den enkelte rejse.

I det følgende opsummerer vi analysernes hovedkonklusioner, anbefalinger og forslag til indsatser fordelt på fire strategiske områder, som Region Hovedstaden vil foreslå i Trafik- og Mobilitetsplanen.

På tværs af indsatserne foreslår Region Hovedstaden at arbejde strategisk med ny teknologi og nye forretningsmodeller

1. STRATEGISK INDSATSOMRÅDE: REGIONAL MOBILITET

Mobilitetsplanlægning skal optimere den samlede rejseaktivitet, så infrastrukturen bliver udnyttet bedre, og de rejsende oplever transport uden begrænsninger. Ved at tilbyde de rejser, som brugerne efterspørger i forhold til transportmiddel, tidspunkt, rejsetid, komfort mv., nedbrydes den barriere, som transport kan udgøre.

Fokus på rejser, der matcher regionale mål.

Arbejdet med Trafik- og Mobilitetsplanen bør primært omfatte de rejser, der har et regionalt perspektiv, og som kan være med til at opfylde regionens visioner og mål. Det er:

- Mellemlange rejser, der krydser kommunegrænser
- Rejser til og fra regionen
- Evt. rejser gennem regionen uden stop.

På dette niveau af rejser kan man opstille regionale mål og handlingsplaner, der kan gennemføres af de involverede parter med et regionalt sigte.

Rejsetyper i Trafik- og Mobilitetsplanen

De rejser, der dagligt foretages i regionen, har mange forskellige formål, og nogle af turene er mere relevante at arbejde med i en regional kontekst end andre.

Pendlereture: 25 % af turene går til og fra arbejde og uddannelse. Her gør god mobilitet regionen attraktiv for både indbyggere

og erhvervsliv, og det øger potentialet for vækst. Pendlerrejserne bør være en central del af mobilitetsindsatsen - med særligt fokus på myldretiden, hvor trængslen er størst.

Fritidsture: 38 % af turene er fritidsture til fx idræt, kultur og sommerhus. Knap 85 % er lokale ture under 10 kilometer. Disse ture er ikke et mål for regionens Trafik- og Mobilitetsplan, men kommunerne bør have fokus på dem – også i forhold til arbejdet med sundhed og bæredygtighed.



Trafik- og Mobilitetsplanen bør primært omfatte rejser med et regionalt perspektiv.

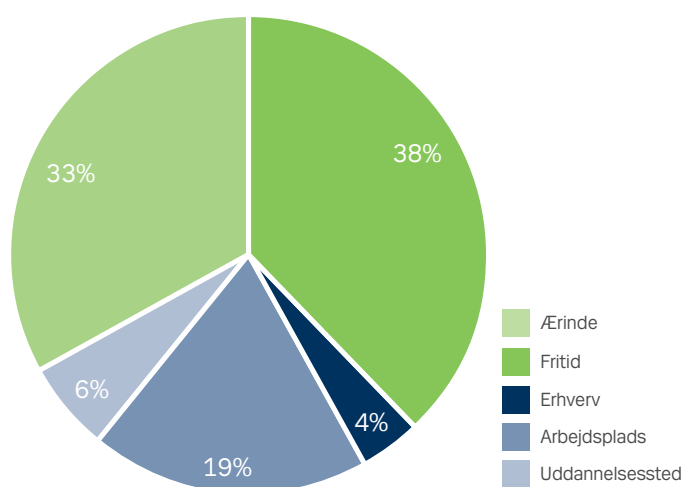
(Kilde: "Mobilitet i hovedstaden", Rambøll 2018)

Planlægningsmæssigt er fritidsturene sværere at håndtere end pendlerturene, fordi både tidspunkter og rejsemål er mere spredte, men det kan få en positiv effekt at forbedre mobiliteten på det område. Dels vil det gøre det mere attraktivt at bo i regionen, dels kan det tiltrække turister og besøgende til fritidsmålene.

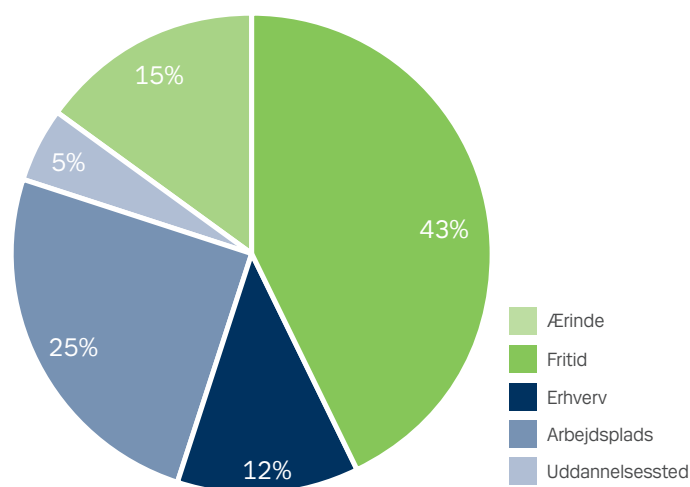
Ærindeture: 33 % af turene, men kun 15 % af de kørte kilometer, handler om at købe ind, hente/bringe andre, aftaler hos offentlige myndigheder, sundhedsvæsen m.v. Mange af disse ture er lokale ture, som er svære at påvirke regionalt, men de kan tænkes ind i arbejdet med pendlerture. Bl.a. vil tilgængelighed til større offentlige funktioner som sygehuse være oplagte at arbejde med på regionalt niveau.

Erhvervsture: 4 % af turene og 12 % af de kørte kilometer tilbagelægges i forbindelse med arbejde, fx kundebesøg. En del af disse ture er også lokale og hænger tæt sammen med pendling, hvor valget af transportmiddel til/fra arbejde vil afhænge af behovet for transport på erhvervsturene. Derfor har arbejdspladsens tilbud om køretøjer og faciliteter generelt stor betydning for disse ture.

Formålsfordeling (andel af ture per dag)
2016 og 2017



Formålsfordeling (andel af km per dag)
2016 og 2017



Figuren viser formålet med de 4,5 mio. ture, der hver dag foretages i hovedstadsregionen

(Kilde: "Mobilitet i hovedstaden", Rambøll 2018)

2. STRATEGISK INDSATSOMRÅDE: FREMTIDENS KOLLEKTIVE TRANSPORT

Hvad er den kollektive transports styrker i dag? Og hvilke barrierer skal vi have brudt ned, hvis vi vil skabe en sammenhængende kollektiv transport, der kan konkurrere med privatbilen? Det er især vigtigt at få taget hul på en fælles strategiproces, fælles IT-systemer og åbne data samt et integreret transport-system.

Et samfund under udvikling

Region Hovedstaden ønsker at skabe en attraktiv, kollektiv transport, der hænger sammen på tværs af transportformer, trafikselskaber og geografi, men flere faktorer udfordrer denne strategiske målsætning.

Budgetterne er stramme, pladsen er trang i myldretiden, kundetilfredsheden er den laveste i Norden, og en stor ejer- og aktørkreds gør det vanskeligt at koordinere indsatser og skabe sammenhæng på tværs af trafikselskaber.

Samtidig udvikler og forandrer samfundet sig hurtigere end nogensinde før. Tendenser som byspredning, billigere private biler, nye forretningsmodeller og ny teknologi skaber helt nye muligheder for transportløsninger, der er tilpasset brugernes behov og sikrer størst mulig mobilitet.

Udviklingen er markant, og især disse tre indsatser er forudsætninger for at kunne udvikle en sammenhængende kollektiv transport:

A. Fælles strategiproces

Der skal skabes en fælles strategi og vision for den kollektive transport i hele hovedstadsområdet - på tværs af aktører og trafikselskaber. Denne samlende fortælling skal danne et fælles afsæt for at diskutere, hvilke tiltag der er nødvendige.

Anbefalinger

- At etablere et forum på politisk niveau mellem kommuner og region, hvor strategien og visionen kan blive udfoldet.
- At etablere et samarbejdsforum for aktørerne, som forankres blandt trafikselskaber, operatører, kommuner og andre stakeholders.

- At overvåge indikatorer om bl.a. trængsel kontinuerligt og tilpasse planerne derefter

B. IT-systemer og åbne data

Der skal udvikles IT, som styrer koordinationen mellem forskellige aktører og dermed understøtter komplekse kombinationer af transportformer. IT-løsningerne skal også styrke brugeroplevelsen og kundetilfredsheden. Fx bør rejser med mange skift mellem transportformer foregå smidigt og uden at kunden skal forholde sig til, hvem der leverer transporten.

Anbefalinger

- At etablere et samarbejdsforum og fælles finansiering af udviklings- og driftsomkostninger til IT.
- At insistere på åbne standarder, så nye aktører kan integreres.
- At udvikle en sammenhængende rejseplanlægger (en MaaS-løsning), billettering, kundeservice og trafikinformation på tværs af aktører.

C. Integreret transportsystem

Kun ved at fremstå som et sammenhængende tilbud, der er uafhængigt af det enkelte trafikselskab, bliver kollektiv transport rigtig attraktiv for kunderne. Derfor skal aktørerne kontinuerligt indsamle og dele information, og transportudbuddet skal tilpasses, så trafiksystemet passer til behovene i de forskellige geografiske områder. Det kræver bl.a. flere og hurtigere tog, mere effektive knudepunkter og på sigt førerløse busser.

Udenfor hovednettet er det oplagt at samarbejde med private aktører om fleksible samkørselstjenester og et strategisk busnet, der kobler byer og udvalgte lokaliteter til hovednettet.

Anbefalinger

- At samarbejde med private aktører om delebiler og delecykler samt de såkaldte 'last mile'-koncepter.
- At bruge servicemål for fx frekvens, rettidighed og betjeningsdøgn til at styre sammenhæng mellem aktører.
- At styrke stationsnærhed og knudepunkter, bl.a. med investeringer fra private developere.

NORDJYLLAND: Trafik- og Mobilitetsplan 2017-2020

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har lanceret en mobilitetsplan for 2017-2020. Den indeholder nye, inspirerende forretningskoncepter og samarbejdsformer, som understøtter en sammenhængende kollektiv transport.

Mobilitetsplanen bygger på et målrettet arbejde med at forme en fælles fortælling og vision for den fremtidige mobilitet i Nordjylland. Planen har høstet international anerkendelse og har samlet aktører og kommuner i en fælles indsats, som bakkes op af en stærk organisation.

NT sætter rammen for udviklingen af MaaS-koncepter, og selskabet har defineret Key Performance Indicators (KPI), som indsatsen måles på.

(Kilde: Fremtidens Kollektive Transport, et diskussionsoplæg for Region Hovedstaden, Urban Creators 2018)

3. STRATEGISK INDSATSOMRÅDE: FREMTIDENS KOLLEKTIVE TRANSPORTKNUDEPUNKTER

Hvordan kan vi forbedre den kollektive trafikbetjening på tværs af trafikkorridorerne i fingrene med udvalgte transportknudepunkter? Kan det øge andelen af multiskift-rejser mellem fingrene? Og kan samspillet mellem transportknudepunkterne og de omgivende byrum tiltrække flere rejsende til den kollektive transport over længere afstande? Kollektive transportknudepunkter spiller en stor strategisk rolle for fremtidens trafik og mobilitet i hovedstadsregionen.

A. Behov for at styrke transportknudepunkter

Hvis en større andel af borgernes rejsebehov frem mod 2035 skal dækkes af den kollektive transport, er det vigtigt at styrke transportknudepunktets trafikale funktion og at optimere skift mellem transportmidler.

Samtidig er det vigtigt at se på knudepunktets bymæssige funktion. Fx kan kommunerne vurdere potentialet for at placere arbejdspladser og boliger tæt på stationen og dermed skabe de bedste forudsætninger for at gøre kollektiv transport til et naturligt valg for beboere og ansatte i de nye bebyggelser.

Kollektive transportknudepunkter kan dermed spille en vigtig strategisk rolle i forhold til at skabe sammenhæng mellem rejser, der kombinerer egen bil, delebiler, samkørsel, cykling og gang med effektive kollektive transporttilbud som tog, metro, letbane eller Bus Rapid Transit (BRT) - dvs. busser, der kører i eget tracé.

B. Udpegning af potentialer for otte knudepunkter

Analysen fokuserer på at styrke de store kollektive omstigningsstationer i Ringbyen og Fingerbyen. Derfor peger analysen på otte knudepunkter med høj service af kollektiv transport og mange skift. Disse knudepunkter er Hillerød/Favrholm, Helsingør, Ballerup, Glostrup, Herlev, Buddinge, Høje-Taastrup og Ishøj.

Analysen indeholder desuden en generel kategorisering af stationsknudepunkter i regionen for at sikre en bredere forståelse af de problemstillinger, der skal være fokus på for at styrke den kollektive transport.

C. Muligheder kortlægges

Analysen er i skrivende stund ikke afsluttet, men en erfaringsopsamling har vist, at der er stort potentiale for at udvikle kollektive transportknudepunkter og afprøve nye partnerskabsmodeller.

I det videre arbejde går Region Hovedstaden i dialog med kommuner, DSB, Banedanmark og andre relevante aktører om for at få kortlagt mulighederne i 2-3 knudepunkter.

SINGAPORE: Land Transport Master Plan 2013

Singapores vision er at skabe en bedre sammenhæng i det offentlige transportsystem. Hovedfokus er stationsknudepunkterne, og målet er, at 75 % af alle rejser i myldretiden i 2030 skal ske med offentlig transport.

Singapore arbejder med at gøre de kollektive stationsknudepunkter til oplevelsescentre, som fremmer den interessante og bekvemmelige rejse.

De har også privatiseret stationerne og stationsområderne, og det motiverer trafikselskaberne til at få butikker og services ind på stationerne, så de kan tjene penge på husleje og evt. salg. Det smitter positivt af på den kollektive transport, fordi de rejsende kan ordne praktiske ting i forbindelse med deres rejse.

Planen har også fokus på at forbedre forholdene for gående. Med programmet Walk2ride vil man etablere et netværk af attraktive stier og forbindelser, der bl.a. beskytter mod vind og vejr. Ambitionen er at bygge mere end 200 km stier, som forbinder forskellige offentlige transportformer i en radius af 400 meter fra større knudepunkter. Det er mere end en firdobling og indebærer bl.a. bedre skiltning og flere opholdsarealer.

Planen arbejder også målrettet med bedre fremkommelighed for ældre og handicappede.

(Kilde: Inspirationskatalog til Trafik- og Mobilitetsplanen for Region Hovedstaden, Urban Creators 2018)



LONDON: Niveauet af kollektiv transport styrer byplanlægningen

For at forbedre den kollektive transport arbejder Transport for London med bl.a. at styrke stationsknodepunkter. Man har udviklet en metode til at måle, hvor godt forskellige områder er koblet op til den kollektive transport.

Værktøjet bliver bl.a. brugt i The London Plan til at bestemme, hvor tæt der skal bebygges i de forskellige dele af London, fordi områder med gode kollektive forbindelser opfattes som bedre egnede for udvikling. Desuden bliver det brugt til at styre omfanget af detailhandel, virksomheder og parkeringspladser i området.

(Kilde: Inspirationskatalog til Trafik- og Mobilitetsplanen for Region Hovedstaden, Urban Creators 2018)



4. Strategisk indsatsområde: Trafikinformation og trafikledelse

Kan man forestille sig en "vejrudsigt" for trafikken 2-3 dage frem? At man med et enkelt tryk i en app får præsenteret den mest ideelle rejse gennem byen på tværs af bus, metro og delecykel? At man kan køre til arbejde i "grønne bølger" på tværs af kommunegrænser? Eller at alle aktører går sammen og afvikler trafikken ud fra en fælles aktionsplan, når der sker et skinnedbrud eller uheld på en vigtig strækning? Måske ligger disse muligheder ikke så langt ude i fremtiden. Trafikforskere forudser, at man med robotter og "Machine Learning" kan systematisere mange flere data og levere prognoser time for time – eller minut for minut.

Større kapacitet uden store investeringer i infrastruktur

Da der er mange aktører på transportområdet, bliver der ikke udarbejdet fælles, sammenhængende visioner, mål, strategier og planer for transport og mobilitet i hovedstadsområdet

Denne fragmenterede trafikplanlægning gør det også vanskeligt at gennemføre indsatser på tværs af transportformer og transportoperatører, og det hæmmer sammenhængen mellem de forskellige transportformer.

Spørgsmålet er, hvordan man kan øge den samlede netværkskapacitet uden at foretage omfattende investeringer i den fysiske infrastruktur?

Svaret skal bl.a. findes i bedre trafikinformation og intelligent trafikledelse, der bliver anset for at være relativt billige værktøjer med stor effekt og kort implementeringstid. Både nye og eksisterende teknologier – fx robotter, Big Data, datasøer og Machine Learning – kan understøtte indsatsen på dette område.

Analysens resultater og forslag til indsatsområder

Analysen af potentialet i bedre trafikinformation og intelligent trafikledelse peger på især fire indsatser, som kan skabe betydelige trængselsmæssige forbedringer.

A. Intelligent signalstyring og trafikledelse

Anbefalinger

- At kommuner og Vejdirektoratet målrettet arbejder med nye teknologier, som kan få trafiksignaler til at skabe grønne bølger på tværs af kommunegrænser.
- At der udvikles et værktøj, som kan forudsige trafikken på tværs af transportnetværket. Det kan ske på baggrund af historiske data, realtidsdata og Machine Learning-algoritmer,



Effekten af trafikinformation.

(Kilde: Bedre trafikinformation og fælles trafikledelse i hovedstadsregionen, KPMG 2018).

som kan beregne den rute, den transportform og det rejsetidspunkt, der er mest ideelt og på den måde understøtte den multimodale rejse i regionen.

- At transportaktørerne i hovedstadsregionen samarbejder om at udvikle scenarier for den fælles trafikledelse i de situationer, der typisk giver de udfordringer i forhold til fremkommelighed og trængsel, og som har de største omkostninger for samfundsøkonomien.

B. Datadeling og etablering af fælles dataplatform

Anbefaling

- At transportaktørerne går sammen om at etablere en fælles dataplatform. Bedre deling, mere åbenhed og større tilgængelighed for både offentlige og private aktører vil føre til en mere effektiv og målrettet brug af data og gavne trafikinformationen, trafikledelsen og mobiliteten på det samlede transportnetværk i hovedstadsregionen.

C. Den gode kunderejse

Anbefaling

- At transportaktørerne arbejder endnu mere strategisk, metodisk og målrettet mod at forbedre kunderejsen i deres respektive services. Det kan f.eks. være med udgangspunkt i de seks komponenter for den gode kundeoplevelse: Empati, Tid og kræfter, Forventninger, Personalisering, Løsninger ved akutte hændelser og Integritet.

D.Mere sammenhængende trafikinformation

Anbefalinger

- At myndighederne udvikler et fælles værktøj, der kan give trafikanterne aktuel information om planlagte og igangværende hændelser, f.eks. vejarbejder og arrangementer. Informationerne skal gå på tværs af kommunegrænser, veje og skinner, og skal formidles via relevante trafikinformationskanaler som navigationsanlæg, webbaserede kortløsninger, apps og eksterne trafikinformationstjenester.
- At transportaktørerne sætter mere fokus på sammenhængende trafikinformationskanaler, anvendelse af eksisterende og nye teknologier samt bedre understøttelse af den multimodale rejse. Det vil være et vigtigt skridt mod den friktionsløse transport og Mobility as a Service (MaaS) i hovedstadsregionen.

6. RESUMÉ

Situation

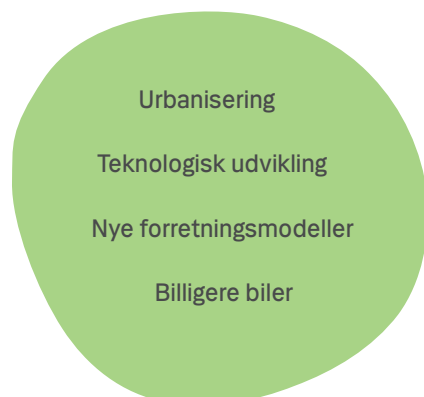
Befolkningen vokser
+20.000 om året
frem til 2025



Trængslen stiger
33,4 mio. spildte
timer i bilkøerne i 2035



Megatendenser



Regionale udfordringer

Trængslen på vej-
og banenettet stiger



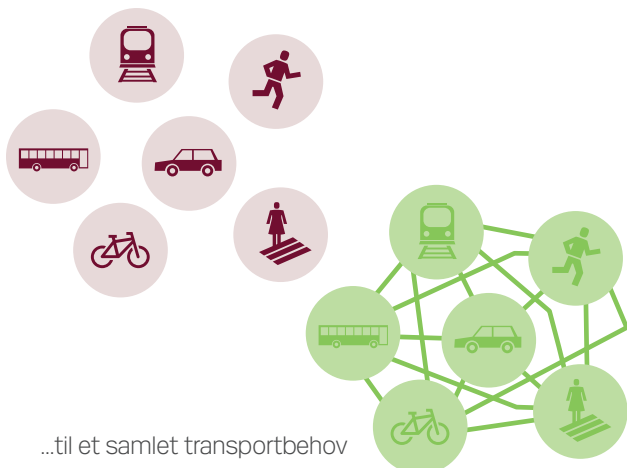
Trafikken stiger på tværs
af fingrene

Den kollektive transports
konkurrenceevne er under pres



Ny tilgang til trafikplanlægning

Fra adskilte transportmidler...



Forslag til strategiske indsatsområder

1

Regional mobilitet



2

Fremtidens kollektive transport



3

Kollektive trafik-knudepunkter



4

Trafik-information og -ledelse



Tværgående indsatser
Ny teknologi og nye
forretningsmodeller

7. MATERIALER

Find analyserne og se regionens forudgående arbejde med fremtidens transport på Region Hovedstadens hjemmeside:

www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik



**Region
Hovedstaden**

Region Hovedstaden
Center for Regional Udvikling
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød
+45 38 66 50 00
www.regionh.dk

Sammenfatningsrapport: Trafikale scenarier for hovedstadsområdet



Denne rapport er en sammenfatning af resultaterne fra en større analyse af tilgængeligheden på vej og bane i hovedstadsområdet med særligt fokus på trængsel og rejsetider i dag og frem mod 2035. Selve analysen er afrapporteret i sin fulde længde i den tekniske rapport Trafikale scenarier for hovedstadsområdet, maj 2018.

Analysen er en del af Region Hovedstadens udredninger om fremtidens transportbehov og sammenhængende trafiksystemer i hovedstadsregionen. Analysens resultater indgår i regionens arbejde med en kommende trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen, som forventes afsluttet ved årsskiftet 2018/2019.

Hovedrådgiver på analysen har været Hovedstadens Letbane, mens Atkins i samarbejde med MOE-Tetraplan har været udførende rådgiver på selve analysen. Analysen er blevet gennemført i perioden september 2017 til maj 2018.

Indhold

Indledning	3
Analysens centrale spørgsmål	5
Analysens scenarier	6
Analysens hovedresultater	8
Dagens udfordringer er blevet større	10
Stigende trængsel på vejnettet	12
Stigende udfordringer for den kollektive trafik	14
Konkurrenceforhold mellem den kollektive transport og privatbilismen	16
Sammenfatning på dagens trafikale udfordringer	17
Trafikale udfordringer ved befolkningsudviklingen i 2035	18
Scenarier med infrastrukturprojekter gennemført i 2035	20
Infrastrukturprojekternes bidrag til løsning af de trafikale udfordringer i 2035	21
Scenarier med nye teknologier – Førerløse køretøjer	28
Hovedresultat for scenariet med førerløse biler i 2035	28
Førerløse bilers bidrag til løsning af de trafikale udfordringer	30
Scenarier med nye teknologier – Deleøkonomi	31
Hovedresultat for scenariet med deleøkonomi	31
Delebilernes bidrag til løsning af de trafikale udfordringer	33
Følsomhedsberegninger for fordeling af byvæksten	34
Effekten af følsomhedsanalyser for byvæksten på de trafikale udfordringer i 2035	35
Befolkningsfordeling og effekten på basissituationen i 2035	35
Befolkningsfordelingen og effekten af infrastrukturprojekter på situationen i 2035	36
Effekt på den samlede trafikudvikling	36
Byudvikling betyder stort set ikke noget for størrelsen af rejsetidsgevinster i infrastrukturen	37
Fordeling af trafikvækst og trængsel i hovedstadsområdet	38
Befolkningsfordelingen og teknologi i 2035	39
Perspektiver ved supplerende tiltag for at øge transportsystemets effektivitet	41
Betaling for benyttelse af vejinfrastrukturen (Roadpricing)	42
MaaS (Mobility as a Service) som bidrag til bedre information og kapacitetsudnyttelse	42
Litteratur	44

Indledning

I 2013 kom Trængselskommissionen med en strategi, der peger på behovet for helhedsorienterede løsninger, som skaber bedre sammenhæng i transportsystemet og tager højde for specifikke trafikale problemstillinger i de enkelte dele af hovedstadsområdet.

Analysen beskæftiger sig med tidsperioden 2013 – 2025.

Nogle af de centrale konklusioner i Trængselskommissionens arbejde var, at der vil være et voksende pres på hovedstadsområdets infrastruktur i myldretiderne, hvor mange pendlere allerede i dag spilder tid i vejtrafikken eller har svært ved at finde en siddeplads i det kollektive trafiksystem.

På baggrund af Trængselskommissionens strategi er der frem imod 2025 foreslået en række infrastrukturprojekter, hvis fokus er at imødekomme et stigende transportbehov, som følge af det støt voksende befolkningstal i hovedstadsområdet. I mellemtiden viser aktuelle befolkningsprognoser, at befolkningsvæksten vil lægge yderligere pres på infrastrukturen i hovedstadsområdet, end det tidligere var forventet.

Dermed vil der fremadrettet være et endnu større behov for at flere mennesker kan transportere sig til arbejde, uddannelse, indkøb og fritidsaktiviteter. Der vil ikke mindst være behov for yderligere udbygning af højklasset kollektiv transport. I lyset af denne nye viden, som ikke var tilgængelig for blot 5-10 år siden, og med henblik på, at nutidens beslutninger om udviklingen af transportsystemet vil præge transporten i hovedstadsområdet mange år frem i tiden, er det tiltrængt på ny at se på fremtidens udfordringer i hovedstadsområdet og mulige løsningsbidrag. Region Hovedstaden har på denne baggrund ønsket at få belyst potentielle strategiske infrastrukturprojekters samlede effekter på fremtidens forventede udfordringer med trængsel og tilgængelighed.

Samtidig står vi i dag over for nogle nye teknologiske muligheder, og i de seneste år er deleøkonomi for alvor begyndt at blive en del af danskernes hverdagsliv. Således vil der være nye løsninger på de trafikale udfordringer; løsninger, som vi i dag er blevet bedre i stand til at tage stilling til. Det gælder såvel udfordringer for vejnettet som for det kollektive transportsystem. Der er dermed i analysen rettet fokus mod at belyse disse nye teknologiske muligheder, som Trængselskommissionen i sin tid ikke havde mulighed for at inddrage i udarbejdelse af deres strategi.

Ifølge en prognose fra Vejdirektoratet¹ forventes det, at en fjerdedel af alle biler i 2035 er indrettet med en teknologi, der gør det muligt, at bilen selv kan køre og tilpasse sig forholdene på bestemte typer af veje og under bestemte forhold.

¹ Vejdirektoratet (2017): Temaer – Selvkørende biler, på Vejdirektoratets hjemmeside:
http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/temaer/Selvkoerendebiler/Hvorn%c3%a5rkommerde/Sider/default.aspx

Chaufføren skal ved denne automatiseringsgrad ikke selv gribe ind, men kan foretage andre aktiviteter under turen. At førerløse køretøjer kommer og allerede andre steder i verden er tæt på at blive et almindeligt syn i gadebilledet, viser eksempelvis erfaringer fra USA, hvor Waymo, et datterselskab af Alphabet koncernen (Googles moderselskab), siden oktober 2017 har kørt førerløse biler på offentlige veje i Arizona.^{2,3}

I 2017 nedsatte regeringen en ekspertgruppe ”Mobilitet for fremtiden”, som i marts 2018 afrapporterede deres analyseresultater. Ekspertgruppen understreger, at fremtidens trafikale udfordringer primært vil handle om trængsel i og omkring de større byer, som vil være drevet af befolkningstilvækst og øget velstand.⁴

Ekspertgruppen peger endvidere på, at ”formentlig hverken delebiler eller automatisering af bilerne [vil] gøre problemerne mindre”.

Mens ekspertgruppens betænkning rummer en kvalitativ og faglig vurdering af effekterne af førerløse køretøjer og ny teknologi på transportområdet, omfattede betænkningen ikke en særskilt beregning af mulige trafikale effekter. Dette er derimod en væsentlig del af denne analyse og dermed et bidrag til ny viden på området i en dansk kontekst.

Ved at gøre brug af ny viden inden for transportmodeller og ved at trække på nogle første erfaringer med disse teknologier giver denne analyse et første bud på teknologiernes effekter. Der beregnes således effekter af førerløse køretøjer og delebiler ved hjælp af en trafikmodel, hvor teknologierne indgår som separate transportformer.

² Waymo is first to put fully self-driving cars on US roads without a safety driver - Going Level 4 in Arizona, The Verge, 7 november, 2017, hjemmeside:
<https://www.theverge.com/2017/11/7/16615290/waymo-self-driving-safety-driver-chandler-autonomous>

³ Dog bemærkes, at Arizona's republikanske guvernør, Doug Ducey, i slutningen af marts 2018 inddrog retten til at operere med førerløse køretøjet, fordi en fodgænger var blevet dræbt af et selvkørende køretøj.

⁴ Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden, afrapportering marts 2018, s. 11.

Analysens centrale spørgsmål

Denne analyse tager afsæt i Trængselskommissionens resultater, men ser længere frem i tiden til 2035.

Formålet med analysen er at få et kvalificeret grundlag for at kunne besvare følgende spørgsmål, som er behandlet i de respektive kapitler:

1. Hvor vidt står vi med **dagens udfordringer** stadig med de samme udfordringer, som Trængselskommissionen pegede på, og på hvilke punkter har udfordringerne ændret sig?

Dette spørgsmål behandles i kapitlet ”**Dagens udfordringer er blevet større**”.

2. Hvilken betydning har en **prioriteret bosætning og lokalisering af arbejdspladser** for byvæksten frem mod 2035 for mængden og fordelingen af trafikken?

Læs om dette i kapitlet ”**Trafikale udfordringer ved befolkningsudviklingen i 2035**”, som belyser konsekvenserne af befolkningsudviklingen for de trafikale udfordringer i 2035, og hvordan udfordringer forventes at udvikle sig sammenlignet med dagens situation.

3. I hvilken grad vil konkrete **nye strategiske infrastrukturprojekter** kunne bidrage til at håndtere et voksende pres på transportsystemet, set i lyset af en hurtigere voksende befolkning?

Det bliver belyst i det efterfølgende kapitel ”**Scenarier med infrastrukturprojekter gennemført i 2035**”, som stiller skarpt på, hvilken indflydelse udvalgte projekter forventes at have i forhold til at håndtere de udpegede trafikale udfordringer i 2035.

4. Hvorvidt vil **førerløse biler og delebilsordninger** kunne bidrage til løsningen af de trafikale udfordringer?

5. Hvorvidt vil **førerløse biler og delebilsordninger** kunne styrke den kollektive trafik?

De teknologiscenarier, som analysen behandler, giver en forståelse for førerløse og delebilers bidrag til at løse de trafikale udfordringer i 2035. Dette uddybes henholdsvis i kapitlerne ”**Scenarier med nye teknologier – Førerløse køretøjer**” og ”**Scenarier med nye teknologier – Deleøkonomi**”.

Afslutningsvis i kapitlet ”**Effekten af følsomhedsanalyser for byvæksten på de trafikale udfordringer i 2035**” sammenlignes resultaterne med en anderledes befolkningsfordeling i hovedstadsområdet.

Analysens scenarier

For at besvare spørgsmålene, er der opstillet fremtidsbilleder, såkaldte scenarier, der tager afsæt i kendte og officielle forudsætninger for byvækst og kommende infrastrukturprojekter samt et bud på den teknologiske udvikling, der holder sig til det nuværende vidensgrundlag. Analysens omdrejningspunkt er således det fremtidsbillede af byvæksten (basisscenarie), som anses for meget sandsynligt. Supplerende arbejdes der med nogle andre forudsætninger for byvæksten for at kunne vurdere, om resultaterne beregnet i basisscenariet viser sig at være robuste.

For det første beregnes, hvordan trafikken vil udvikle sig under de seneste officielle vækstforudsætninger for arbejdspladser og befolkning i hovedstadsområdet. Samtidigt er det forudsat, at alle projekter, der er politisk besluttet og finansieret, og som forventes gennemført i de kommende år, er realiseret. Dette er det såkaldte basisscenariet. Basisscenariet er sammenligningsgrundlaget for de øvrige scenarier.

Dernæst beregnes et infrastrukturscenarie, der har de samme befolkningsforudsætninger som basisscenariet. I dette scenarie forudsættes dog, at KKR Hovedstadens og Region Hovedstadens prioriterede VIP-projekter sammen med de af regionen og en række kommuner yderligere udvalgte projekter er realiseret. Dette scenarie sammenlignes med basisscenariet for at kunne vise projekternes bidrag til løsning af fremtidens trafikale udfordringer.

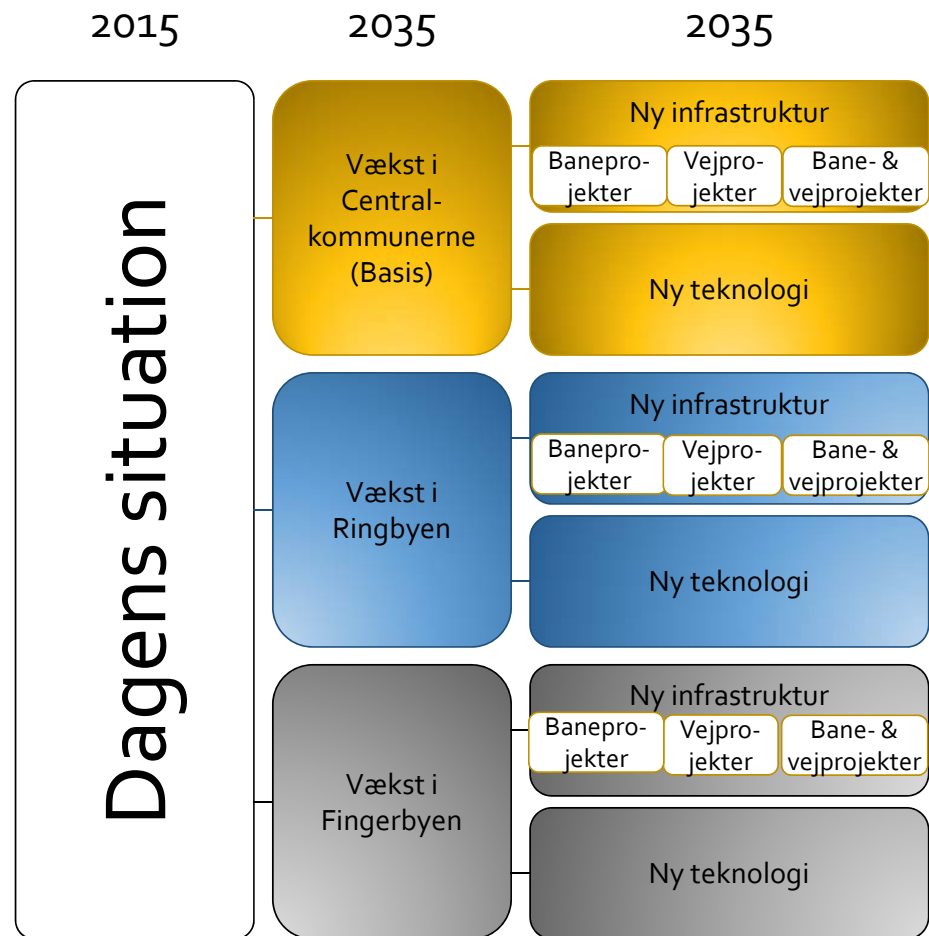
Det samme gøres for teknologiscenariet. Der beregnes to forskellige fremtidsbilleder uafhængigt af hinanden: Ét scenarie, hvor der introduceres førerløse biler og ét, hvor der introduceres delebiler. Det er i teknologiscenariet ikke forudsat, at VIP-projekterne og de yderligere af regionen og en række kommuner udvalgte projekter er realiserede.

Som det sidste foretages følsomhedsberegninger for, hvordan alternativ placering af befolkningsvæksten end i centralkommunerne frem mod 2035 kan påvirke effekterne af ny infrastruktur eller ny teknologi.

2035 er tidshorisont for alle scenarier. Dette valg giver god mening ud fra et realistisk tidsperspektiv for indfasning af teknologien, samt en mulig realisering af KKR Hovedstadens og Region Hovedstadens prioriterede VIP-projekter sammen med de af regionen og en række kommuner yderligere udvalgte projekter. Derudover vil en længere tidshorisont udfordre grundlæggende antagelser i trafikmodellen. Eksempelvis må infrastrukturprojekter på længere sigt forventes at påvirke bosætning af mennesker og virksomheder, ligesom adfærd kan ændre sig med tiden. Dette gælder ikke mindst, når nye teknologier vil give et betydeligt bedre informationsgrundlag for at planlægge vores valg af transportform, tidspunkt og rute.

Figur 1 giver et overblik over hovedscenarierne. Som det fremgår, er der gennemført særskilte beregninger for gennemførelse af bane- og vejprojekter. Formålet har været at kunne skelne mellem de to projekttypers effekter på trafikken og deres bidrag til at løse fremtidens trafikale udfordringer.

5 Forudsætninger for byvækst baseres på prognoser fra Danmarks Statistik.



Figur 1: Oversigt over de i analysen anvendte scenarier

Metodisk beregnes alle fremtidsscenarier ved hjælp af anerkendte trafikmodeller og de derved gældende forudsætninger.⁶

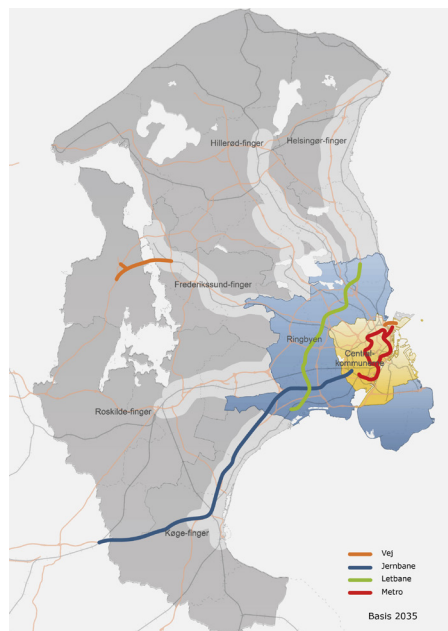
⁶ Der er primært anvendt OTM (Ørestadstrafikmodellen), som er et velkendt beslutningsværktøj for infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet. Til beregning af effekter af ny teknologi anvendes yderligere modellen Compas (Copenhagen Model for Passenger Activity Surveying).

Analysens hovedresultater

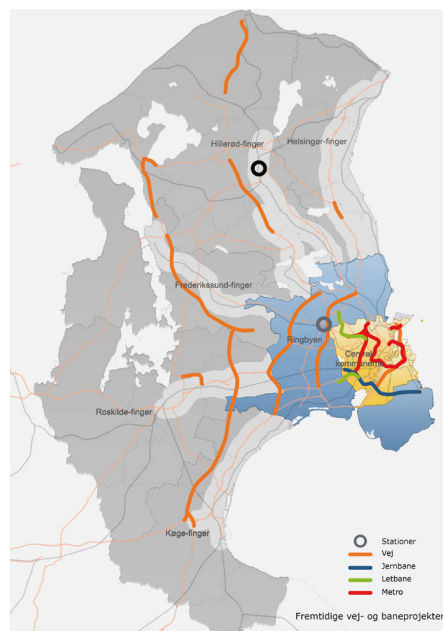
De primære konklusioner i forhold til analysens centrale spørgsmål er, at:

- Trængselsudfordringer i hovedstaden allerede er steget betydeligt siden Trængselskommissionens beretning (analysens centrale spørgsmål 1),
- Trængselsudfordringerne med den forventede befolkningsudvikling vil med den forventede befolkningsudvikling stige yderligere frem til 2035 (analysens centrale spørgsmål 2) og
- hverken en række udpegede infrastrukturprojekter (analysens centrale spørgsmål 3 eller førerløse køretøjer vil kunne løse trængselsproblemet i myldretiderne (analysens centrale spørgsmål 4).

De udpegede og i infrastrukturscenarie belyste projekter fremgår af nedenstående figur 2b. For en uddybende beskrivelse af projekterne se afsnit [Scenarier med infrastrukturprojekter gennemført i 2035](#). Der er således udelukkende tale om projekter, som ikke allerede er forudsat gennemført i fremtiden. Disse allerede besluttede og finansierede projekter, som således allerede er medtaget i basisscenariet, fremgår til sammenligning af figur 2a.



Figur 2a: Besluttede og finansierede projekter frem mod 2035



Figur 2b: Projekter som forudsættes gennemført i infrastrukturscenariet 2035

Den anden konklusion er, at førerløse køretøjer dog vil kunne bidrage til at håndtere mobilitetsudfordringerne i den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder, hvor den kollektive trafik i dag er under pres (analysens centrale spørgsmål 5).

Som en tredje og i forhold til de centrale spørgsmål supplerende hovedkonklusion peges dermed på udfordringerne for den kollektive trafiks konkurrenceevne i yderområder. Målt på tid kan den kollektive transport således konkurrere med bilen i de stationsnære områder i centralkommunerne, Ringbyen og Fingerbyen, men den står svagt i yderste dele af hovedstadsområdet.

Analysen understreger således, at vi ikke kan bygge os ud af trængslen. For at kunne håndtere fremtidens udfordringer, er det derfor væsentligt at overveje supplerende tiltag rettet mod adfærd.

I analysen er fokus i forhold til teknologiske trends rettet mod førerløse køretøjer og deleøkonomi. Der er derimod ikke undersøgt effekten af MaaS (Mobility as a Service), som yderligere vil kunne bidrage til at opdelingen mellem den kollektive trafik og den motoriserede individuelle trafik bliver mindre skarp. Med MaaS vil en person som udgangspunkt ikke tage stilling til en bestemt transportform, men abonnere på mobilitet som en ydelse. Personen skal blot vælge en destination, hvorefter personen vil modtage forskellige mobilitetstilbud med pris, transportkæde (antal skift), rute, tidsforbrug og tidspunkt på rejsen.

Desuden peger modelberegningerne på følgende:

- **Mere trængsel, uafhængigt af, hvor befolkningsvæksten sker:** Den forventede befolkningsvækst frem til 2035 vil give endnu mere trængsel på både vej- og banenettet. Hvorvidt befolkningsvæksten primært sker i centralkommunerne, i ringbykommunerne eller stationsnært i Fingerbyen vil stort set ikke ændre i det overordnede billede af, hvor trængselsproblemerne vil være størst.
- **Store vejprojekter giver flere bilture:** Vejprojekter som Ring 5 Syd og en østlig havnetunnel vil øge det forventede antal ture i bil markant i forhold til en situation, hvor der kun realiseres store baneprojekter - herunder en letbane fra Ny Ellebjerg Station til Hvidovre Hospital og en Metro fra Ny Ellebjerg Station til Emdrup Station.
- **Samtidigt har de store vejprojekter** en stærkt aflastende effekt på dele af vejnettet. Eksempelvis aflaster Havnetunnelen centralkommunerne markant for gennemkørende trafik. Her er det vigtigt at nævne, at beregningen ikke viser effekten af de store besluttede investeringer i kollektiv transport, da de indgår som forudsætninger i begge scenarier
- **Førerløse biler øger trængslen:** Førerløse biler vil få trængslen i hovedstadsområdet til at stige yderligere. Flere husholdninger vil anskaffe sig en bil, mens flere samtidig vil køre alene i bilen.
- **Delebilers betydning afhænger af sammentænkning med den kollektive transport:** Delebiler betyder ikke nødvendigvis, at der foretages færre bilture. Analysens resultater peger på, at det kan få stor betydning, hvordan delebiler tænkes sammen med den kollektive transport.

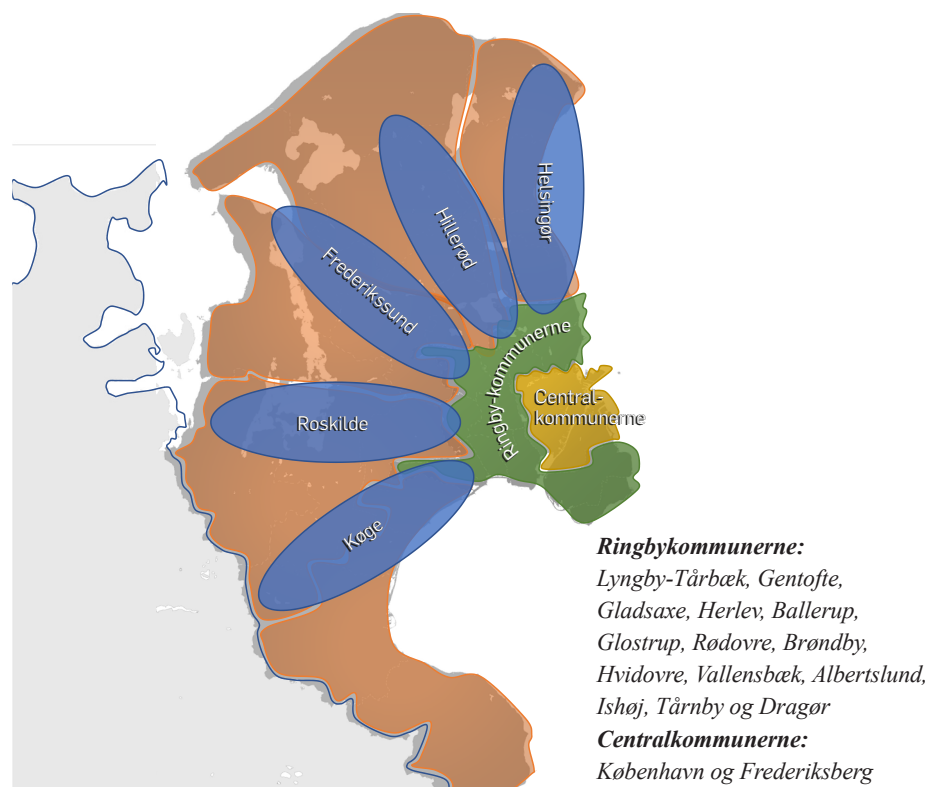
Dagens udfordringer er blevet større

Analysen af dagens situation bygger videre på resultater fra Trængselskommissionen og bekræfter de tidligere konstaterede udfordringer i hovedstadsområdet. Især trængselsudfordringen vil således tiltage.

Trængselskommissionen pegede således på følgende udfordringer: Behovet for at transportere sig til og fra arbejde betyder særligt i myldretiden et pres på transportsystemet. Det bliver således sværere at finde plads i den kollektive trafik, og biler, busser og cykler skal bruge længere tid på at komme frem.

Derudover påpegede Trængselskommissionen, at der også er en udfordring i at tilpasse transportsystemet til dagens rejsemønstre, fordi der er et stigende antal rejser på tværs af transportkorridorerne.

Geografisk følger analysen den samme opdeling af hovedstadsområdet, som blev anvendt i Trængselskommissionens arbejde fra 2013. Her blev der i forhold til transportarbejde og trafikstrømme skelnet mellem centralkommunerne (indre bydele), Ringbyen, og Fingerbyen. Mellem Fingerbyen ligger hovedstadsområdets øvrige opland.



Figur 3: Hovedstadsområdet og inddeling geografiske områder

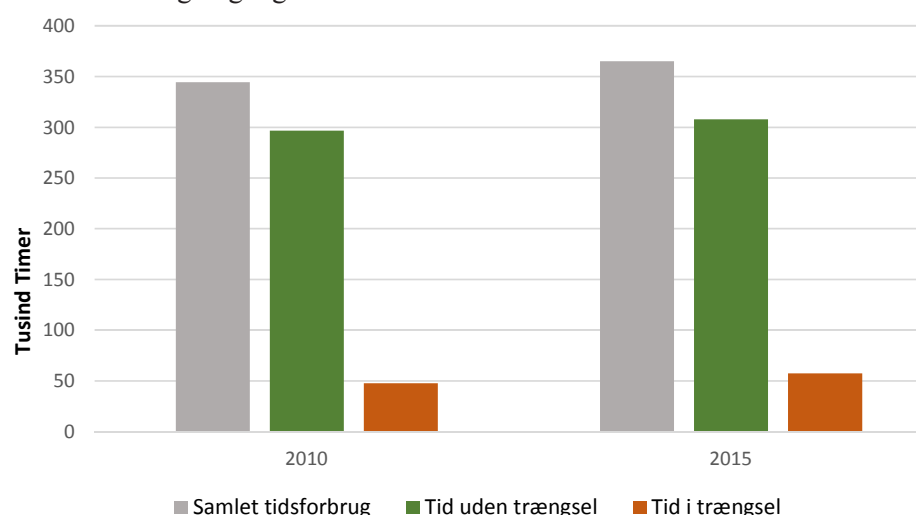
Sammenlignet med den befolkningsvækst, som dannede udgangspunkt for Trængselskommissionens analyse, er forventningerne til befolkningstallet i 2025 nu øget med 123.000 personer. Dette svarer til, at hele Aalborg ville flytte til hovedstadsområdet. Samlet set forventes der at bo næsten 2,2 mio. indbyggere i hele hovedstadsområdet i 2025 mod 1,98 mio. i 2015. Forventningen til antallet af studiepladser er øget med 66.000. Derimod er forventningen til udviklingen i antallet af arbejdspladser samlet set uændret, men der er sket et skift i den geografiske fordeling, så væksten modsat tidligere nu forventes at ske i København og Frederiksberg kommuner.

	Befolkning	Arbejdspladser	Studiepladser
Centralkommunerne	42.524	36.484	1.526
Øvrig hovedstadsomr.	81.084	-34.611	64.941
I alt	123.608	1.873	66.467

*Tabel 1: Forskel i dagens forventninger til 2025 i forhold til Trængselskommissionen forudsætninger for 2025.
 Kilde: OTM-modellen, baseret på Danmarks Statistiks fremskrivninger*

Det er dyrt for samfundet, når mennesker enten holder i kø eller oplever lang transporttid, når manglende infrastruktur bliver en barriere for rejsende for at kunne nå frem til destinationer. Trængselskommissionen anslog, at bilister spilder mere end 9 mio. køretøjstimer årligt i kø svarende til 13,5 mio. person-timer pr. år. Som figur 4 illustrerer, tilbringer trafikanter i hovedstadsområdet mere og mere tid i trafikken, herunder også mere tid i kø.

De udvalgte år afspejler referenceårene for henholdsvis Trængselskommissionens rapportering (2010) og denne analyse (2015). Der er i begge tilfælde tale om ensartede beregninger gennemført med trafikmodellen OTM.



Figur 4: Tidsforbrug i myldretiderne (kl. 7-9 og kl. 15-18) i 2010 og 2015 (OTM version 6.1)

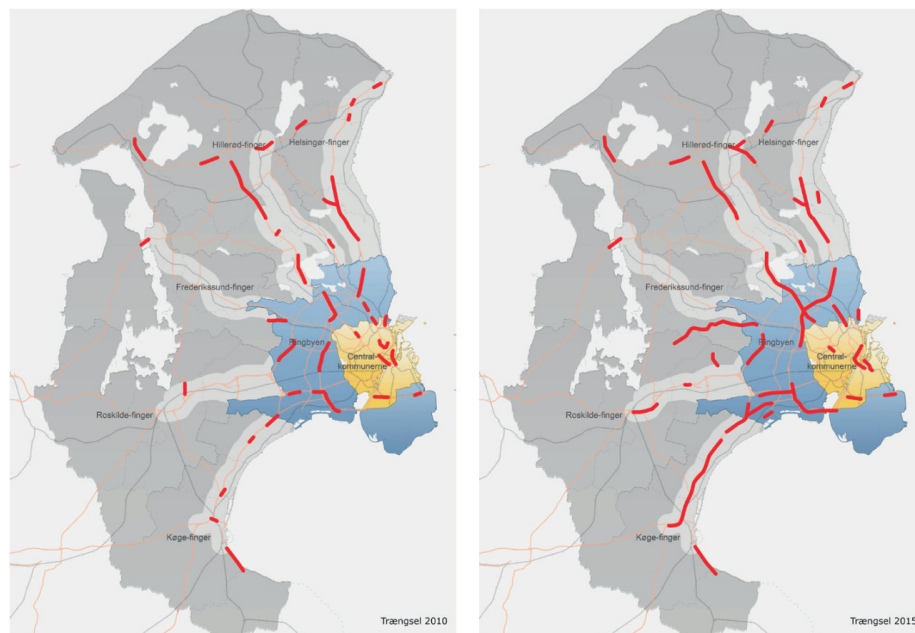
OTM (Ørestadstrafikmodellen)

De trafikale konsekvensberegninger i analysen er gennemført med trafikmodellen OTM (version 6.1). Modellen beregner trafikken i hovedstadsområdet og dens fordeling på transportmidler og ruter under givne forudsætninger for infrastrukturen og udviklingen i byplanmæssige samt demografiske forhold for et udvalgt beregningsår. For beregning af de teknologiske scenarier i analysen, er der supplerende anvendt modellen COMPAS (Copenhagen Model for Passenger Activity Scheduling).

Stigende trængsel på vejnettet

Modelberegningerne viser, at trafikanterne i hovedstadsområdet i 2015 samlet har set spildt ca. 16,7 mio. persontimer i trafikken. Trængsel i myldretiderne er primært en udfordring i de tætte bydele og i kommuner i Ringbyen. Som følge af dette er der en tendens til at bilisterne vælger at undgå de travle hovedveje og i stigende grad benytter sig af de mindre veje mellem korridorerne. Dette gælder særligt mellem Roskilde og Frederikssundskorridoren, men også vejnettet mellem Roskilde og Køge samt Roskilde og Ringsted er stærkt belastet i myldretiderne.

En mere jævn fordeling af trafikken over døgnet vil betyde et mindre kapacitetspres i myldretiderne og derved mulighed for at udskyde visse investeringer. På nuværende tidspunkt er der ikke belæg for, at trafikken relateret til myldretiderne kan spredes ud over et større tidsrum uden at ændre i grundlæggende rammebetingelser for arbejds- og uddannelsesliv.



Figur 5 a og b: Trængselsramte strækninger (kørt hastighed mindre end 60 % af skiltet hastighed) på vejnettet i morgenmyldretiden mellem kl. 7-8 i hhv. 2010 og 2015 (beregnet med OTM).

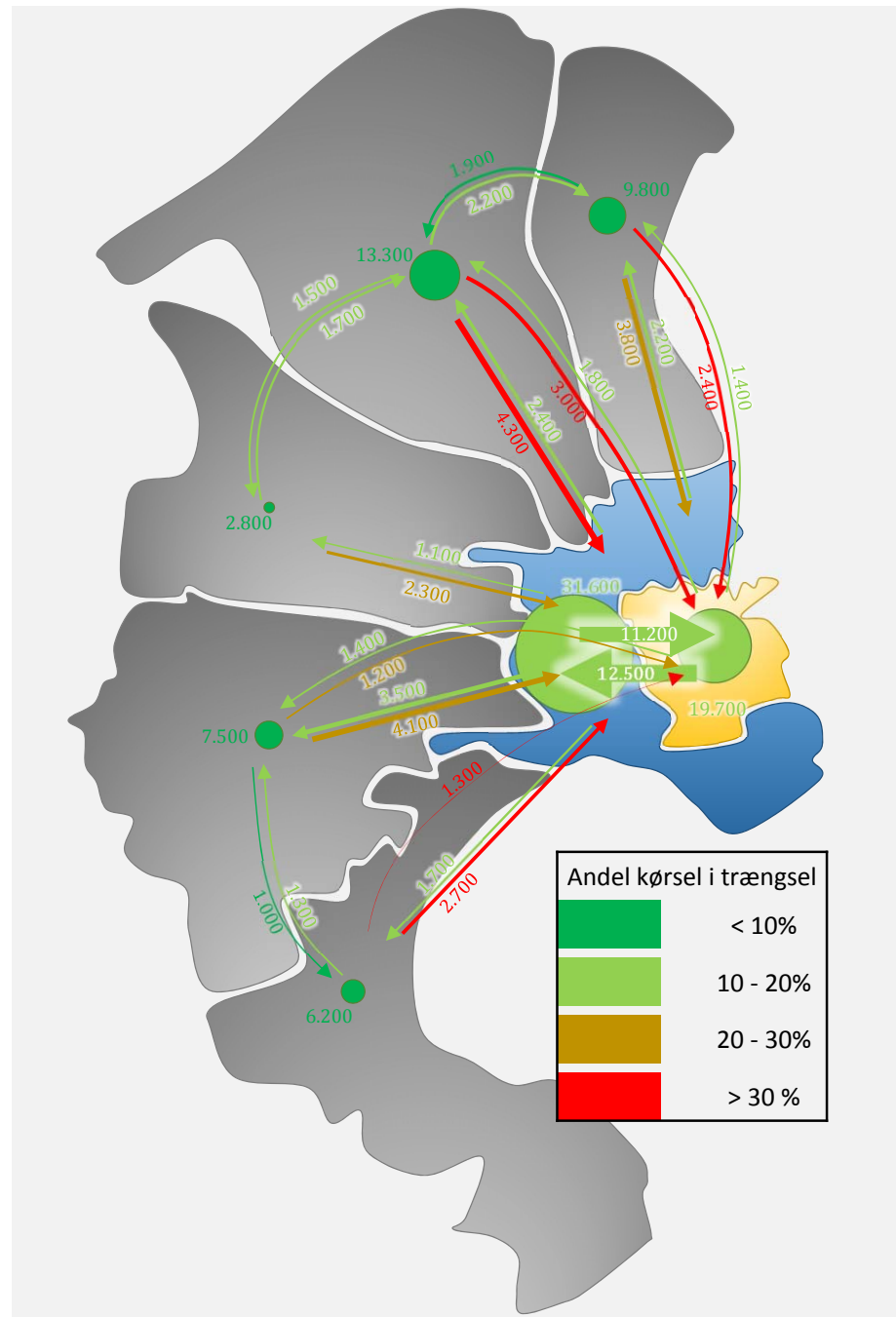
En anden måde at anskue trængsel er at se på, hvor mange rejsende mellem et sted i hovedstadsområdet og en bestemt destination, der oplever at køre i kø og i hvor lang tid.

Figur 6 viser således, hvor meget af deres rejsetid rejsende mellem de forskellige dele i hovedstadsområdet tilbringer i trængsel, hvis de kører i tidsrummet kl. 7-8 i morgenmyldretiden. De røde pile markerer relationer, hvor de rejsende er stærkest udsat for trængsel.

For morgenmyldretiden viser analysen således, at især rejsende, der skal fra korridorerne (Hillerød-, Køge-, og Helsingør-fingrene)⁷ ind til central-

⁷ Modelberegningerne er gennemført for året 2015. I mellemtiden er der gennemført en række vejprojekter siden 2015, herunder en udvidelse af Køge bugt motorvejen (afsluttet i slutningen af 2017) og en udvidelse af Helsingørsmotorvejen (afsluttet ultimo 2016). Dette betyder, at trængselsituationen på disse vejstrækninger i mellemtiden må forventes at være noget forbedret.

kommunerne, tilbringer relativt meget tid med at køre i kø. Konkret tilbringer en del rejsende mere end 30 % af deres gennemsnitlige samlede rejsetid i morgenmyldretiden med at køre i trængsel. Tidstabet måles her som den andel af rejsetiden for at rejse fra A til B, som bilrejsende tilbringer i trængsel. Kortet viser som et eksempel timen fra kl. 7-8. I den efterfølgende time rykker trængselsproblemet endnu mere ind til centralkommunerne, hvor trafikkanterne, der fra Ringbyen pendler ind til centralkommunerne tilbringer en stigende andel af deres rejsetid (mellem 20-30 %) i trængsel.



Figur 6: Trængsel i morgenmyldretiden for biltrafikken (kl. 7-8) opgjort som pct. af rejsetiden tilbragt i trængsel og opgjort på områdeniveau (Korridorer; Ringbyen, centralkommunerne), OTM 2015.

Stigende udfordringer for den kollektive trafik

En stærkt voksende befolkning udfordrer ikke kun kapaciteten på væsentlige dele af hovedstadsområdet vejnet, men også i den kollektive trafik. Mens kapaciteten i regional- og S-togsnettet i væsentlige dele af hovedstadsområdet pendlerrelationer allerede er stærkt udnyttet, gælder samme konklusion i noget mindre grad for Københavns Metro. Ligesom for vejnettet er kapacitetsproblemerne i høj grad et myldretidsproblem.

Der er to muligheder for at øge kapaciteten på skinnenettet: **indsætte flere tog (frekvens)** eller **indsætte længere tog (siddekapacitet)**. Mens det første er et spørgsmål om, hvor tæt togtrafikken kan køre, er det andet et spørgsmål om at øge siddepladserne i et givent tog.

Analysen af belægningen af **siddepladserne** viser, at de største udfordringer for fjern- og regionaltogene med overbelagte tog er i Roskilde-fingeren. Her er i gennemsnit og set over et helt år mere end 12 % af alle tog mellem København og Roskilde overbelagt i myldretiden. Længere ud i Roskilde-fingeren mellem Roskilde til Ringsted ses ligeledes en relativ høj andel overbelagte tog på 8 % af togafgangene inden for samme tidsrum. På Kystbanen ligger andelen til sammenligning på godt 4 %.

For S-togene er andelen af overbelagte S-tog i myldretiden især koncentreret på de dele af nettet, der ligger inden for centralkommunerne (København og Frederiksberg) og ud til Ringbyen. Det er således tre afsnit, der markerer sig med hhv. en andel overbelagte tog i myldretiden på omtrent 15 % i sommerhalvåret 2017 (og > 20 % i vinterhalvåret 2016/17): Glostrup-Valby, Ballerup-Flintholm, Hellerup-Flintholm. Der er to strækninger længere ud i hhv. Køge- og Hillerød-fingrene, som i 2016 nåede op på ca. 8 % overbelagte S-tog i myldretiderne, nemlig Hundige-Dybbølsbro samt Hellerup-Lyngby. Det er strækninger, hvor langt den største andel af strækningen ligger inden for Ringbyen.

Grundlæggende er det vanskeligt at måle kapaciteten. For Metroen er billedet således mere nuanceret, ikke mindst fordi systemet er højt-frekvent og passagerer typisk rejser over væsentligt kortere afstande (2-3 stationer) end med S- eller regionaltog. Der er således andre udfordringer, som gør sig gældende for metro-systemet og det er her ikke relevant at se på udnyttelse af siddepladskapaciteten.

Antallet af efterladte passagerer på perroner giver således et godt billede af trængslen. Samtidig er antallet af passagerer, der kan være i et tog, i høj grad afhængig af, hvordan passagererne fordeler sig på perronerne og dermed, hvor mange af dem, der kan nå en metroafgang inden for det korte tidsvindue, hvor metroens døre er åbne.

Samtidig viser bevægelsesmønstre på de travleste strækningsdele (typisk mellem Frederiksberg og hhv. Islands Brygge/M1 og Amagerbro/M2), at passagererne i myldretiderne som regel når næste afgang, der ligger indenfor 2-4 minutter.

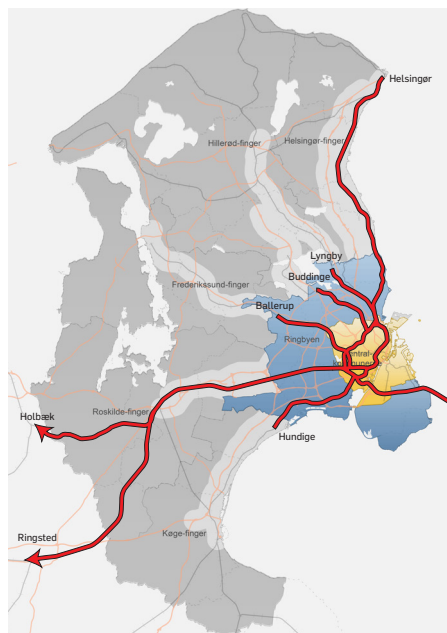
Sidst, men ikke mindst, er busser en væsentlig grundpille i hovedstadsområdet kollektive transportsystem. I modsætning til den skinnebårne trafik, er det i

langt højere grad muligt at tilpasse kapaciteten i bustransporten ud fra efterspørgslen, fx ved at udvide kontrakterne med busoperatørerne. På den anden side er busser, bortset fra i de dedikerede busbaner, i lige så høj grad udsat for stigende trængsel i hovedstadsområdet som bilerne. Trængslen på vejnettet truer således robustheden i bussernes køreplaner og derved et nemt og pålideligt skift på kombinerede bus- og togrejser.

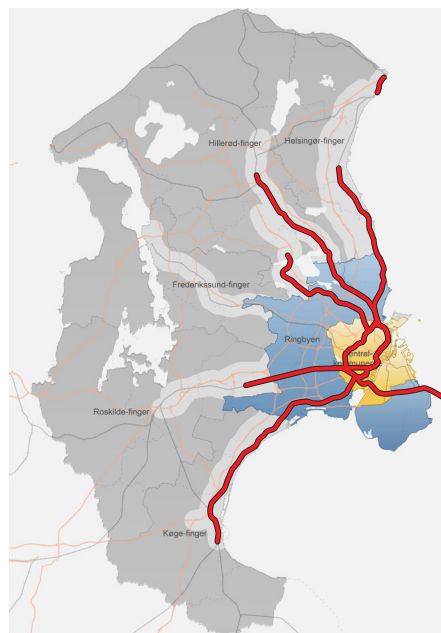
Samtidig går kapacitetsproblemer på de ovenstående delstrækninger igen, når der ses på kapacitet på skinnenettet (**togfrekvens**), dvs. muligheder for at indsætte flere tog på regional- eller S-togsnettet:

For kapaciteten på regional- og fjerntogsnettet på strækningen Roskilde – København (Ny Ellebjerg) løses problemet, når der fra 2019 frigives kapacitet til den lokale og regionale togtrafik ved at lede en stor del af fjerntogstrafikken ad den kommende nye bane København – Ringsted.

For S-togsnettet er det, ud over ringbanen, i Køge-fingeren, Frederikssunds-fingeren samt i Hillerød-fingeren, hvor presset på banekapaciteten er størst. Dette svarer således til den passagermæssige overbelægning af tog, hvor strækninger som Hellerup – Flintholm, Hellerup – Lyngby fremtræder som nogle af de mest belastede.



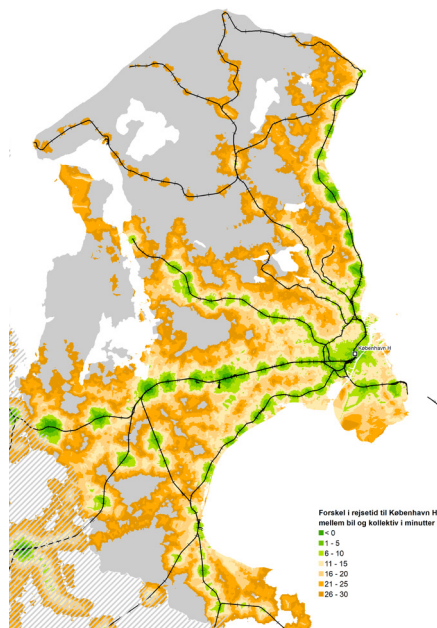
Figur 7a: Banestrækninger med flere overbelagte tog i myldretiden



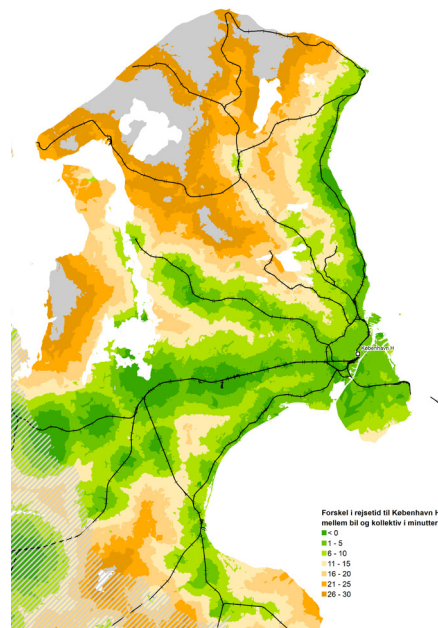
Figur 7b: Banestrækninger med høj kapacitetsudnyttelse

Konkurrenceforhold mellem den kollektive transport og privatbilismen

Mobilitet ved at benytte den kollektive transport uden for centralkommunerne, ring- og fingerbyen er en udfordring for de områder, som ligger perifert i hovedstadsområdet. Analysen viser, at den kollektive transport har meget lange rejsetider for rejsende til og fra de tyndere befolkede områder. Bilen er derfor det oplagte valg for store dele af rejser, der har startpunkt eller destination i disse områder.



Figur 8a: Forskel i rejsetid mellem kollektiv transport og bil fra alle steder i hovedstadsområdet til København H med gang som tilbringertransport



Figur 8b: Forskel i rejsetid mellem kollektiv transport og bil fra alle steder i hovedstadsområdet til København H med cykel som tilbringertransport

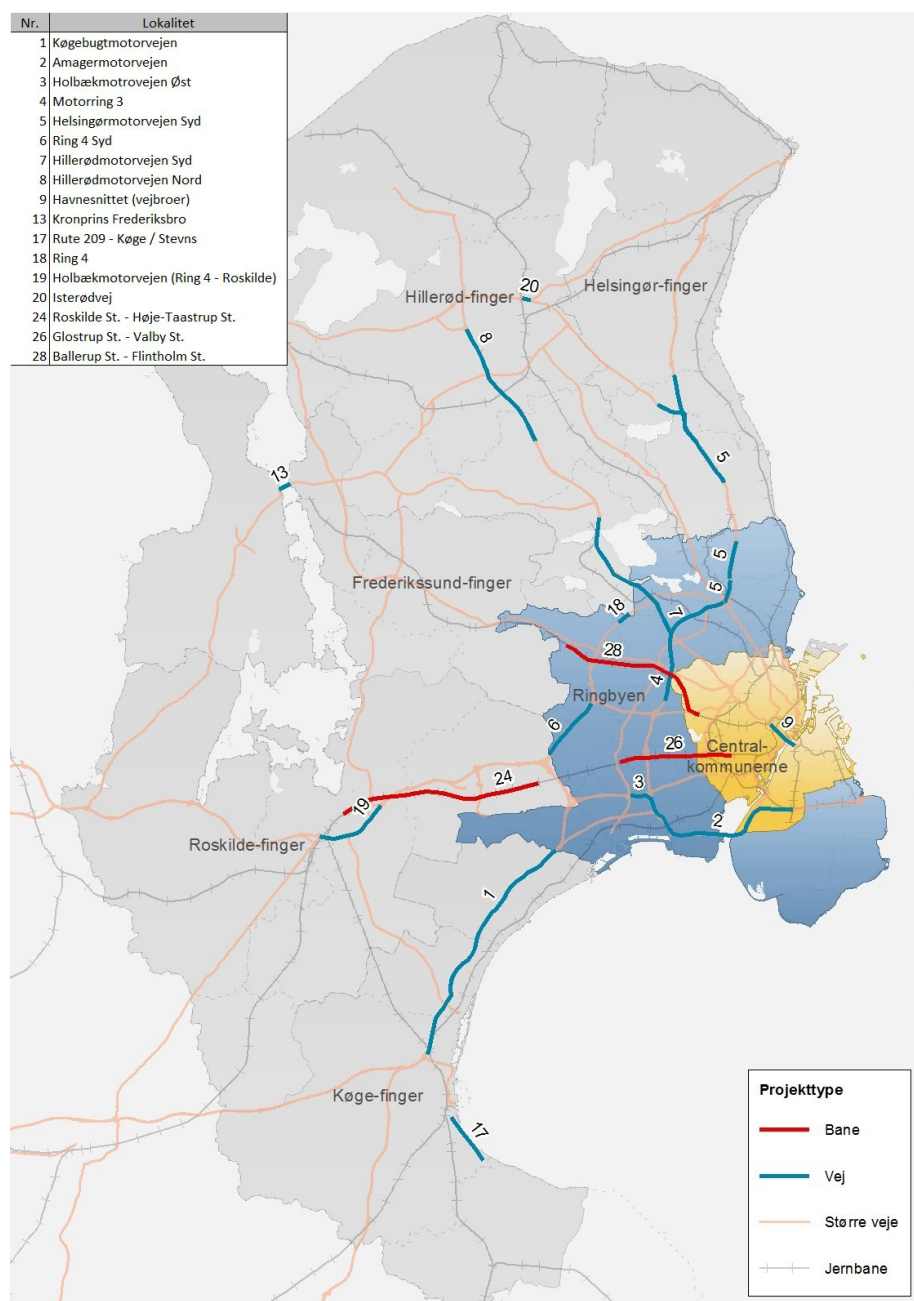
På figur 8a og 8b er forskellen i rejsetid mellem en kollektiv rejse og en bilrejse til København H vist. Jo mere grønt kortet er, jo mere attraktiv er en kollektiv rejse – målt på samlet rejsetid fra dør til dør. Bortset fra områderne tæt på målet, er det typisk omkring stationerne på regional- og fjerntogsnettet, at den kollektive rejse er hurtigere end bilrejsen. Her er det togets relativt høje rejsehastighed som slår igennem. Helt den samme effekt ses ikke for S-togsstationerne, da S-toget på grund af de mange stop har en lavere rejsehastighed. Dog står S-toget stærkt i de korridorer, hvor den parallelle vejforbindelse er mindre attraktiv, eksempelvis i Frederikssundskorridoren.

Kombineret med cyklen (Figur 8b) bliver den kollektive transport betydeligt hurtigere, når det gælder dør-til-dør-transport. Dette ændrer dog ikke ved den grundlæggende mobilitetsudfordring, der er ved at benytte den kollektive transport længere ude i de tyndt befolkede områder.

Fælles for kortene er, at der ikke er indregnet parkeringstid for bilerne. For at afspejle trængslen er der indregnet en generel reduktion i rejsetider med bil på vejnettet i Københavnsområdet.

Sammenfatning på dagens trafikale udfordringer

Figur 9 sammenfatter nogle af de store udfordringer for hovedstadsområdet i dagens situation. Der er tale om de steder på såvel vej- og banenet, der ser ud til at være hårdest ramt af trængselsudfordringerne. Selv om der kan være andre trafikale udfordringer i hovedstadsområdet, ligger analysens fokus på trængslen og bidrag til løsning af de fremadrettede trængselsudfordringer.



Figur 9: Trafikale udfordringer 2015

Fremstillingsformen af trængselsudfordringerne anvendes ligeledes i afsnittene om de fremtidige trængselsudfordringer i basissituationen 2035 såvel som i infrastrukturenscenariene for at sammenligne udviklingen af trængslen i de forskellige områder i hovedstadsområdet med dagens situation.

Trafikale udfordringer ved befolkningsudviklingen i 2035

Hovedstadsområdet befolkning vokser, og den vil ifølge myndighedernes officielle prognoser fortsat vokse betydeligt frem mod 2035. Mens centralkommunerne forventes at tiltrække den største vækst, vil væksten i ringbyen være noget mindre og mindst i de 5 fingre samt områderne uden for korridorerne.

Analysen viser, at der i 2035 vil være 19 % flere rejser i hele hovedstadsområdet i forhold til dagens situation (2015).

Som udgangspunkt er den befolkning, som fremtidigt vil komme til at bo i hovedstadsområdet, stort set kendt ved, at fremtidens generation af bilførere i 2035 allerede er født. Til- og fraflytning i hovedstadsområdet, ligesom flytning internt i hovedstadsområdet, vil dog have en indflydelse på trafikmængden og fordeling af trafikken i geografien.

De grundlæggende trafikale udfordringer er dog med enkelte modifikationer de samme som i dagens situation: Trængslen på vejnettet i centralkommunerne og de store tværgående vejforbindelser i Ringbyen vil fortsat være en udfordring. I den kollektive trafik vil der ikke mindst være tiltagende trængsel på Metrolinjerne M1 og M2, bl.a. som følge af den fremtidige byvækst på Amager.

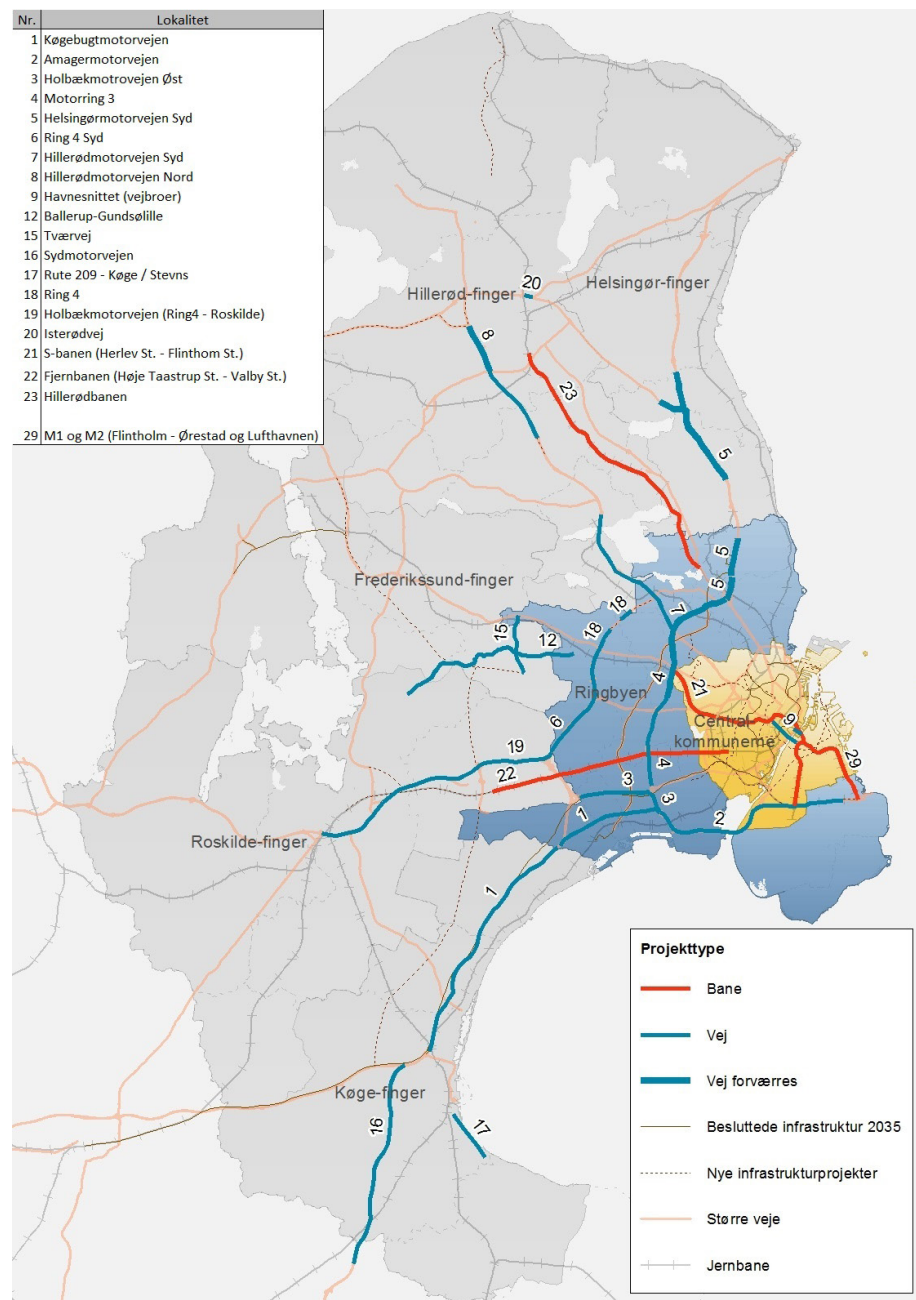
Analysen viser, at antallet af rejsende stiger og dermed øger presset på det kollektive net. Både absolut og procentuelt er stigningen størst på de centrale dele af Metrolinjerne M1 og M2. Passagervæksten betyder en fordobling i forhold til den nuværende situation på den centrale strækning (Kongens Nytorv-Lergravsparken (M1)/Islands Brygge (M2)).

På regionaltoogsnettet forventes de kraftigste passagerstigninger på allerede i dag pressede strækninger. Der er således tale om en tilvækst på omkring 20.000 daglige passagerer på disse strækninger. Det gælder især boulevardbanen mellem Nørreport og Københavns Hovedbanegård (svarende til 73 % stigning i forhold til dagens situation), Københavns Lufthavn og Ørestad (svarende til ca. 50 % flere passagerer) samt strækningen mellem Valby og Glostrup (31 %).

Passagertallet på S-togsnettet stiger noget mindre. Der er tale om hhv. 10.000-15.000 daglige passagerer på nogle af de ligeledes allerede i dag stærkt pressede strækninger. Det gælder strækningssnittene mellem Carlsberg St. – Hovedbanegården og Østerport – Hellerup. Hertil kommer en stærk passagervækst på strækningen mellem Vanløse og Husum.

Figur 10 sammenfatter – ud fra et trængselssynspunkt – nogle af de store udfordringer i hovedstadsområdet i 2035. Der peges ud over trængselsproblemerne i centralkommunerne og ringbyen også på eksempler for kommende udfordringer for infrastrukturen i korridorerne. Mens de rødt markerede områder viser udfordringer på banenet, viser de blå markerede områder udfordringer på vejnettet.

Mens kortet viser nogle fremtrædende fremtidsudfordringer, kan der også være andre udfordringer.



Figur 10: Udvalgte trafikale udfordringer med fokus på trængsel, basisscenario 2035

Mobilitetsudfordringen i forhold til det kollektive trafiksystem vil dog i høj grad være uberørt af befolkningsudviklingen eller de investeringer i den kollektive trafik, som er forudsat realiseret i basisscenariet 2035. Blandt de besluttede projekter for hovedstadsområdet er hovedstadens letbane i Ring 3, Metro Cityringen og åbning af den nye bane København – Ringsted.

Scenarier med infrastrukturprojekter gennemført i 2035

KKR Hovedstaden⁸ har sammen med Region Hovedstaden vedtaget en række fælles infrastrukturprioriteringer. De otte VIP-projekter på vej og bane udgør et samlet bud på, hvilke infrastrukturprojekter der bør prioriteres i hovedstadsområdet i de kommende år. Herudover har Region Hovedstaden og en række kommuner i arbejdet med den regionale trafik- og mobilitetsplan i 2017⁹ peget på en række yderligere interessante projekter, der sammen med de otte VIP-projekter indgår i beregningerne af de trafikale scenarier.

Nedenstående liste giver et overblik over projekter, der er forudsat realiseret i infrastrukturscenariet 2035. De nævnte projekter supplerer de allerede i dag besluttede og finansierede projekter, der indgår som en forudsætning i basis-scenariet 2035.

VIP-projekterne (markeret rødt) indgår sammen med de øvrige af kommuner og Region Hovedstaden udpegede projekter¹⁰.

Kollektive projekter

- **Førerløse S-tog**
- Letbane Gladsaxe Trafikplads-Nørrebro Station
- **Ring Syd fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn inkl. ombygning af Ørestad Station.**
- Højklasset løsning (BRT¹¹, Letbane, eller Metro) mellem Ny Ellebjerg Station og Hvidovre Hospital. (Linjen er i analysen beregnet som Letbane)
- Letbane mellem Ny Ellebjerg Station og Hvidovre Hospital
- Metro mellem Ny Ellebjerg Station og Emdrup Station
- Ombygning af Hillerød Station til gennemkørende lokaltog
- Flytning af Herlev Station – kobling til Letbanen
- Nordhavnsmetro 2. etape¹².
- Metrolinje M6 Brønshøj Torv til Refshaleøen via København H og videre til Østerport

⁸ KKR Hovedstaden er et af de fem kommune-kontrakttråd (KKR), der er etableret som det regionale led i Kommunernes Landsforenings (KL) organisation. I KKR Hovedstaden mødes borgmestrene og andre politikere fra de 29 kommuner i Region Hovedstaden for at drøfte, fastsætte fælles linjer og koordinere kommunernes regionalpolitiske indsats.

⁹ I den regionale vækst og udviklingsplan (ReVUS) er en ny trafik- og mobilitetsplan udpeget som et fyrtårns-projekt. 20 kommuner deltager i arbejdet med planen, som afsluttes i 2018. I dette arbejde har regionen og kommunerne peget på en række infrastrukturprojekter på vej og bane, som sammen med VIP-projekterne indgår i modelberegningerne af de trafikale scenarier..

¹⁰ En sammenhængende banebetjening i håndfladen og forbedring af Kystbanen er ikke medtaget, idet der ikke kan tales om præcist afgrænsede infrastrukturprojekter, men derimod om målsætninger.

¹¹ BRT (Bus Rapid Transit) er en højklasset bus, som oftest kører i eget tracé. Populært sagt svarende til en letbane på gummihjul.

¹² En 2. etape for Nordhavnsmetro og en metrolinje M6 fra Brønshøj Torv til Refshaleøen via København H og videre til Østerport er ud fra en modelmæssig betragtning netop en del af en specifik byudvikling i Refshaleøen og Nordhavnen. Disse to specifikke projekter er derfor inkluderet i byvækstscenariet centralkommunerne, men ikke i følsomhedsberegningerne, hvor der ikke vil forekomme decideret byvækst i Refshaleøen og Nordhavnen og der derfor ikke vil være relevant passagergrundlag.

Vejprojekter

- Østlig ringvej (havnetunnel) i København
- Udbygning af Helsingørmotorvejen (Isterød - Hørsholm S)
- Hillerødmotorvejens forlængelse (Allerød – Hillerød)
- Frederikssundsmotorvejen 3. etape (Tværvej – Frederikssund)
- Ny omfartsvej A6-Holbækmotorvejen
- Motortrafikvej Helsing Øst – Gilleleje
- 2+1 vej Kregme-Hillerød
- Fuld tilslutning fra Roskildevej til motorvej - inkl. ny lysregulering
- Udvidelse af kapaciteten på Motorring 3 gennem anvendelse af nødspor
- Ring 5 Syd og udvidelsen af Ring 4-korridoren mellem Hillerødmotorvejen og Køge Bugtmotorvejen

Infrastrukturprojekter dækker således som udgangspunkt ingen teknologiprojekter. En undtagelse er førerløse S-tog. Førerløse S-tog giver primært muligheder for at øge frekvensen med flere afgang, særligt uden for myldretiderne. Førerløse S-tog virker derfor blot som enhver forbedring af kapaciteten på banenettet.

Infrastrukturprojekternes bidrag til løsning af de trafikale udfordringer i 2035

Med de modelmæssige forudsætninger i OTM-modellen og de med nye infrastrukturprojekters givne rejsemuligheder, viser analysen, at vej- og baneprojekterne øger mobiliteten i hovedstadsområdet. Det er således med de givne rammebetingelser forventet, at menneskene i hovedstadsområdet rejser mere, dvs. antallet ture i hovedstadsområdet stiger.

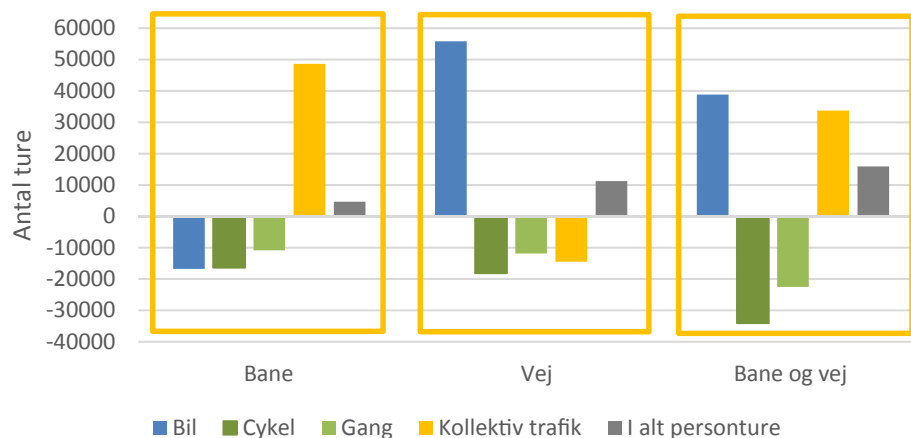
I de følgende afsnit præsenteres resultaterne for byvækstscenariet centralkommunerne. Dette fremtidsbillede er som tidligere nævnt analysens hovedscenarie. Scenariet er baseret på de officielle prognoser for vækst af befolkning og arbejdspladser i hovedstadsområdet til og med 2035. Endvidere indgår alle besluttede og finansierede infrastrukturprojekter som forudsætning.

Som analysen viser, har vej- og baneprojekterne forskellige effekter på de rejsendes valg af transportmiddel. Figur 11 viser således (kolonner markeret baneprojekter), at antallet af rejser med banen som hovedtransportmiddel stiger, hvis der kun investeres i baneprojekterne. Det omvendte gælder for antallet af rejser med bilen som hovedtransportmiddel. Investeres derimod kun i vejprojekter (kolonner i midten markeret vejprojekter), stiger antallet af bilture markant, mens antallet af kollektive ture falder.

Derimod falder antallet af gang- og cykelture, uanset om der gennemføres vej- eller baneprojekter.

Ses på effekten af alle projekter sammenlagt, stiger både vej- og kollektive ture, mens cykel- og gangture falder markant. Til sammenligning stiger bilture med

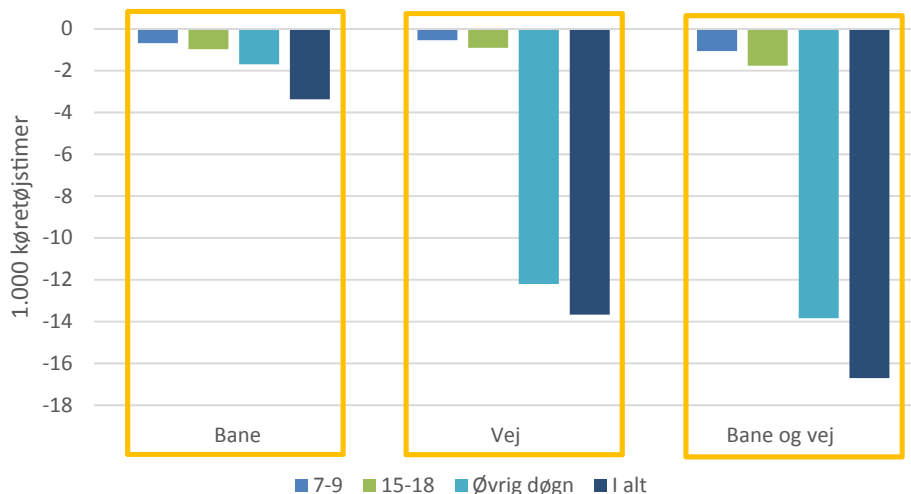
ca. 40.000 daglige ture, mens der er flere end 30.000 daglige cykelture, der bortfalder.



Figur 11: Forskel i antal ture i forhold til basisscenario for byvækstscenario Centralkommunerne (2035)

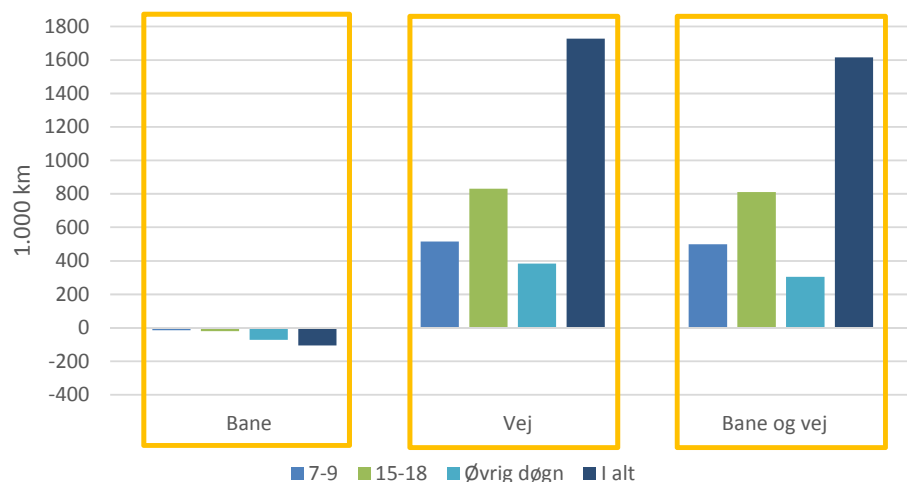
Infrastrukturprojekter giver yderligere **meget lidt tidsbesparelser i myldretiden**. Dette forhold vises i figur 12, hvor en større søjle betyder en større tidsbesparelse. Tidsbesparelsen er et udtryk for, at den i trafikken tilbragte tid falder, således at tidsbesparelsen angives med negativt fortegn. Hverken vej- (kolonneblok betegnet vej) eller baneprojekter (kolonneblok betegnet bane) bidrager til, at trafikanterne på vejnettet samlet set kommer hurtigere frem til deres destinationer i myldretiderne (kolonnerne betegnet med hhv. 7-9 og 15-18 i de tre kolonneblokke bane, vej og bane og vej)

Baneprojekter alene flytter meget få bilister ind i den kollektive transport. Derudover tyder resultaterne på, at bilpendlere - som tidligere undlod at køre i myldretiderne - nu ser en mulighed for at vende tilbage til de foretrukne tidspunkter morgen og eftermiddag. Det betyder, at den øgede kapacitet, som vejprojekterne giver på vejene i myldretiderne, hurtigt bruges op igen. Uden for myldretiderne skaber vejprojekter betydeligt mere kapacitet, som slår igennem på det samlede tidsforbrug.



Figur 12: Ændring i rejsetid i bil i forhold til basisscenariet for byvækstscenarioet centralkommunerne (2035)

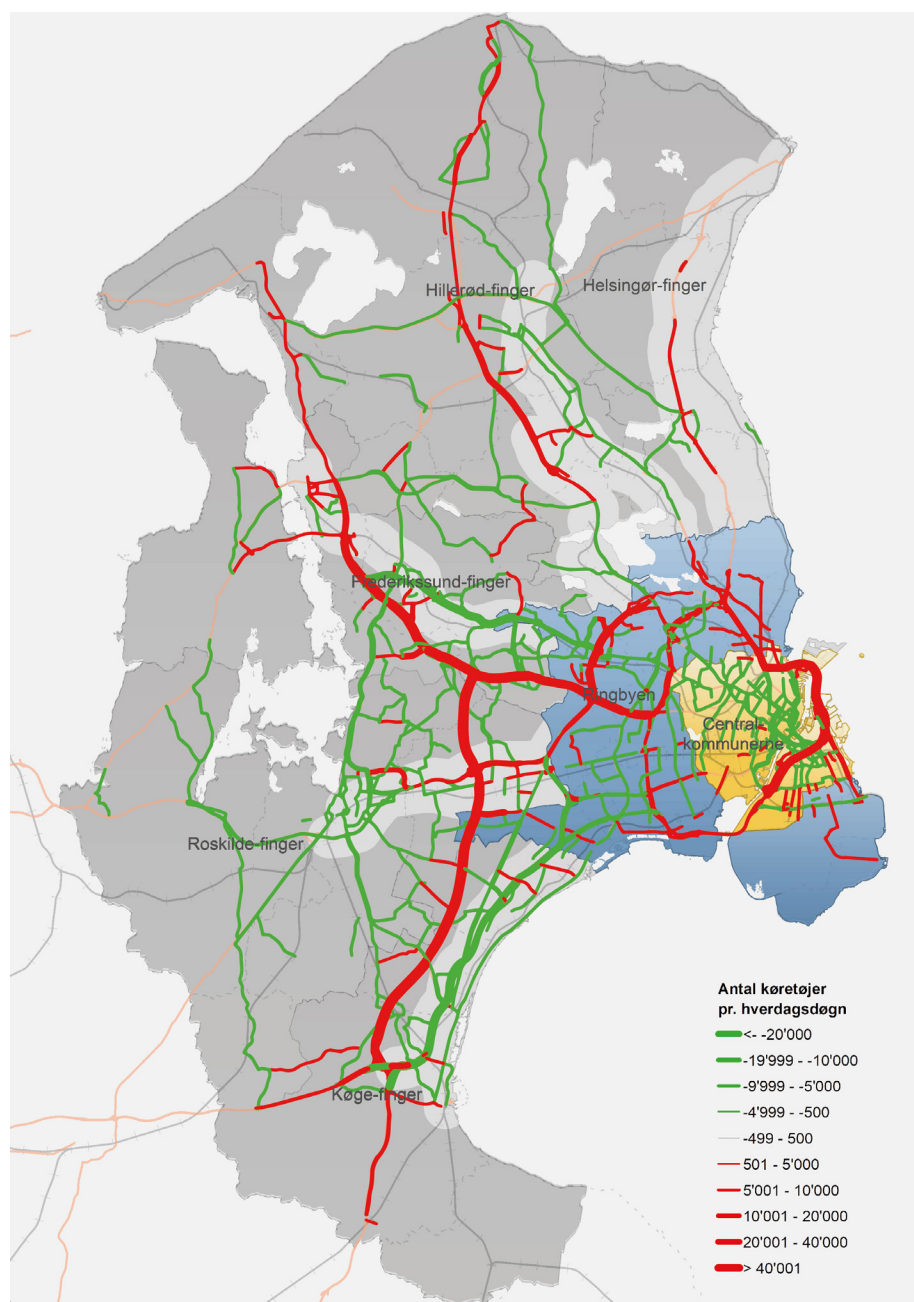
Resultaterne bekræftes, når der ses på antallet af kilometer bilerne kører på vejnettet, jf. figur 13. Tallet viser nemlig, at bilerne fylder mere på vejene end i basisscenariet (kolonneblok vej i midten og kolonneblok med både effekten af vej- og baneprojekter til højre). Vejprojekterne får således ikke kun trafikanterne til at foretage flere bilture, men bilerne kører også betydeligt flere kilometer. Baneprojekterne har derimod kun en meget lille indflydelse på bilkørslen, når der ses på kolonneblokket, der repræsenterer et scenarie, hvor der kun gennemføres baneprojekter. I myldretiderne har baneprojekterne stort set ingen effekt.



Figur 13: Ændring i trafikarbejdet for kørsel i bil i forhold til basisscenariet for byvækstscenariet Centralkommunerne (2035) (i 1.000 km)

Blandt projekterne vil der være nogle, som selvsagt giver et større bidrag til løsning af fremtidens trængselsudfordringer end andre. Projekterne er ikke blevet undersøgt hver for sig, men samlet i ét scenarie. Det er derfor ikke muligt at sammenholde effekter på trafikstrømme med konkrete projekter.

På figur 14 vises, hvordan trafikken på vejnettet ændrer sig, når infrastrukturprojekterne er realiseret. Strækninger, som er røde er, hvor trafikken stiger og tilsvarende er de grønne strækninger, hvor trafikken falder.



Figur 14: Ændringer i antal køretøjer på vejnettet for byvækstscenariet centralkommunerne med vej- og baneprojekter i 2035 i forhold til basissituationen i 2035

Modelberegningerne viser tydeligt, at nogle projekter har langt større effekter end andre. For vejprojekter ses en betydeligt større aflastning af dele af det lokale vejnet ved to af projekterne. Derudover er der især tre baneprojekter, som giver en stor passagervækst.

De store vejprojekter som en Ring Syd og en Havnetunnel (Kbh.) aflaster således markant henholdsvis Køge-korridoren, vejnettet omkring Roskilde og store dele af vejnettet i de centrale bydele i København.

Ring 5 Syd vil ikke alene aflaste Køge Bugt Motorvejen, men også Roskilde

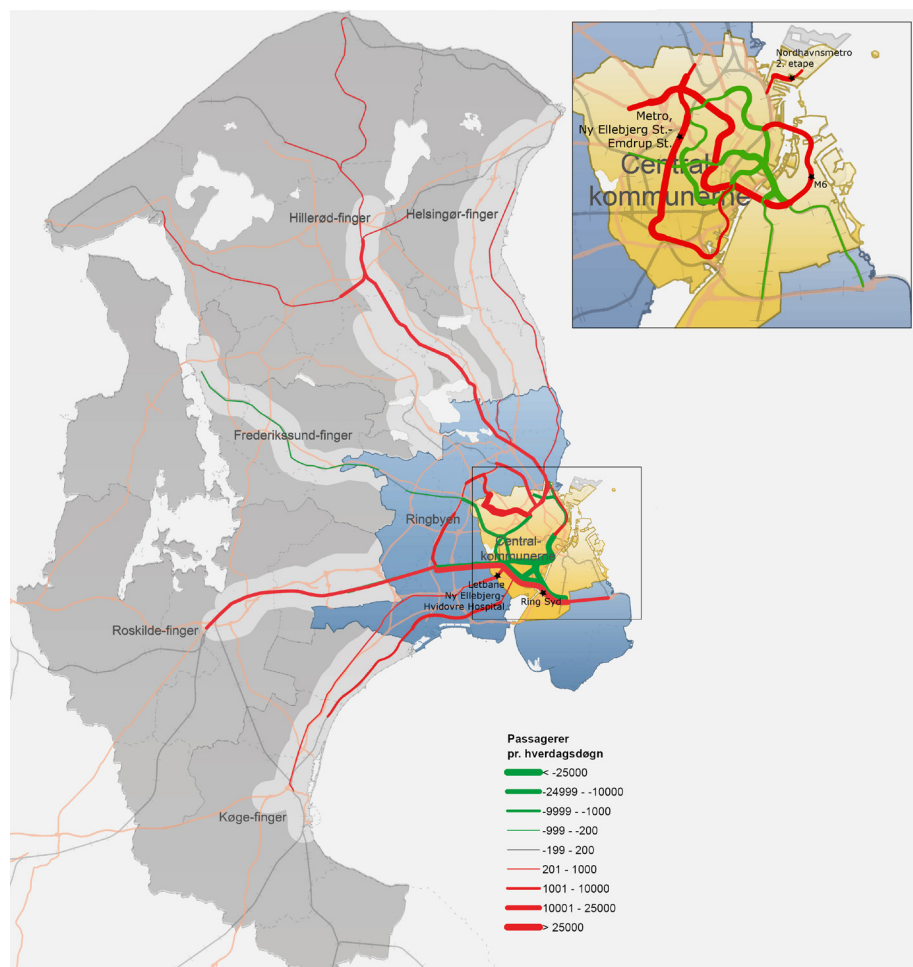
– Køge korridoren. Roskilde profiterer således i særdeleshed fra mindre trængsel i retning mod Køge. Det har betydning for den store rejserelation, som må forventes til supersygehuset i Køge. Den østlige ringvej i København (Havnetunnelen) vil aflaste de indre bydele i København.

Vejprojekterne er således med til i større omfang at lede trafikken over på de store veje. Dette aflaster den lokale kommunale infrastruktur, der ikke er indrettet til at håndtere store mængder gennemgående trafik.

I en geografisk kontekst kan det konkluderes, at infrastrukturprojekterne, som trængselskortene ovenfor viser, har størst betydning i områderne uden for ringbyen, hvor vejprojekterne bidrager til en overflytning af trafik fra det sekundære vejnet til det højklassede vejnet (motorvejsnettet). Dette giver dermed en aflastning på det kommunale vejnet i de pågældende kommuner uden for Ringbyen og centralkommunerne. I de tætte bydele vil en østlig ringvej (Havnetunnelen) give store aflastninger.

Der er tre kollektive trafik projekter, som forventes at give passagertal på over 25.000 påstigere dagligt. Metroen fra Ny Ellebjerg til Emdrup Station samt en Letbane mellem Gladsaxe Trafikplads og Nørrebro Station forventes at give den største passagertilvækst i infrastrukturscenariet 2035. Det gælder ligeledes Metroen M6 fra Brønshøj Torv til Refshaleøen på afsnittene fra Brønshøj Torv til Amager Bro.

M6 vil derudover aflaste de centrale dele af M1 og M2 samt Metrocityringen, som vist i dagens situation i forhold til passagertallene er godt udnyttet, og som frem til 2035 alt andet lige vil opleve kapacitetsproblemer. Dette forhold fremgår af figur 15, som viser forskellen i antallet af passagerer på banenettet mellem infrastrukturscenariet i 2035 og basisscenariet (grønt: færre passagerer end i basisscenariet, rødt: flere passagerer). Basisscenariet medtager de allerede i dag besluttede og finansierede projekter, herunder den kommende Metrocityring. Passagertallene på M1 og M2 og dele af Metrocityringen er mere end 25.000 daglige passagerer lavere end i basisscenariet.



Figur 15: Ændringer i passagertal på banenettet for byvækstscenariet centralkommunerne med baneprojekter i 2035 i forhold til basissituationen i 2035

Analysen viser yderligere, at der ud over effekterne i centralkommunerne og delvist i Ringbyen især i Hillerød-fingeren vil være en markant stigning i passagertallet (rødt farvede strækningsdele).

Mens projekterne bidrager til at mindske trængsel på vejnettet og kapacitetsudfordringer i det eksisterende kollektive system, er der stadig store trafikale udfordringer ved infrastrukturen i 2035. Der er særligt to områder, som vil opleve en forværret mobilitet: Amagermotorvejen og Køgekorridoren længere ud mod Region Sjælland.

Mens en østlig ringvej vil aflaste store dele af det indre København og Frederiksberg, vil presset derimod øges på Motorring 3 og Ring 4.

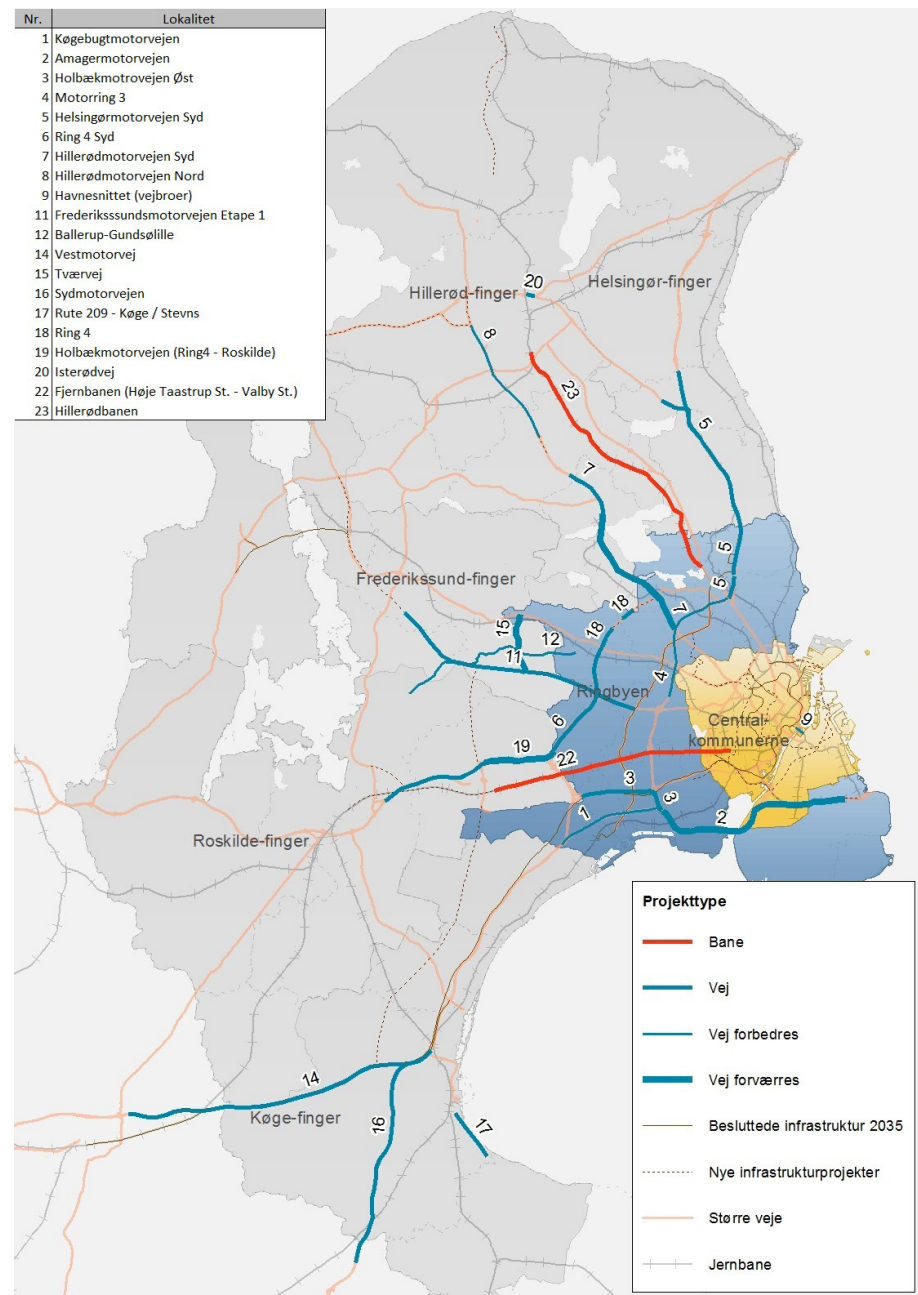
En Ring 5 Syd vil samle trafikken til og fra Region Sjælland på det overordnede vejnet. Det betyder samtidig, at trængslen på motorvejene længere ud mod syd på Sjælland stiger, hvor trafikanten fra og til Region Sjælland kører mod eller fra Ring 5 Syd.

Som figur 16 viser, er de grundlæggende udfordringer i infrastrukturen stort set de samme som i basisscenarioet, om end med de nævnte ændringer i

Punkt nr. 1 - Drøftelsessag: Strategiske indsatsområder i den regionale Trafik- og mobilitetsplan

Bilag 2 - Side -28 af 44

forhold til i hvilke områder presset ved stigende trængsel stiger mest. Kortet viser lige som figur 10 for basisscenariet 2035 udvalgte trængselsproblemer, men der kan også forekomme andre trafikale udfordringer.



Figur 16: Trafikale udfordringer relateret til trængsel i ved infrastrukturscenariet 2035

Scenarier med nye teknologier – Førerløse køretøjer

Resultaterne for beregningen af scenarier med nye teknologier baserer sig grundlæggende på trafikmodellen COMPAS (Copenhagen Model for Passenger Activity Scheduling), der til formålet er udvidet med ny beregningsfacilitet, så førerløse biler og delebilordninger kan modelleres som selvstændige transportformer.

Der er tale om de første trafikprognoser i Danmark, hvor det reelt er muligt at belyse betydningen af førerløse biler og delebilordninger i forhold til eksempelvis almindelige biler.

Indfasningen af førerløse køretøjer tager højde for, at den nye teknologi først for alvor vil have indflydelse på trafikken, når en betydelig andel af alle biler i hovedstadsområdet er førerløse. Samtidig kan det dog næppe forventes, at alle biler i 2035 vil være førerløse.

Scenariet med førerløse køretøjer bygger derfor på følgende forudsætninger:

- Der er næsten lige mange almindelige og førerløse biler i 2035.
- Rejsetiden i førerløse biler opleves kun halvvejs som tabt tid i forhold til at køre i en almindelig bil, fordi rejsetiden bedre kan udnyttes til andre formål som arbejde, samtaler m.m.
- Især yngre personer køber og kører med førerløse biler.
- Især husstande med mellemhøj og høj indkomst køber førerløse biler.
- Især husstande, som har en stor afstand mellem bopæl og arbejde, køber førerløse biler.

Det er derudover antaget, at alle førerløse køretøjer er privatejede. Førerløse busser som del af det fremtidige kollektive transportsystem indgik også i det forberedende arbejde. Dog er der endnu ikke nok viden om en mulig indfasning af førerløse køretøjer og deres mulige anvendelse samt konsensus om, hvordan førerløse busser konkret vil kunne indgå i trafikselskabernes udbud.

De strategiske infrastrukturprojekter fra Region Hovedstaden, KKR og kommunerne, som er forudsat realiseret i infrastrukturscenarierne, er ikke medregnet her, kun de allerede besluttede infrastrukturprojekter.

Hovedresultat for scenariet med førerløse biler i 2035

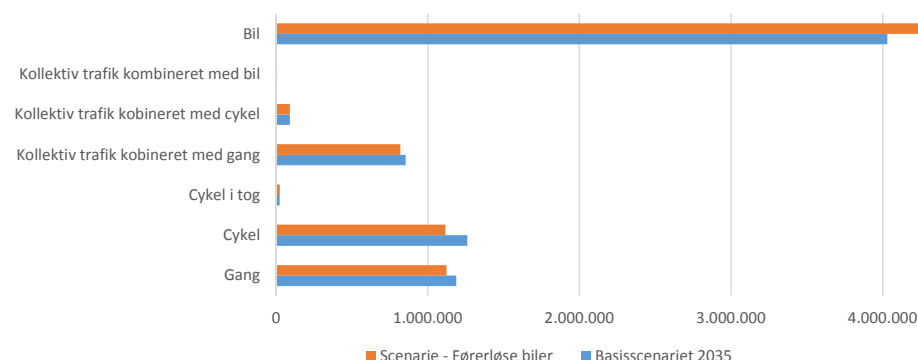
Analysens resultater peger på, at der generelt foretages flere ture i bil, og at bilturene vil være længere. Stigningen i antallet af bilture er på 5 %. Særligt cykel- og gangture går stærkt tilbage og falder med henholdsvis 9 % og 5 %.

Beregninger viser også, at bilbestanden fordeler sig med 41 % almindelige personbiler og 59 % førerløse biler. Den samlede bestand af personbiler – bilejerskabet - beregnes at stige med 6,5 % i forhold til Basisscenariet for 2035. Derudover kan man se, at antallet af personer i bilerne er lavere.

Førerløse køretøjer forventes at få flere personer til at fravælge cyklen og gang på længere distancer og som tilbringer til den kollektive trafik.

Analysen peger videre på, at førerløse køretøjer vil flytte en del af de 'sunde' ture, hvor cyklen indgår som et transportmiddel, til en kombination af ture med kollektiv trafik og førerløse køretøjer. Førerløse biler vil dermed i høj grad spille en rolle som transportmiddel til at håndtere den såkaldte 'last mile' i transporten.

Med udgangspunkt i de foretagne modelberegninger og herved givne forudsætninger, kan årsagen bl.a. være, at det ikke er nødvendigt at finde parkering til førerløse køretøjer, og at køretøjerne kan tilkaldes uden chauffør, så de er nemme at få adgang til.



Figur 17: Antal personture pr. hverdagsdøgn i scenarie med førerløse biler indenfor Hovedstadsområdet opdelt på transportform

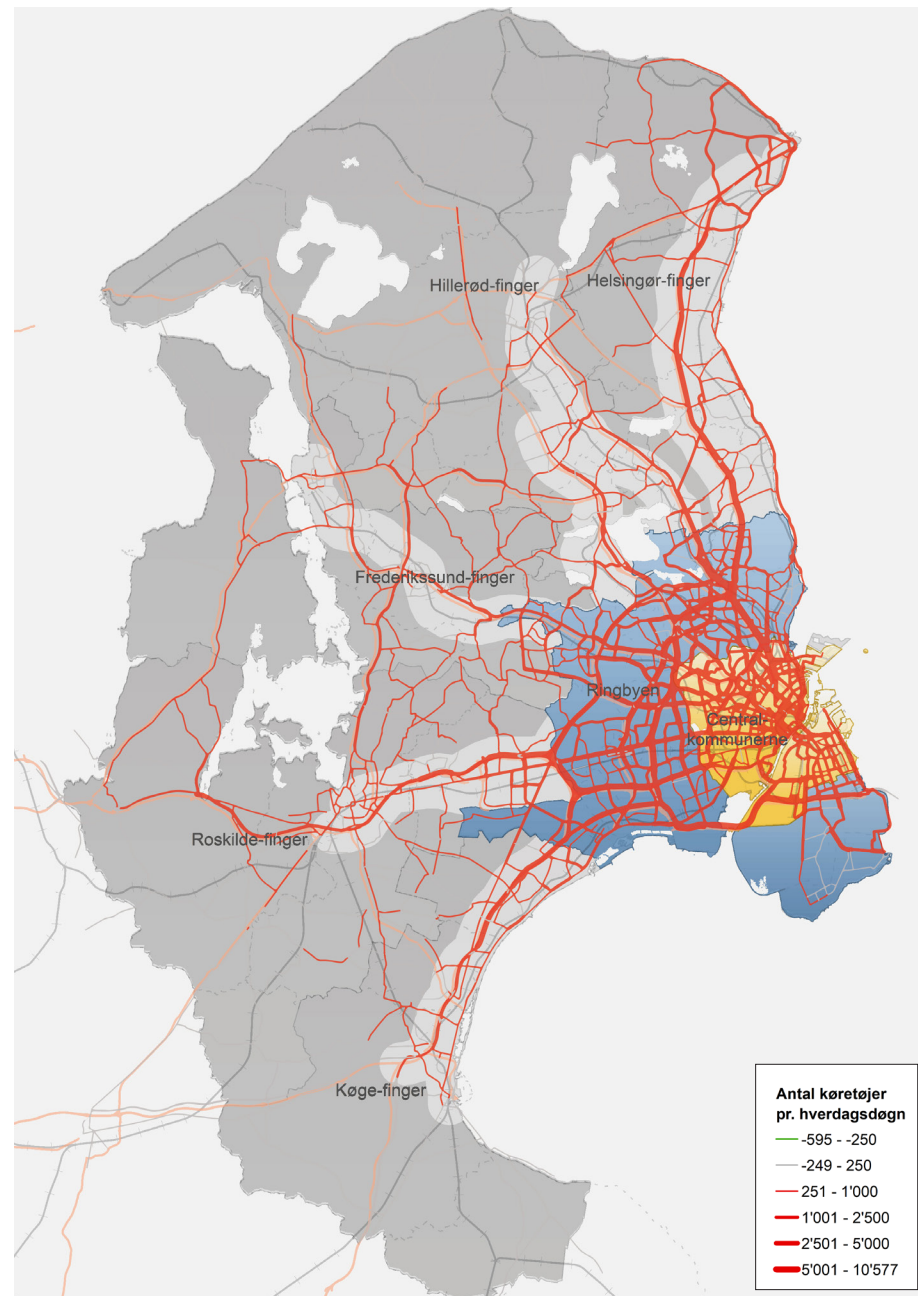
Som nævnt er førerløse køretøjer i denne analyse belyst som et privatejet alternativ til de almindelige biler. Et muligt eksempel på en anvendelse i den kollektive transport er, at der ikke mindst i tyndere befolkede områder vil kunne anvendes førerløse køretøjer som erstatning for almindelige busser. Mulige besparelser (chaufførløn, mindre vedligeholdelsesomkostninger til mindre køretøjer) vil kunne bidrage til et øget serviceniveau, hvor førerløse busser direkte og 'on demand' vil kunne fungere som tilbringer til og fra det skinnearbejds system.

Dermed vil førerløse køretøjer også kunne aktivere befolkningsgrupper, som i dag har svært ved at deltage i samfundslivet. Det gælder eksempelvis ældre eller syge mennesker, som ikke selv er i stand til at køre i egen bil, og som har svært ved at gå eller cykle 'last mile' til eller fra det kollektive trafiksystem. Jo længere ude i geografien, desto større kan effekten af førerløse køretøjer i forhold til at inkludere flere mennesker i samfundslivet være. Det er igen en effekt, der vil trække i retning mod flere (bil-)ture i hovedstadsområdet.

Førerløse biler vil således under alle omstændigheder forværre trængselsudfordringerne.

Førerløse bilers bidrag til løsning af de trafikale udfordringer

Ses på det samlede trafikbillede i hovedstadsområdet, viser modelberegningerne, at trafikken vil stige i stort set hele hovedstadsområdet, når der indføres førerløse køretøjer (figur 18).



Figur 18: Ændring i trafikbelastningen på vejnettet pr. hverdagsdøgn i scenariet med førerløse køretøjer 2035 i forhold til basissceneriet 2035

Scenarier med nye teknologier – Deleøkonomi

Det er i scenariet med delebiler forudsat, at det koster 50 kr. pr. tur og 3 kr. pr. km. Prisstrukturen tager udgangspunkt i de nuværende delebilsordninger, hvor der både findes abonnementsordninger, gebyrer pr. tur, kilometerafhængige takster eller også tidsafhængige gebyrer.

I analysen er delebiler forudsat som en almindelig form for transport i primært tætbebyggede byområder, og at der er ubegrænset adgang til delebiler. Det betyder, at alle som ønsker at benytte en delebil, har mulighed for det og uafhængigt af tidspunktet eller rejsemålet i hovedstadsområdet.

De projekter, som er forudsat realiseret i infrastrukturscenarierne, er ligesom i en situation med førerløse køretøjer ikke medregnet her.

Hovedresultat for scenariet med deleøkonomi

Analysen peger på, at delebiler giver flere personture med bil, mens brug af alle andre transportmidler falder. Især brug af kombinerede transportløsninger, f.eks. cykel i kombination med kollektiv trafik, falder relativt stærkt. Dette skyldes, at delebiler åbner mulighed for, at folk uden tidligere adgang til bil nu kan benytte bil på den samlede rejse.

Hovedresultatet er at 30 % af personture i bil i 2035 udføres med delebiler. Den udbredte brug af delebiler har stor indflydelse på bilejerskabet. Det beregnes, at bilejerskabet falder med ca. 9 % i hovedstadsområdet i forhold til basisscenariet i 2035. I Københavns Kommune beregnes bilejerskabet at falde med 20 % i forhold til basisscenariet 2035.

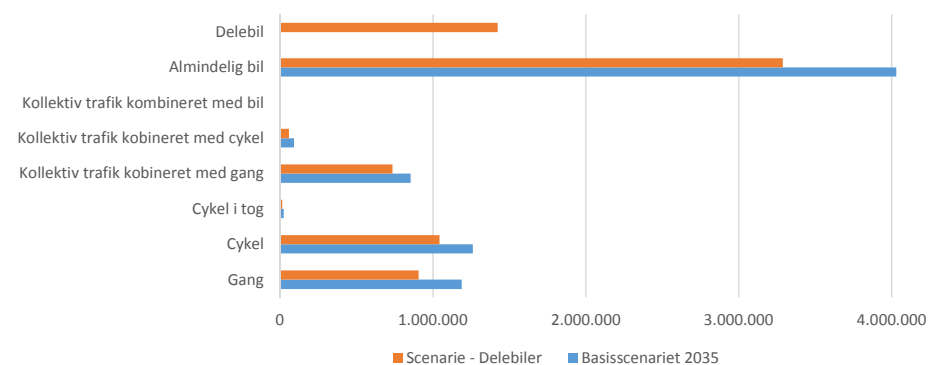
Det er et forventet resultat, idet flere bilejere kan forventes ikke at købe bil igen, ligesom nogle husstande slet ikke vil anskaffe bil, når der er adgang til delebiler.

Som beregnet med trafikmodellen og med de givne forudsætninger, vil antallet af ture med alle biler kun stige lidt, men delebiler skaber i gennemsnit længere bilture. Dermed stiger den samlede biltrafik i hovedstadsområdet væsentligt. Der bliver altså kørt flere km i bil på vejnettet, men det sker med færre biler og dermed med en bedre udnyttelse af vognparken, hvilket i et resourceperspektiv er fornuftigt. Det lavere bilejerskab betyder også færre parkerede biler og dermed et mindre pres på byens rum.

Trafikken på vejnettet bliver i sagens natur påvirket af det stigende antal bilture. Det betyder dermed også, at deleøkonomien udtrykt ved en stor andel af delebiler ikke bidrager til løsning af trængselsudfordringerne.

Sammenlagt bliver bilturene med private biler og delebiler i gennemsnit kortere end i basisscenariet 2035. Det skyldes for det første, at der overflyttes gang- og cykelture til delebiler. For det andet er overflytningen størst i byområder, hvor turene generelt er kortere.

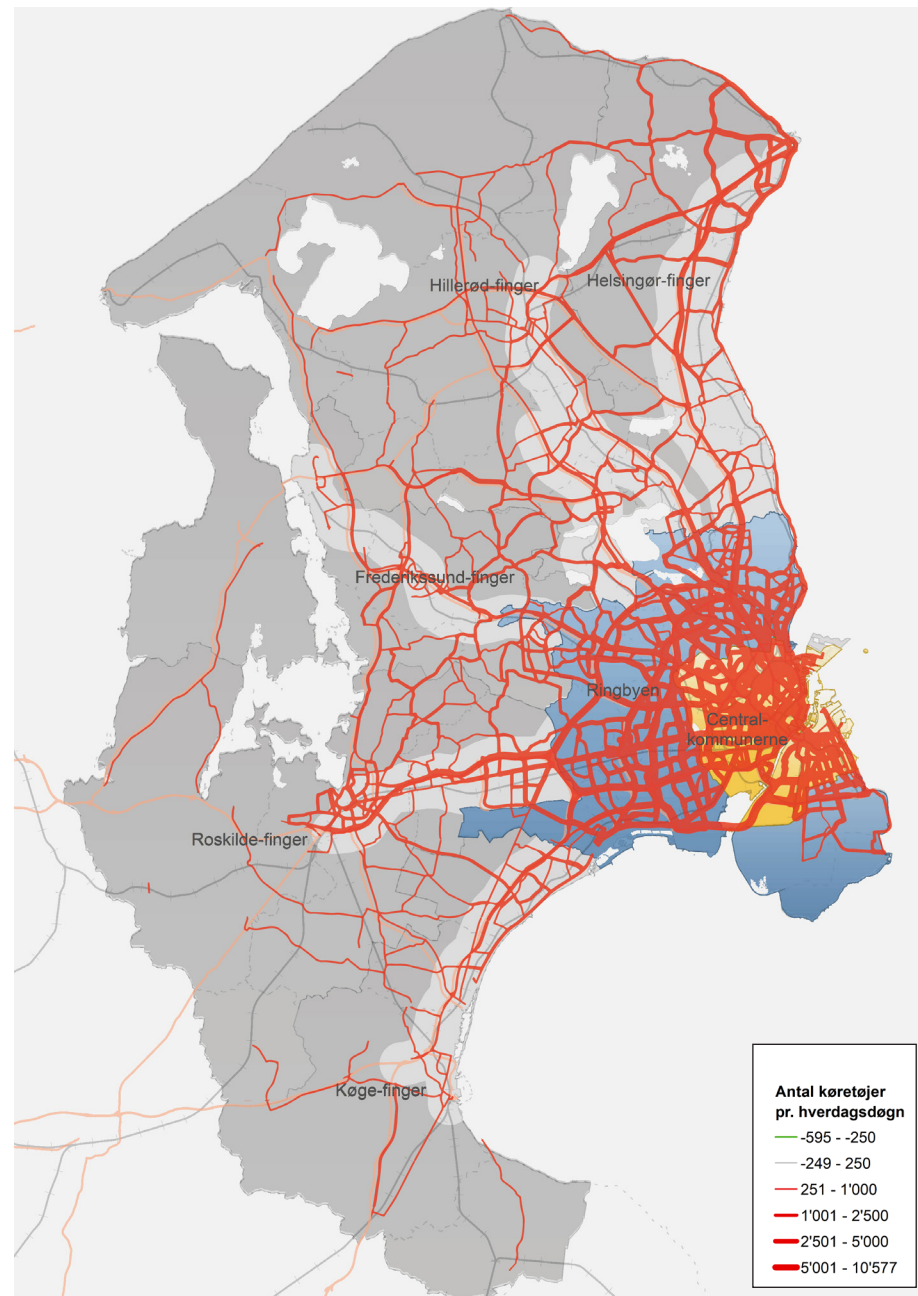
Da der primært overflyttes gang-, cykel- og kollektive trafikture i byområder, hvor turene som nævnt generelt er kortere, betyder det, at de ture som stadig foretages med gang, cykel og kollektiv trafik, er længere end uden adgang delebilsordninger.



Figur 19: Antal personture pr. hverdagsdøgn i scenarie med delebiler indenfor hovedstadsområdet opdelt på transportform

Delebilernes bidrag til løsning af de trafikale udfordringer

Ses på det samlede trafikbillede i hovedstadsområdet, viser modelberegningerne det samme billede som for et scenarie med førerløse biler. Trafikken vil stige i stort set hele hovedstadsområdet, når der indføres delebiler (figur 20).



*Figur 20: Ændring i trafikbelastningen på vejnettet
pr. hverdagsdøgn i scenariet med delebiler
2035 i forhold til basisscenariet 2035*

Følsomhedsberegninger for fordeling af byvæksten

Analysen tager udgangspunkt i den gældende prognose for befolkningsvækst og lokalisering af nye arbejdspladser til og med 2035. Forudsætningen er således, at den største vækst foregår i København og Frederiksberg, dvs. de såkaldte centralkommuner. Udvikling af befolkning og arbejdspladser og ikke mindst håndhævelsen af planer for byudvikling kan dog være usikre størrelser.

Som dagens situation og de trafikale udfordringer i 2035 har påvist, forstærker den tiltagende befolkningsvækst i dele af hovedstadsområdet trængselsudfordringen og bidrager til kapacitetsproblemer i det kollektive transportsystem.

For at kunne vise hvor meget fordelingen af den forventede befolkningsvækst i hovedstadsområdet betyder for de beskrevne trafikale udfordringer, er der gennemført følsomhedsberegninger med to alternative fordelinger af befolkningsvæksten i hovedstadsområdet.

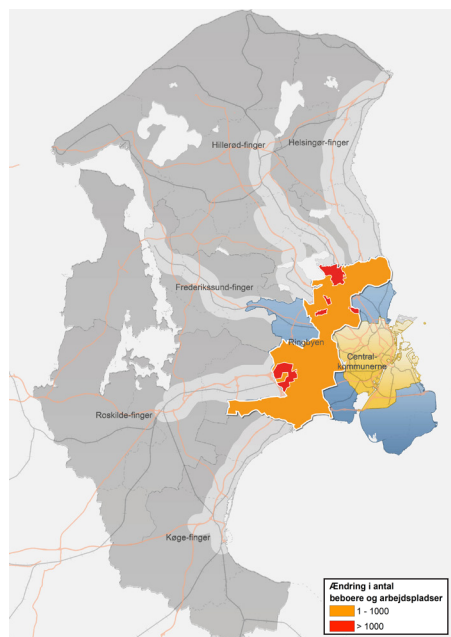
I det første alternative scenarie er en del af væksten flyttet ud i Ringbyen (figur 21a). Herved forstås omegnskommunerne mellem Københavns Kommune og Ring 4. Ringbyen dækker således over Lyngby-Tårnbæk, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Ballerup, Glostrup, Rødovre, Brøndby, Hvidovre, Vallensbæk, Albertslund og Ishøj. Den sydlige del af Amager, dvs. Tårnby og Dragør kommuner, indgår ligeledes som en del af Ringbyen¹². En meget stor del af transportbehovet i dag går på tværs af Ringbyen.

Derudover er der opstillet et tredje byvækstscenarie benævnt "Fingerbyen" (figur 21b). Her er en del af væksten flyttet fra centralkommunerne ud i de kommuner, som ligger langs de 5 S-togs- og regionaltogslinjer fra København i retning mod Køge, Roskilde, Frederikssund, Hillerød og Helsingør.

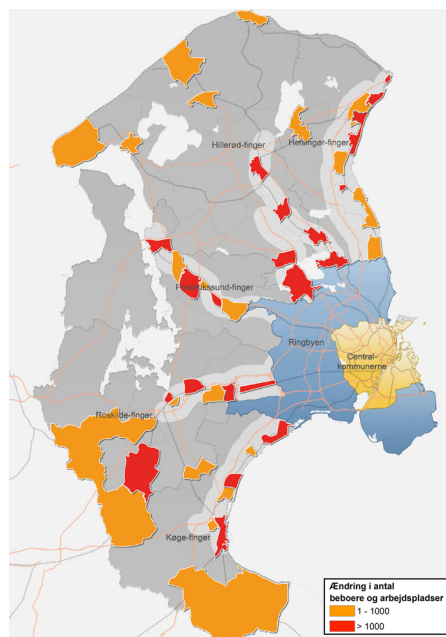
Det er forudsat, at byvæksten foregår stationsnært og tæt op ad S- og regionaltogstationer. Byvæksten er dermed endnu mere koncentreret end det umiddelbart fremgår af figuren, der noget forenklet viser inddelingen af vækstområderne på kommune- eller områdeniveau¹⁴. Med andre ord bygger følsomhedsanalyserne på en forudsætning af, at der holdes fast i Fingerplanen og dermed prioritering af stationsnær vækst.

¹³ Scenariet "Ringbyen" er baseret på de samme forudsætninger som der er anvendt i Region Hovedstaden (2017): Megatendenser – Fremtidens kollektive transport i hovedstadsområdet (<https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/transport-for-greater-copenhagen/Documents/MegaTendenser%20Samlet%20Rapport.pdf>).

¹⁴ Inddelingen følger de geografiske områder i trafikmodellen OTM, der er anvendt i analysen.



Figur 21a: Vækst i befolkning og arbejdspladser i hovedstadsområdet i byvækstscenariet Ringbyen i forhold til basisscenariet centralkommunerne (2035)



Figur 21b: Vækst i befolkning og arbejdspladser i hovedstadsområdet i byvækstscenariet Fingerbyen i forhold til basisscenariet centralkommunerne (2035)

Det er den forventede vækst i årene fra 2025 til 2035, som omfordes i følsomhedsanalyserne. I denne periode er det 29.000 arbejdspladser og 58.400 mennesker, der flyttes fra centralkommunerne til hhv. Ringbyen eller Fingerbyen i de to alternative byvækstscenarier. Dette svarer til gennemsnitligt 11 års befolkningsvækst i Københavns Kommune som ses i disse år, hvor der i gennemsnit flytter 1.000 mennesker til København hver måned. Muligheden for reelt at få flere mennesker til at flytte andre steder hen i hovedstadsområdet afhænger tydeligt af den byudvikling, der finder sted i de udpegede destinationer. I de alternative scenarier er det derfor så vidt muligt antaget, at befolkning og arbejdspladser flytter til kendte udviklingsområder som eksempelvis Hillerød Syd (Favrholm), Nærheden i Hedehusene eller Vinge ved Frederikssund.

Effekten af følsomhedsanalyser for byvæksten på de trafikale udfordringer i 2035

Hovedbudskabet for alle følsomhedsbetragtninger med de alternative byvækstscenarier er, at alle hovedresultater er robuste uafhængigt af det betragtede konkrete byvækstscenarie.

Befolkningsfordeling og effekten på basissituationen i 2035

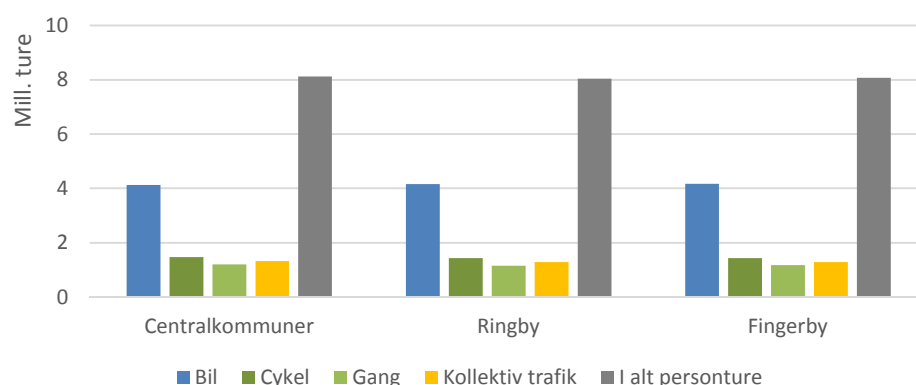
Når en del af væksten i antallet af arbejdspladser og befolkning sker i Ring- eller Fingerbyen, peger beregningerne på, at et begrænset antal ture til og fra andre destinationer i hovedstadsområdet flyttes i geografien:

Sker en del af væksten i arbejdspladser og befolkning i Ringbyen i stedet for i centralkommunerne, flyttes en mindre del af ture i relation til korridorerne.

Samlet set stiger antallet af ture mellem korridorerne og Ringbyen mere end i centralkommunescenariet, nemlig med 20.000 daglige ture. Antallet af ture mellem korridorerne og centralkommunerne falder omvendt med omtrent 20.000 færre daglige ture.

Foregår derimod en del af væksten i arbejdspladser og befolkning stationsnært ude i Fingerbyen i stedet for i centralkommunerne, er der nogle flere ture på tværs af korridorerne sammenlignet med byvækstscenariet centralkommunerne. Der er samlet set tale om 50.000 daglige ture, der nu yderligere skal afvikles på tværs af alle korridorerne sammenlignet med byvækstscenariet centralkommunerne.

Det samlede antal ture er derimod stort set uændret (figur 22).



Figur 22: Antal ture for basisscenarierne i 2035 pr hverdagsdøgn

Begge følsomhedsanalyser for byvæksten tegner et billede af **trængslen i hovedstadsområdet**, som er meget lig den grundlæggende forventning på byvæksten, som følger de nuværende officielle prognoser (scenariet centralkommunerne, se figur 23 på side 40). Følsomhedsanalyserne viser således, at en justeret fordeling af byvæksten, hverken forværrer eller afdæmper trængselsudfordringerne i hovedstadsområdet.

Befolkningsfordelingen og effekten af infrastrukturprojekter på situationen i 2035

Effekt på den samlede trafikudvikling

Den **samlede trafikmængde** i hele hovedstadsområdet målt i antal ture udvikler sig i begge alternative byvækstscenarier meget lig det grundlæggende byvækstscenarie. Det er særligt markant, når der i disse to alternative byvækstscenarier ikke er medtaget 2. etape for Nordhavnsmetroen eller Metrolinjen, M6, fra Brønshøj Torv via København H til Refshaleøen og til Østerport. Der er således i opstillingen af scenarierne særligt taget højde for, at styrken i begge projekter kun udnyttes til fulde når byvæksten er koncentreret i København og Frederiksberg.

Effekten af de øvrige projekter kan anses som en tro kopi af effekterne i hovedbefolkningsscenariet centralkommunerne:

- Antallet af rejser i hovedstadsområdet stiger ved bane- og/eller vejprojekterne (bedre mobilitet).
- Baneprojekterne fører isoleret betragtet til flere kollektive rejser, mens rejser i bil falder ganske lidt
- Vejprojekter fører derimod til færre kollektive rejser og flere rejser i bil
- Gang- og cykelture falder, ved at bane- og / eller vejprojekter gennemføres.

Idet der sammenlignet med byvækstscenariet centralkommunerne investeres stærkere i vejprojekter i de to følsomhedsberegninger, stiger vejtrafikken stærkere.

Alle trafikale effekter peger dog i nøjagtig den samme retning.

Baneprojekter bidrager heller ikke til reduktion af trængsel i de øvrige to byvækstscenarier. Mens baneprojekter øger antallet af rejser i det kollektive trafiksystem, reduceres vejtrafikken kun i meget begrænset omfang.

Ses der på **rejsetiden** og dermed potentielle **tidsbesparelser** for rejsende i bil, dvs. på vejnettet, falder de største tidsbesparelser i begge alternative byvækstscenarier ligesom for byvækstscenariet centralkommunerne uden for myldretiderne.

Forklaringen er den samme i alle byvækstscenarier. Når bilisterne foretrækker at køre i myldretiden, er der endnu mere plads på vejnettet i de øvrige tidspunkter i døgnet.

Såvel størrelsen som fordelingen af rejsetidsgevinster hen over døgnet stort set er den samme i alle tre scenarier. Rejsetiden falder således kun meget lidt i myldretiderne, men markant i de øvrige tidspunkter i døgnet.

Byudvikling betyder stort set ikke noget for størrelsen af rejsetidsgevinster i infrastrukturscenarierne.

Set på antallet **kørte bilkilometer i hovedstadsområdet** er billedet i de to følsomhedsberegninger det samme som i byvækstscenariet centralkommunerne. Baneprojekter har stort set ingen indflydelse på det totale antal bilkilometer i hovedstadsområdet. Gennemføres vejprojekterne, slår stigningen i antal kørte kilometer stærkest igennem. Bilister bruger den ved vejprojekterne nyskabte kapacitet i myldretiderne.

En væsentlig årsag til at befolkningsudviklingen i sig selv ikke har stor betydning er, at der i alle tre scenarier stadig er tale om den samme samlede befolkning i hovedstadsområdet. Dermed er også stort set det samme behov for at pendle til arbejdsstedet og foretage andre aktiviteter i alle tre byvækstscenarier.

Derudover er det kun i begrænset omfang muligt at ændre i befolkningsfordelingen i hovedstadsområdets forskellige områder. Der er lange trends i forhold

til bebyggelse, bosætning m.m., der sætter sit præg og kan kun ændres på meget lang sigt.

Fordeling af trafikvækst og trængsel i hovedstadsområdet

Følsomhedsanalyser med de alternative byvækstscenarier Ringbyen og Fingerbyen peger på, at infrastrukturprojekter i alle byvækstscenarier stort set har de samme effekter på trængsel på vejnettet.

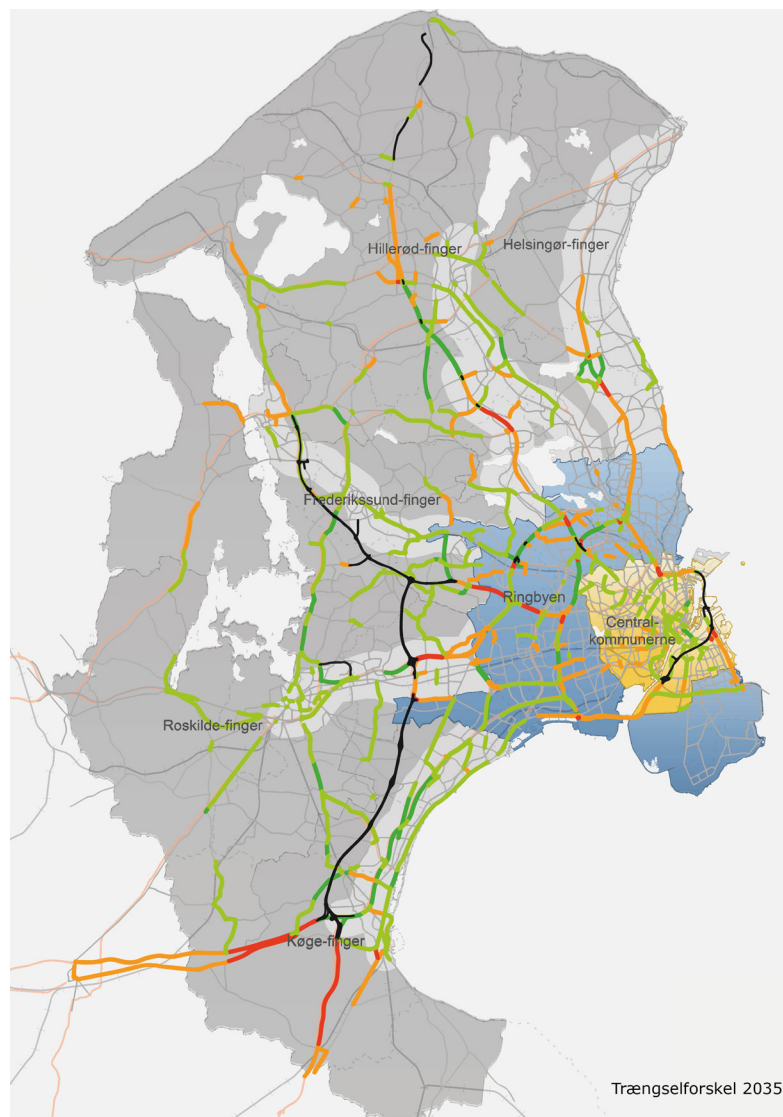
Det betyder, at befolkningsudviklingen også ud fra et [geografisk perspektiv](#), dvs. hvor i hovedstadsområdet trafikale udfordringer opstår eller håndteres, har en meget lille indflydelse på fremtidens trafikale udfordringer i hovedstadsområdet.

Ses der således på forandringen af trængsel som følge af gennemførelse af de her undersøgte infrastrukturprojekter, er effekten på trængslen – på de forskellige områder i hovedstadsområdet (centralkommunerne, Ringbyen, Fingerbyen samt områder mellem byfingrene og/eller længere ude i geografien) undtaget nogle mindre lokale vejafsnit – stort set den samme.

Figur 23 viser for det centrale byvækstscenarie med vækst i centralkommunerne, hvordan infrastrukturprojekterne påvirker trængslen på vejnettet sammenlignet med basisscenariet 2035. I infrastrukturens scenarier forbedres (grønne strækninger) eller forværres (orange- eller røde strækninger) trængselssituationen på vejnettet. På kortet er de i 2035 gennemførte vejprojekter indtegnet med sort¹⁵.

Følsomhedsberegningerne med henholdsvis Ringbyvækstscenariet og Fingerbyvækstscenariet tegner det samme billede, selvom der er mindre lokale ændringer forskelle i trængslen afhængig af befolkningsscenariet. Men det samlede billede af den geografiske fordeling af trængslen i hovedstadsområdet synes at være nøjagtig den samme i scenarierne.

¹⁵ En ændring af trængsel kan kun vises for den del af vejinfrastrukturen, som eksisterer såvel i basis- som i infrastrukturens scenarier 2035.



Figur 23: Infrastrukturprojekters effekt på trængsel på hovedstadsområdets vejnet i det centrale byvækstscenarie. På grønne strækninger forbedres trængselssituationen på vejnettet; på orange eller røde strækninger forværres den.

Befolkningsfordelingen og teknologi i 2035

Følsomhedsanalyser for fordelingen af byvæksten i hovedstadsområdet viser, at de grundlæggende resultater fra det centrale byvækstscenarie centralkommunerne stort set er uændret:

Førerløse biler får trængslen i hovedstadsområdet til at stige. Bilejerskabet stiger i forhold til en situation med konventionelle biler, antallet af personture med bil stiger, samtidig med at der vil være flere mennesker der sidder alene i bilen.

Delebiler er en mulighed i tætbyområder, hvor der i princippet ikke er nogen kapacitetsbegrænsning for at tilgå delebilerne. Følsomhedsanalyserne ændrer ikke ved, at bilejerskabet for privatbiler falder. Delebiler medfører, at antallet af personture med bil stiger, mens brugen af alle andre transportmidler falder. Især brug af kombinerede transportløsninger, f.eks. cykel i kombination med kollektiv trafik, falder relativt stærkt.

Sammenfattende effekt af infrastruktur og teknologi på trængselssituationen i 2035

For at kunne anskueliggøre effekten af at gennemføre de af KKR og Region Hovedstaden udpegede VIP-projekter samt de af begge parter i fællesskab yderligere udpegede interessante projekter på tværs af byvækstscenariene, er trængselssituationen sammenfattet i ét nøgletal: Det er forsinkelsestid opgjort i mio. persontimer pr år. Med andre ord: "Hvor meget tid mister alle personer, der bruger bil som transportmiddel, samlet set i trafikken i forhold til en situation, hvor det altid er muligt at køre med den tilladte hastighed?"

Scenarier med både vej- og baneprojekter giver samlet set færre forsinkelser i forhold til basisscenalet i 2035. Dette gælder fuldstændigt uafhængigt af det valgte byvækstscenarie, idet det dog understreges, at også vækstscenalet Fingerbyen antager en stationsnær byudvikling.

Scenarier, hvor der kun antages gennemført baneprojekter, giver derimod samlet set kun meget små ændringer i forsinkelsestiden i forhold til basissituationen i 2035 – uanset byvækstscenarie.

Effekterne i de enkelte scenarier i forhold til basisscenalet 2035 er opsummeret i tabellen nedenfor:

	2015	Centralko m. "Basis"	Centralko m. bane	Centralko m. bane+vej	Ringby bane	Ringby bane+vej	Fingerby bane	Fingerby bane+vej
Forsinkelsestid per år								
Mio. persontimer	16,70	33,42	33,08	27,37	33,44	33,23	27,48	33,19
Effekt på trængsel			↓	↓	↓	↓	↓	↓

Tabel 2: Effekten af projekter (bane vs. bane og vej) på tid tabt pga. trængsel på vejnettet i byvækstscenariene (2035) sammenholdt med basissituationen i 2035

Ses endvidere på samme måde på effekten af de teknologiske scenarier med hhv. førerløse biler og delebiler, fremgår det af tabel 3, at den samlede trængseludfordring vil stige betragteligt:

	Centralko m. "Basis"	Teknologi Førerløse biler	Teknologi Delebiler
Forsinkelsestid per år			
Mio. persontimer	33,42	45,84	66,42
Effekt på trængsel		↑	↑

Tabel 3: Effekten af nye teknologier på tid tabt pga. trængsel på vejnettet i byvækstscenariene (2035) sammenholdt med basissituationen i 2035

Perspektiver ved supplerende tiltag for at øge transport-systemets effektivitet

Som analysen af de forskellige befolknings- og infrastrukturenscenarier viser, har selv massive investeringer i den kollektive trafik en ret begrænset indflydelse på fremtidens trafikstrømme og trængslen. Forklaringen er, at alle rejsende spilder mindre tid i trafikken, når infrastrukturen er blevet bedre. Brugerudgifter (benzin mv.) falder også ved, at bilisterne kører mindre i kø. Det bliver derfor billigere at køre en given tur i bil og derfor mere attraktivt.

Vejprojekter, som en Ring 5 Syd og en Havnetunnel, øger det forventede antal ture i bil markant i forhold til en situation, hvor der kun realiseres en række store baneprojekter (herunder en letbane fra Ny Ellebjerg Station til Hvidovre Hospital og en Metro fra Ny Ellebjerg Station til Emdrup Station). Samtidig har vejprojekterne, som analysen viser, en stærkt aflastende effekt på dele af vejnettet. Eksempelvis aflaster Havnetunnelen de centrale bydele markant for gennemkørende trafik.

Heller ikke nye teknologiske muligheder og delebiler vil kunne løse problemerne. Som analysen viser, stiger biltrafikken i stort set alle dele af hovedstadsområdet, uanset om der er tale om et teknologiscenarie med førerløse køretøjer eller med udstrakt brug af delebiler.

Der er forskellige muligheder for at øge effektiviteten i transportsystemet og derved på samme tidsrum at få flere mennesker frem til deres rejsedestinationer. Man kan for det første sigte mod direkte at påvirke de rejsendes adfærd og derved få flere til at køre på andre tidspunkter, vælge andre transportformer eller ruter. Alternativet er at forbedre teknologien, således at flere trafikanter kan komme igennem transportsystemet i samme tidsrum.

To tiltag, kørselsafgifter og MaaS-løsninger, udmærker sig ved at kunne øge kapaciteten af transportsystemet og samtidig – med de nuværende teknologiske muligheder – at kunne gennemføres uden tilpasninger af den fysiske infrastruktur. Derudover kan tiltagene virke på tværs af hovedstadsområdet.

Det skal dog gøres opmærksom på, at tiltagene vil kunne give andre udfordringer eksempelvis for den kollektive trafik. Hvis man ændrer folkets transportvaner ved at indføre kørselsafgifter, vil det således kræve investeringer i den kollektive trafik for at kunne håndtere større passagermængder. Det har analyser af en betalingsring i København konkret vist¹⁶.

¹⁶ Mens en del af bilisterne vil vælge at køre på et andet tidspunkt eller droppe bilturen helt, vil en del af bilisterne således flytte over i den kollektive trafik og øge presset på de i forvejen pressede dele af det kollektive transportsystem. Se eksempelvis: Vejdirektoratet (2012): Trængselsafgift i hovedstaden – miljøundersøgelse, s. 19.

Betaling for benyttelse af vej- infrastrukturen (Roadpricing)

Mest hensigtsmæssige er trængselsafhængige kørselsafgifter, der kan få en del af trafikanterne til at skifte rute, transportform, rejsetidspunkt eller en kombination af disse. I en situation uden trængsel er der derimod ikke behov for at 'nudge' trafikanterne. I det omfang at afgifter indføres til finansiering af infrastruktur, som konkret er overvejet for en østlig ringvej (Havnetunnel) i København, skal disse balanceres i forhold til mulige alternative ruter, der fortsat vil være gratis at benytte.

MaaS (Mobility as a Service) som bidrag til bedre information og kapacitetsudnyttelse

Hvis trafikanter fremover kommer til at abonnere på en integreret transportløsning i stedet for selv at skulle vælge og derefter stå med ansvaret i tilfælde af ændringer i transporten, vil dette relativt set kunne gavne kollektiv transport samt forskellige former for deleordninger. I dag kan den rejsende ikke være sikker på, at en transportkæde med flere skift og/eller transportformer fungerer tilfredsstillende. Dette kan føre til fravalg af kollektive transportformer.

Litteratur

Ekspertgruppen (2018): Mobilitet for fremtiden, afrapportering marts 2018.

Going Level 4 in Arizona, The Verge, 7 november, 2017, hjemmeside:

[https://www.theverge.com/2017/11/7/16615290/
waymo-self-driving-safety-driver-chandler-autonomous](https://www.theverge.com/2017/11/7/16615290/waymo-self-driving-safety-driver-chandler-autonomous)

Trængselskommissionen (2013): Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden, Betækning 1539, September 2013, Hovedrapport.

Vejdirektoratet (2012): Trængselsafgift i hovedstaden – miljøundersøgelse, Rapport 407/2012.

Vejdirektoratet (2017): Temaer – Selvkørende biler, på Vejdirektoratets hjemmeside: [http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/temaer/
Selvkoerendebiler/Hvorn%c3%a5rkommerde/Sider/default.aspx](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/temaer/Selvkoerendebiler/Hvorn%c3%a5rkommerde/Sider/default.aspx)



Fremtidens mobilitet

Diskussionsoplæg til Region Hovedstadens
trafik- og mobilitetsplan



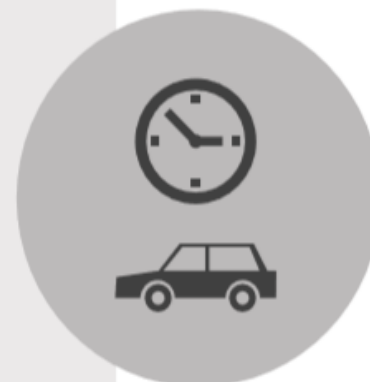
Maria Wass-Danielsen, Partner og seniorkonsulent

urban
creators

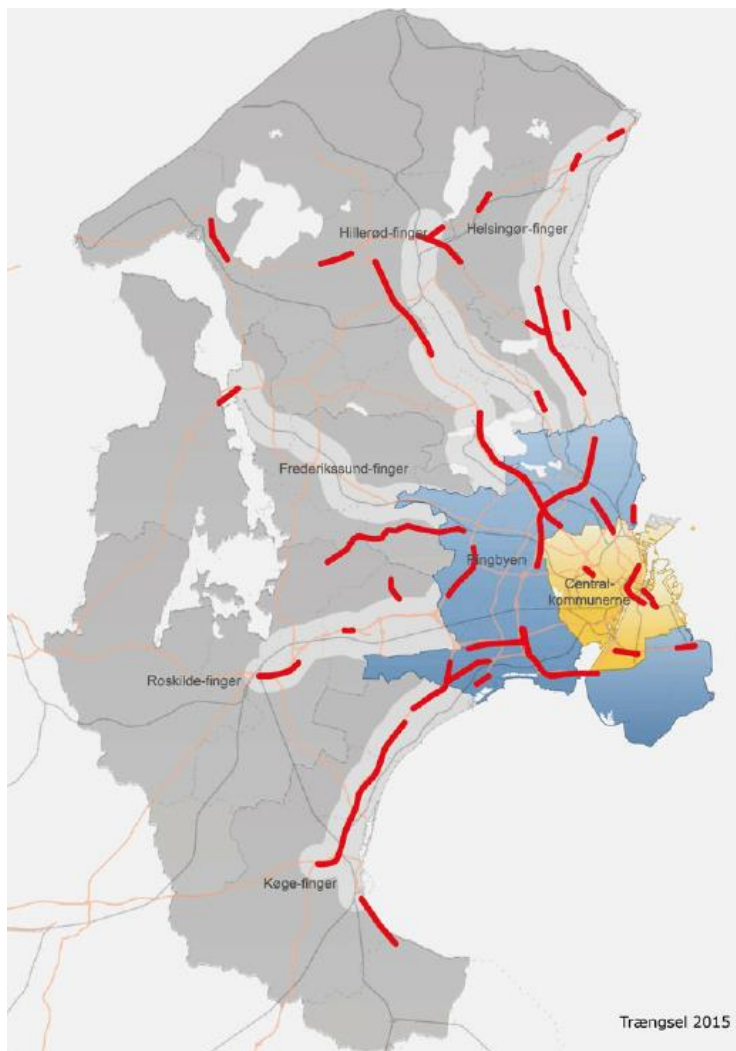
Trængslen på vej-
og banenettet stiger

Trafikken **stiger** på tværs
af fingrene

Den kollektive transports
konkurrenceevne er under pres



Trængsel på vejnettet stiger

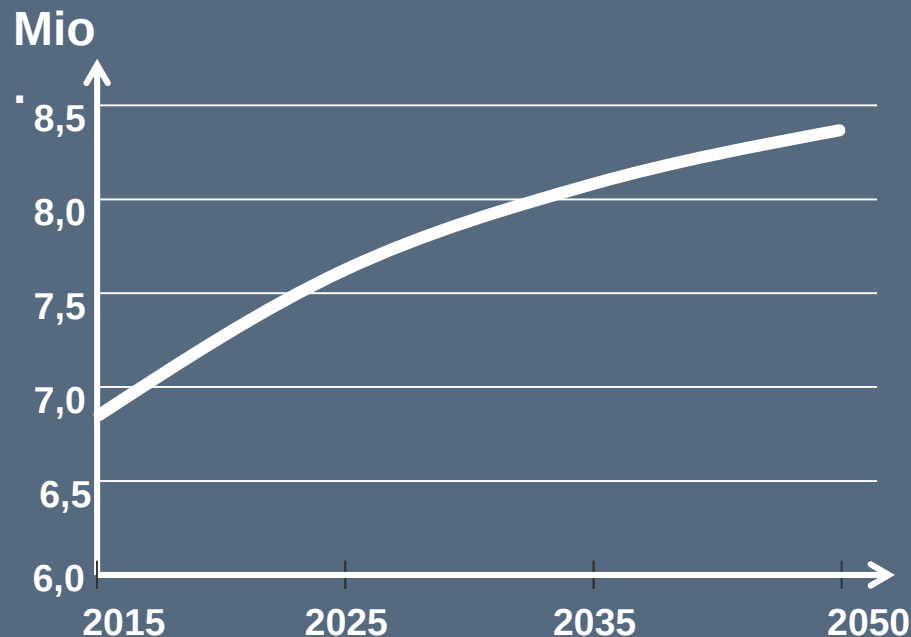


- I 2015 spildte trafikanter i hovedstadsområdet **16,7 mio. persontimer i køkørsel** (13,5 mio. persontimer i 2010)
- En del rejsende bruger mere end **30 pct. af samlet rejsetid i køkørsel** i myldretiden

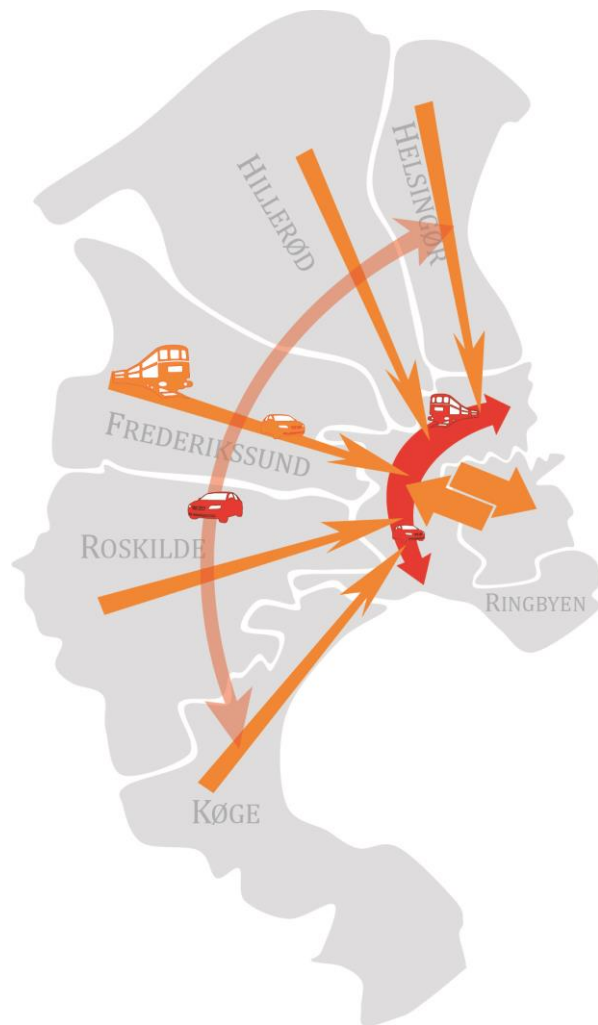
Befolkningens vækst øger trafikpresset

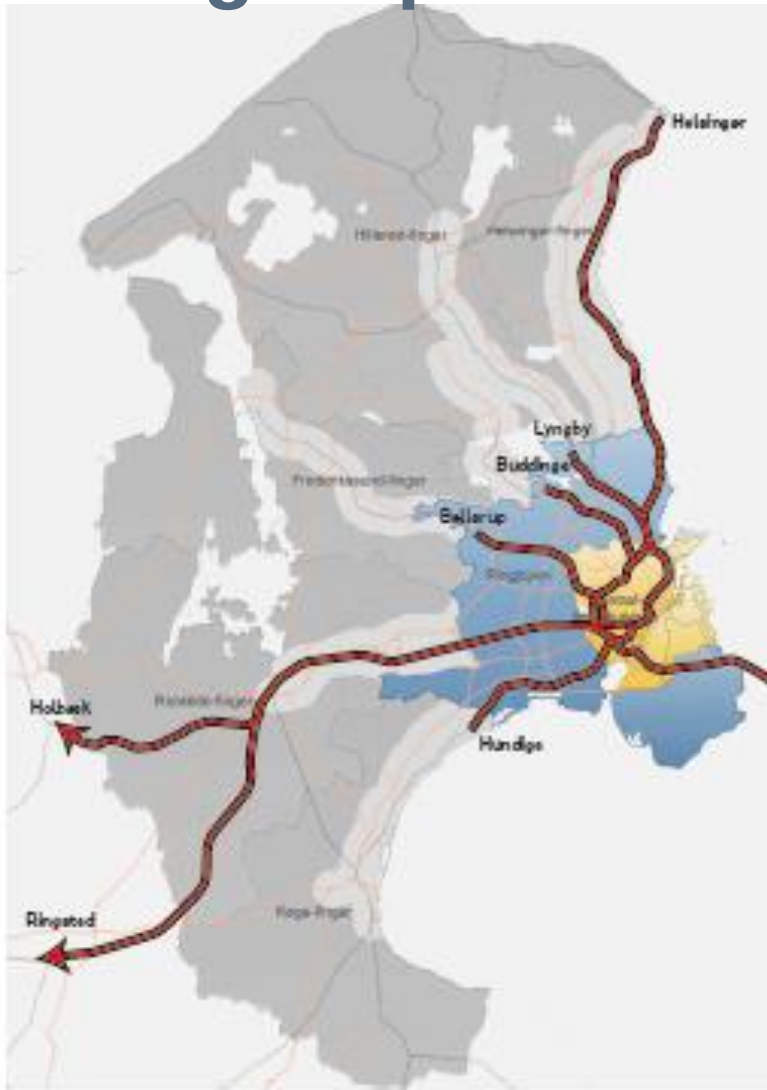
I 2035 vil der være 19% flere rejser

Daglige ture i
hovedstadsområdet



Trafikken stiger på tværs





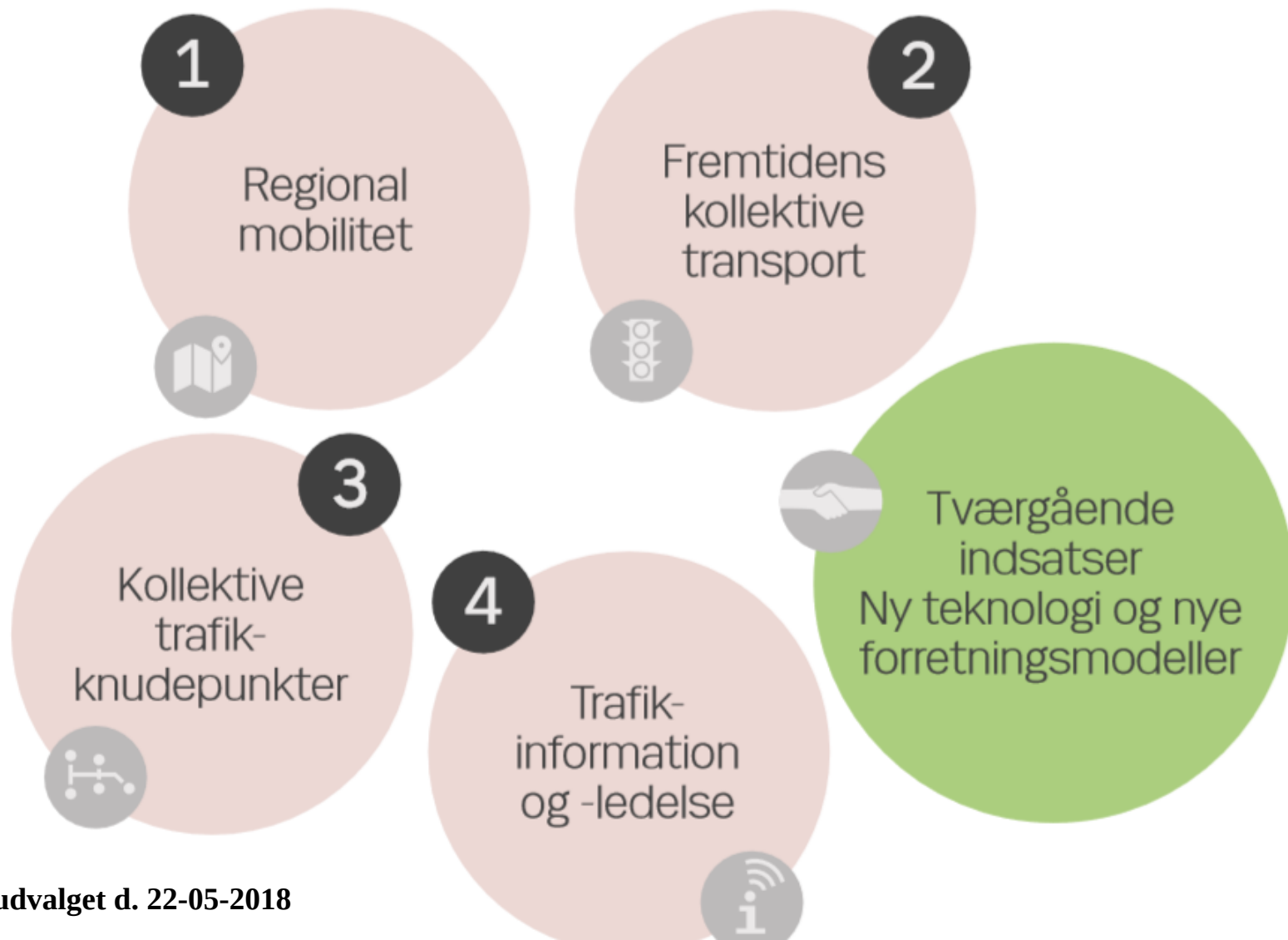
Trafikanalysens hovedresultater

- Store vejprojekter giver flere bilture, men har en stærkt aflastende effekt på dele af vejnettet.
- Førerløse biler øger trængslen
- Delebilers betydning afhænger af sammentænkning med den kollektive transport

Hvordan kan regionen møde fremtidens trafikale udfordringer?

Hvilke konkrete indsatser og tiltag skal regionen prioritere?

Forslag til strategiske indsatsområder





Fokus på
mobilisten..



..og den
samlede
pendlerrejse



FÆLLES STRATEGIPROCES



TILTAG

Styrke samarbejdet på tværs af aktører

2

Fremtidens kollektive transport



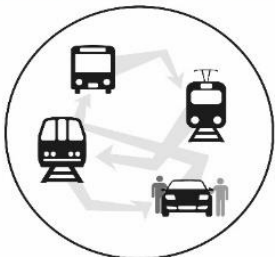
IT-SYSTEMER OG ÅBNE DATA



TILTAG

Udvikle IT-systemer og sikre åbne data

INTEGRERET TRANSPORTSYSTEM



TILTAG

Styrke og brande hovednet

Arbejde med *mobility as a service*



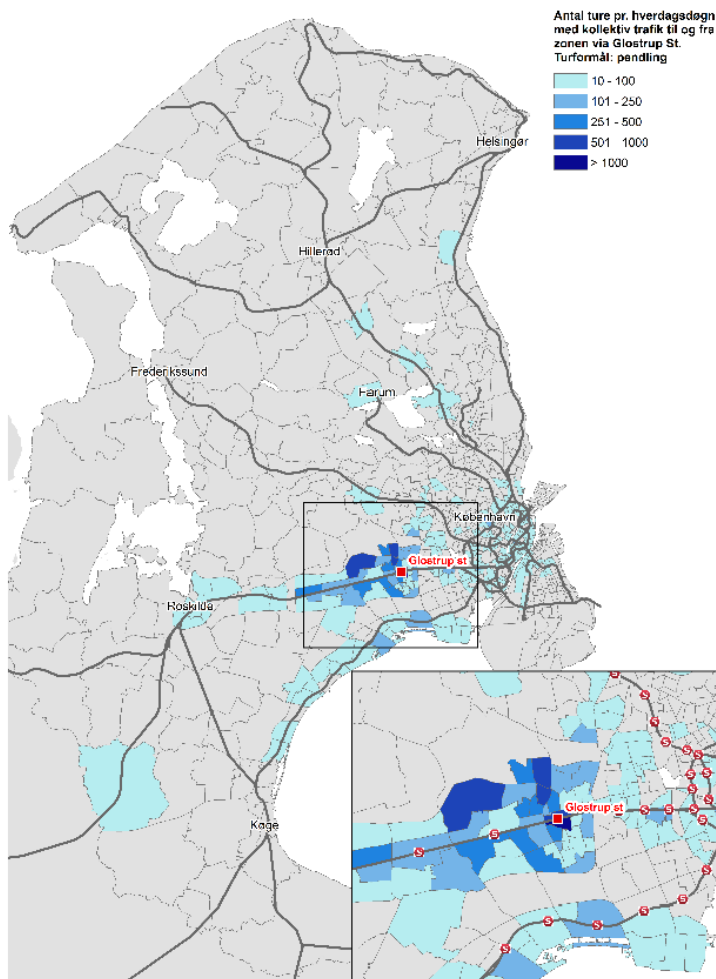
Anbefaling fra analyse

- Stort potentiale i at udvikle stationsknudepunkter
- Flere stationer får ny funktion, når letbanen åbner

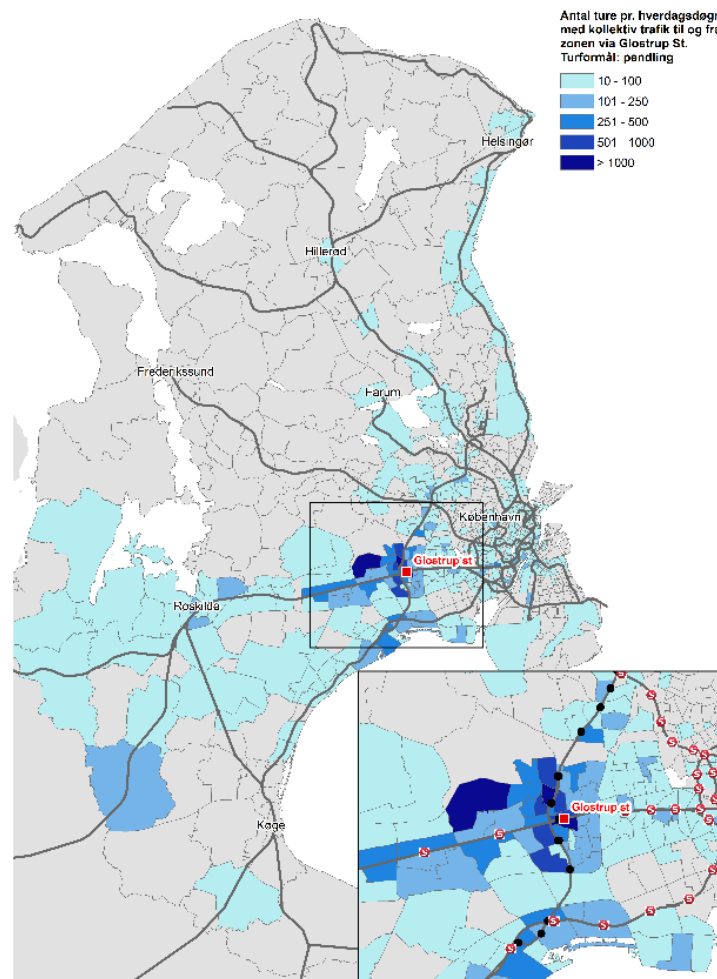


Eksempel – Glostrup station kommer til at betjene et stort opland i fremtiden

Pendlerture med koll. trafik med Glostrup St. som anvendt rejseknodepunkt, Centralkom., basis. 2015



Pendlerture med koll. trafik med Glostrup St. som anvendt rejseknodepunkt, Centralkom., basis. 2035





Udvalgte anbefalinger fra analyse

Intelligent signalstyring og trafikledelse

Mere sammenhængende trafikinformation





Tværgående indsatser

Ny teknologi og nye forretningsmodeller



Spørgsmål?

Til forligskredsen (S, DF, RV, SF og EL) bag aftalen om Udmøntning af midler i puljen til bedre og billigere kollektiv trafik.

Telefon 38665000
Mail formand@regionh.dk
Web www.regionh.dk

Dato: 4. maj 2018

Anmodning om svar på om forligskredsen vil igangsætte undersøgelse på fase 2-niveau for ombygning af Hillerød Station og opgradering af Favrholm Station

Kære forligskreds

En ombygning af Hillerød Station handler ikke blot om skinner og perroner - det handler om at gøre det nemmere for alle medarbejdere, patienter og besøgende at komme direkte med lokalbanen til det nye hospital ved Favrholm syd for Hillerød.

Ved at ombygge Hillerød Station vil omkring 180.000 patienter og 80.000 besøgende om året kunne komme direkte fra Nordsjælland til hospitalet ved Favrholm. Det vil spare tid og besvær for rigtig mange mennesker, som undgår et skift på Hillerød Station. Al erfaring viser, at jo færre gange vi skal genere passagererne med at stige af og på undervejs, jo større sandsynlighed er der for, at de fastholdes i den kollektive transport. Det gælder jo især for de mange ældre og dårligt gående.

Nyt Hospital Nordsjælland, som åbner i 2021, bliver Nordsjællands største arbejdsplads med 4.000 ansatte og et befolkningsgrundlag på i hvert fald 300.000 indbyggere - derfor er der behov for at sikre en så god kollektiv betjening af hospitalet som muligt.

Grunden til at vi skriver til jer er, at vi den 7. februar 2018 modtog et svar fra transportministeren på vores forslag om at igangsætte undersøgelse på fase 2-niveau for ombygning af Hillerød Station.

Transportministeren havde forinden bedt Banedanmark om et prisoverslag på beslutningsgrundlag og anlægsoverslag på fase 2-niveau, jf. principperne for Ny Anlægsbudgettering. Banedanmark vurderede, at en sådan undersøgelse vil koste 8 mio. kr.

I Bedre og billigere-aftalen af 12. juni 2012 blev der reserveret 15 mio. kr. til ombygning af Hillerød Station. Heraf godkendte forligskredsen i 2014 at anvende 0,5 mio. kr. til forundersøgelse af projektet, som blev medfinansieret af regionen med et tilsvarende beløb.

I transportministerens svar henvises til, at det er Bedre og billigere-forligskredsen, der kan træffe beslutning om at anvende midler fra puljen på at udarbejde beslutningsgrundlag samt anlægsoverslag på fase 2-niveau for projektet.

EN DEL AF

GREATER
COPENHAGEN

Punkt nr. 2 - Orienteringssag: Hillerød Station/Favrholm Station
Bilag 1 - Side -2 af 2

Derfor anmoder vi forligskredsen om, at der snarest igangsættes en fase 2-analyse for ombygning af Hillerød Station og reserveres anlægsmidler til projektet.

Projektet for ny Favrholm Station går nu ind i en fase, hvor der skal tages beslutning, om hvorvidt opgraderingen af lokalbanedelen (optionen) skal indgå. Opgraderes Favrholm Station samtidig med det allerede besluttede projekt for stationen, vil der kunne opnås en væsentlig besparelse for det samlede projekt. Ifølge tidsplanen for Favrholm Station skal der tages beslutning om hvilken løsning der skal projekteres senest i efteråret 2018.

Region Hovedstaden er indstillet på at bidrage til finansiering af fase 2-analysen med op til 50%g samt vurdere muligheder for finansiering af opgraderingen af Favrholm Station (optionen).

Med venlig hilsen



Sophie Hæstorp Andersen
Regionsrådsformand



Kirsten Jensen
Borgmester

OPGRADERING AF HILLERØD STATION

Den kollektive trafik spiller en væsentlig og nødvendig rolle i trafikbetjening af regionens hospitaler - både for ansatte, patienter og besøgende. Hvis flest muligt skal benytte det kollektive er det afgørende, at det bliver nemt og overskueligt, og at der er så få skift som muligt.

Transportministeren gennemførte i 2015, på opfordring af Region Hovedstaden støttet af de seks nordsjællandske kommuner; Hillerød, Gribskov, Fredensborg, Frederikssund, Halsnæs og Helsingør, en forundersøgelse af en ombygning af Hillerød Station.

I forundersøgelsen indgik lokalbaneløsningens behov i forhold til udformningen af den nye Favrholm Station på Frederiksværkbanen ved det nye "Hospital Nordsjælland".

LOKALTOG BINDER NORDSJÆLLAND SAMMEN

Med en sammenbinding af lokalbanens spor på Hillerød Station vil man - uden skift kunne komme på tværs af hele Nordsjælland.

Dette vil gavne pendling til og fra arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner på tværs internt i Nordsjælland, og derved være medvirkende til at give familier mere tid sammen, fastholde og udvikle lokale virksomheder, styrke arbejdskraften og uddannelsesmiljøet i området.

Mere end 35.000 patienter, ambulante og ansatte om året vil få glæde af en ombygning af Hillerød station

DIREKTE TOG TIL NYT HOSPITAL

En ombygning vil være central for tilgængeligheden til det kommende Hospital Nordsjælland syd for Hillerød.

Ved at binde Lokaltogs spor sammen skaber man mulighed for direkte togforbindelser til det nye hospital fra stort set hele "optageområdet". Dette vil gavne både ambulante patienter, ansatte og besøgende.

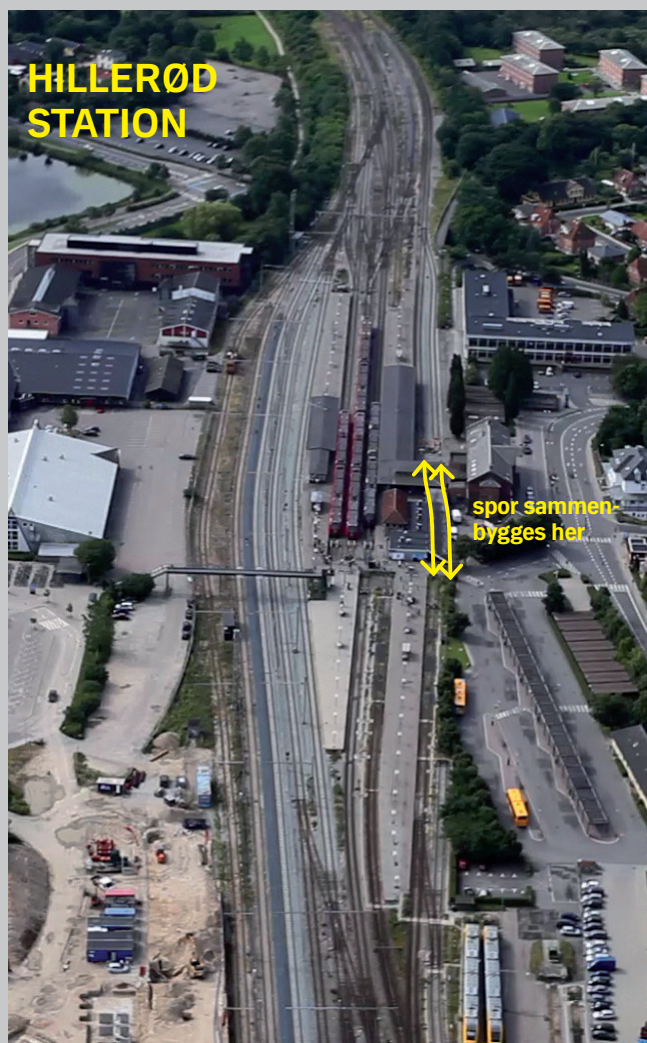
Det vil også muliggøre overflytning af bilpendlere til kollektiv trafik som følge af sparet rejsetid og skiftetid på Hillerød Station og ved at tilbyde god kollektiv trafik til ansatte og besøgende på det nye hospital.

MULIGHED FOR FLERE TOG

Med en ombygning i Hillerød samt en udvidelse i Favrholm, hvor der udover det planlagte anlæg etableres en krydsningsstation og et vendespor, kan man etablere direkte forbindelse med alle tog fra Nordsjælland. I så fald kan der køre 6 tog i timen pr. retning mellem Hillerød og Favrholm stationer, hvoraf 3 tog i timen skal vende i Favrholm, og 3 tog i timen bindes sammen med Frederiksværkbanen.

Møde i Trafikudvalget d. 22-05-2018

Som det er i dag hænger Lokaltogs spor ikke sammen på Hillerød station.



Punkt nr. 2 - Orienteringssag: Hillerød Station/Favrholm Station

Bilag 2 Side 2 af 2
"Bilagspare to timer om ugen,
når jeg kan køre direkte ud til
Favrholm station" *

HVILKEN LOKALBANELØSNING SKAL VÆLGES PÅ HILLERØD

Den bedste løsning på Hillerød Station vil være en løsning som giver gode og direkte gangveje og reducerer trængslen for dem som færdes på stationen. Det er også vigtigt, at rejsestrømme på tværs af stationen bliver optimale.

Ændringer på Hillerød Station vil berøre mange brugere. Det er en af landets 10 største stationer. På S-banen og Lokalbanelen var der i 2014 tilsammen 7,0 mio togtrejser årligt på Hillerød Station, hvilket er på niveau med fx Lyngby eller Vesterport.

Herudover passerer 1,5 mio årligt gennem stationen.

FAVRHOLM STATION SKAL UDVIDES

Det er vigtigt, at der vælges en løsning hvor alle tog fra Nordsjælland kan køre direkte til det nye hospital ved Favrholm - det kræver en udvidelse af Favrholm Station.

De hidtil afsatte midler til etablering af Favrholm Station giver kun mulighed for standsning med Frederiksværkbanens tog, og dermed ikke mulighed for direkte forbindelse til det nye hospital fra alle tre nordlige linjer på samme tid.

MERPRIS FOR LOKALBANELØSNING I FAVRHOLM

Uanset hvilken løsning der vælges på Hillerød Station, vil det kræve en udbygning på Favrholm Station, hvis alle tog fra nord skal kunne køre direkte til Favrholm og det nye hospital.

Hvis alle tog fra nord skal kunne køre ud til Favrholm, er der behov for et vendespor samt et ekstra spor hvilket skønnes at koste 82 mio. kr. for den billigste løsning.

HVAD KOSTER DET ALT I ALT?

En ombygning af Hillerød station koster 182 mio. kr.
Merpris for den billigste løsning på Favrholm Station koster 82. mio. kr.

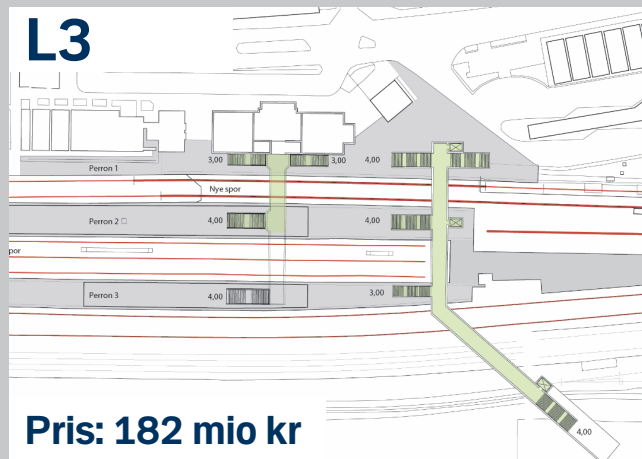
I alt vil prisen for det samlede projekt være 264 mio. kr.

Der blev i aftale af 12. juni 2012 om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik reserveret 15,6 mio.kr. til en ombygning af Hillerød station.

VI SKAL ALLE BIDRAGE

Staten: Hillerød Station
Region Hovedstationen: Favrholm Station
Hillerød Kommune: Stationsforplads

*Kerstin er sygeplejerske og arbejder på det nye hospital Nordsjælland. Hun bor i Helsingør og tager hver dag toget til arbejde.



Bedste løsning set ud fra et samfundsmæssigt perspektiv og den mest optimale i forhold til gangveje.

Hillerød station er en af landets 10 største stationer.

Nøgletal for anlægspriser

(2015-prisniveau inkl. 50 % NAB-tillæg)

Hillerød station

Samlet anlægsomkostning	182 mio. kr.
-------------------------	--------------

Favrholm station

Merpris til lokalbane ved ombygning af Hillerød st.	82 mio. kr.
Samlet pris for begge stationer	264 mio. kr.
Staten har i 2012 (Bedre & billigere 2012) afsat	17 mio. kr.
Hillerød kommune har til merpris for bro afsat	8 mio. kr.

i alt udestår der en finansiering til begge stationer på	239 mio. kr.
--	---------------------

Hvis Regionens uforbr. midler på 171 mio. kr. kan anvendes udestår	68 mio. kr.
--	--------------------

2000 flere patienter og 1000 flere besøgende om året vil vælge kollektiv trafik frem for bilen, hvis man kan køre direkte gennem Hillerød station.

OPGRADERING AF

HILLERØD STATION



December 2015

Møde i Trafikudvalget d. 22-05-2018

HILLERØD STATION

spor sammen-
bygges her

Det væsentligste formål er at skabe mulighed for direkte tog fra bl.a. Helsingør og Helsinge til det kommende "Hospital Nordsjælland".

BAGGRUND

Transportministeren har på opfordring af Region Hovedstaden støttet af de seks nord-sjællandske kommuner; Hillerød, Gribskov, Fredensborg, Frederikssund Halsnæs og Helsingør gennemført en forundersøgelse af en ombygning af Hillerød Station.

Der blev undersøgt to forhold:

1. EN LOKALBANELØSNING:

At etablere sporforbindelse mellem Lokaltogs sydvestlige linje, Frederiksværksbanen, og Lokaltogs nordlige linjer til Tisvildeleje, Gilleleje og Helsingør

2. EN LOKALBANE- OG S-TOGSLØSNING:

Lokalbaneløsningen samt udvidelse af S-togsbetjeningen af Hillerød fra 10-minuttersdrift til 5-minuttersdrift ved etablering af et vendeanlæg.

Som det er i dag hænger Lokaltogs spor ikke sammen på Hillerød station.



Desuden indgik lokalbaneløsningens behov i forhold til udformningen af den nye Favrholm Station på Frederiksværkbanen ved det nye "Hospital Nordsjælland" i undersøgelsen.

Der er tale om en forundersøgelse på definitionsfaseniveau jf. ny anlægsbudgettering (NAB) fase 1. Desuden indgår en godhedsvurdering af de trafikale effekter samt en vurdering af behov for togmateriel.

Forundersøgelsen er gennemført i et samarbejde mellem Transportministeriets departement, Region Hovedstaden, Hillerød Kommune (repræsenterer også de øvrige fem kommuner), Lokaltog, DSB og Movia.

Banedanmark har varetaget formandskabet.

Der blev i aftale af 12. juni 2012 om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik reserveret 15,6 mio.kr. til projektet.

LOKALBANELØSNING

LOKALTOG BINDER NORDSJÆLLAND SAMMEN

Med en sammenbinding af lokalbanens spor på Hillerød Station vil man - uden skift kunne komme på tværs af hele Nordsjælland.

Dette vil gavne pendling til og fra arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner på tværs internt i Nordsjælland, og derved være medvirkende til at give familier mere tid sammen, fastholde og udvikle lokale virksomheder, styrke arbejdskraften og uddannelsesmiljøet i området.

Hillerød station er en af landets 10 største stationer.

DIREKTE TOG TIL NYT HOSPITAL

En ombygning vil være central for tilgængeligheden til det kommende Hospital Nordsjællands syd for Hillerød.

Ved at binde Lokaltogs spor sammen skaber man mulighed for direkte togforbindelser til det nye hospital fra stort set hele "optageområdet". Dette vil gavne både ambulante patienter, ansatte og besøgende.

Det vil også muliggøre overflytning af bilpendlere til kollektiv trafik som følge af sparet rejsetid og skiftetid på Hillerød Station og ved at tilbyde god kollektiv trafik til ansatte og besøgende på det nye hospital.

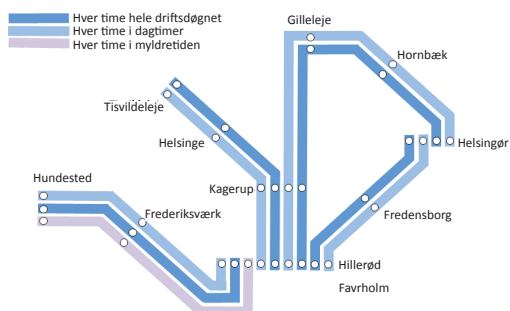
MULIGHED FOR FLERE TOG

Med en ombygning i Hillerød samt en udvidelse i Favrholm, hvor der udover det planlagte anlæg etableres en krydsningsstation og et vendespor, kan man etablere direkte forbindelse med alle tog fra Nordsjælland. I så fald kan der køre 6 tog i timen pr. retning mellem Hillerød og Favrholm stationer, hvoraf 3 tog i timen skal vende i Favrholm, og 3 tog i timen bindes sammen med Frederiksværkbanen.

Hvis Lokaltogs visionsplan realiseres, skabes der mulighed for at udvide fra 2 til 3 tog i timen på Lokaltogs linjer til både Tisvildeleje, Gilleleje og Helsingør.

Nedenstående køreplaneksempler viser, at man ved at binde sporene sammen kan spare vendetid for Frederiksværkbanens tog, hvilket også betyder, at man kan køre med et togsæt mindre på lokalbanen end i dag og fastholde samme serviceniveau.

Nuværende køreplan



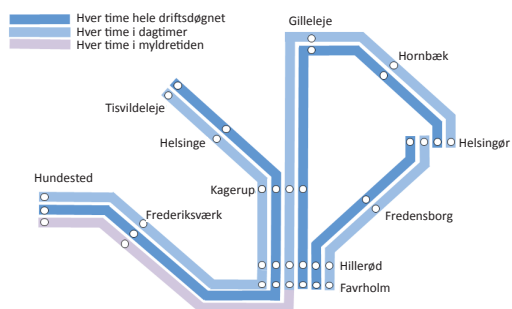


Der er trængsel når passagere skal skifte til og fra Lokaltog på Hillerød Station.

S-TOGS PASSAGERER SPARER TID

Ud over mulighed for flere lokalbanetog - vil en sammenbygning også medføre, at S-togs passagerer sparer tid i og med at tog fra Frederiksværkbanen til værkstedet på Hillerød Station ikke længere behøver at køre på tværs af S-togssporene.

Fuld gennemkørsel, nuværende trafikomfang (med udbygget Favrholm)



” Jeg sparer næsten en halv time hver dag, når jeg kan køre direkte ud til Favrholm station”

Kerstin er sygeplejerske og arbejder på det nye hospital Nordsjælland. Hun bor i Fredensborg og tager hver dag toget til arbejde.

Figurerne her til venstre viser nuværende køreplan og én af de belyste muligheder hvor alle tog fra de tre nordlige linjer har forbindelse til Favrholm (fuld gennemkørsel efter ombygning i Hillerød).

Punkt nr. 2 - Orienteringssag: Hillerød Station/Favrholm Station

Bilag 3 - Side -6 af 8

HVILKEN LOKALBANELØSNING SKAL VÆLGES PÅ HILLERØD

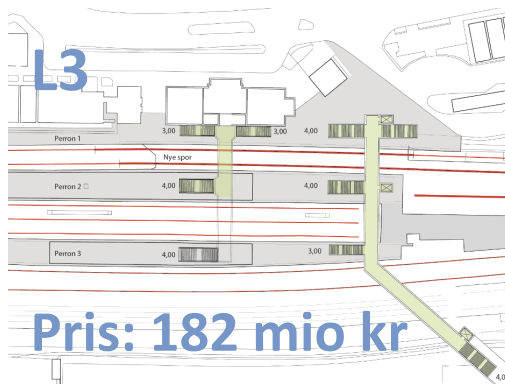
Den bedste løsning på Hillerød Station vil være en løsning som giver gode og direkte gangveje og reducerer trængslen for dem som færdes på stationen. Det er også vigtigt, at rejsestrømme på tværs af stationen bliver optimale.

Ændringer på Hillerød Station vil berøre mange brugere. Det er en af landets 10 største stationer. På S-banen og Lokalbanelen var der i 2014 tilsammen 7,0 mio togrejser årligt på Hillerød Station, hvilket er på niveau med fx Lyngby eller Vesterport.

Herudover passerer 1,5 mio årligt gennem stationen. Mange af disse passagerer vil opleve store tidstab, hvis der vælges den billigste løsning, som ikke indeholder en gangbro. Derfor anbefales løsning L3 som har en ny 4 meter bred gangbro henover hele sporterrænet med trapper og elevatorer, der også kan tjene som bydelsforbindelse.

Samlet har Hillerød station 7 mio togrejser årligt. Det er mere end Flintholm.

Løsning L3 har et mere direkte forløb af gangbroen til byudviklingsområdet på østsiden af stationen end L2. Dessuden er der en direkte trappe til busterminalen som vil betyde kortere gangtider og reduceret trængsel. Løsning **L3** forøger (i forhold til L2) prisen med 7 mio kr. Til gengæld forbedres den samfundsøkonomiske netto-udtidsværdi med yderligere 12 mio kr.



Bedste løsning set ud fra et samfundsmæssigt perspektiv og den mest optimale i forhold til gangveje.

FAVRHOLM STATION SKAL UDVIDES

Det er vigtigt, at der vælges en løsning hvor alle tog fra Nordsjælland kan køre direkte til det nye hospital ved Favrholm - det kræver en udvidelse af Favrholm Station.

De hidtil afsatte midler til etablering af Favrholm Station giver kun mulighed for standsning med Frederiksværkbanens tog, og dermed ikke mulighed for direkte forbindelse til det nye hospital fra alle tre nordlige linjer på samme tid.

MERPRIS FOR LOKALBANELØSNING I FAVRHOLM

Uanset hvilken løsning der vælges på Hillerød Station, vil det kræve en udbygning på Favrholm Station, hvis alle tog fra nord skal kunne køre direkte til Favrholm og det nye hospital.

Hvis alle tog fra nord skal kunne køre ud til Favrholm, er der behov for et vendespor samt et ekstra spor hvilket skønnes at koste **82 mio. kr.** for den billigste løsning.



Alene mellem Frederiksværkbanens og Lille Nords linjer vil mere end 1.000 pendlere hver dag have glæde af en sammenkædning af de to baner.

S-TOGSLØSNING

HVAD KOSTER DET ALT I ALT?

Løsning L3 koster 182 mio. kr.

Merpris for den billigste løsning på Favrholm Station koster 82. mio. kr.

I alt vil prisen for det samlede projekt være 264 mio. kr.

VI SKAL ALLE BIDRAGE

Staten:	Hillerød Station
Region Hovedstationen:	Favrholm Station
Hillerød Kommune:	Stationsforplads

Ved en ombygning af lokalbanen, får man flyttet en krydsningskonflikt syd for Hillerød, som i dag medfører 2 minutters ekstra køretid i den ene retning for S-tog, til et sted hvor den kan håndteres bedre. Det giver et mere robust anlæg med forøget rettidighed og bedre muligheder for at køre flere tog.

S-togsløsningen giver mulighed for at opgradere S-togsbetjeningen af Hillerød fra nuværende 6 tog i timen til 12 tog i timen ved at føre S-togslinjen, der i dag vender i Holte, videre til Hillerød.

Møde i Trafikudvalget d. 22-05-2018

Punkt nr. 2 - Orienteringssag: Hillerød Station/Favrholm Station

Bilag 3 - Side -8 af 8



Foto: Banedanmark



Denne folder er udgivet i samarbejde med Region Hovedstaden, de Nordsjællandske borgmestre, Lokaltog og Movia og er et sammendrag af rapporten "Opgradering af Hillerød station, april 2015, Afrapportering" Banedanmark.

Møde i Trafikudvalget d. 22-05-2018

Regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

5. april 2018

Kære Sophie Hæstorp Andersen

Tak for din henvendelse. Det glæder mig, at der i regionen er fokus på, at borgerne får mest mulig trafik for pengene.

I henvendelsen spørges der til om Region Hovedstaden kan få dispensation fra budgetloven, så regionen kan bruge et akkumuleret overskud på det regionale udviklingsområde til to stationsombygninger.

Med budgetloven er der fastsat et regionalt udgiftsloft, der består af to særskilte dellofter for henholdsvis sundhedsområdet og de regionale udviklingsopgaver. Dellofterne er en øvre grænse for nettodriftsudgifterne for sundhedsområdet henholdsvis de regionale udviklingsopgaver. Budgetloven indeholder imidlertid ikke en mulighed for at give dispensation til at anvende akkumuleret overskud udover de fastsatte dellofter.

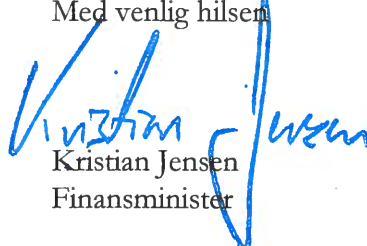
Hvis der med de omtalte stationsombygninger er tale om regionale driftsudgifter er det op til regionen, at prioritere ombygningerne inden for det fastsatte delloft på udviklingsområdet.

Hvis der med de omtalte stationsombygninger er tale om regionale anlægsudgifter kan jeg henvise til, at de regionale anlægsrammer fastsættes som led i den årlige økonomiaftale mellem regeringen og Danske Regioner.

Konkret er der med økonomiaftalen for 2018 fastsat et loftsbelagt niveau for anlægsudgifterne (brutto) på 2,2 mia. kr. på sundhedsområdet med tillæg af afløb af puljer med statsligt projekttilskud. Hertil kommer forudsat afløb på 4,8 mia. kr. i 2018 vedrørende sygehuse med støtte fra kvalitetsfonden.

Det er regeringens forventning, at regionerne lever op til den økonomiaftale, som vi indgik sidste forår. Det skal bl.a. ses i lyset af, at de regionale investeringer indgår som led i den løbende udgiftspolitiske planlægning, hvor investeringsniveauet i stat, kommuner og regioner skal holde sig inden for de økonomiske rammer, der fastlægges i forbindelse med de mellemfristede fremskrivninger af dansk økonomi.

Med venlig hilsen


Kristian Jensen
Finansminister

TRAFIKUDVALGET

MØDETIDSPUNKT

24-04-2018 19:00

MØDESTED

Regionsgården, mødelokale H7+ H8

MEDLEMMER

Anne Ehrenreich	Medlem	Deltog
Freja Södergran	Medlem	Deltog
Martin Geertsen	Medlem	Deltog
Susanne Due Kristensen	Medlem	Deltog
Tormod Olsen	Medlem	Deltog
Jens Mandrup	Formand	Deltog
Martin Baden	Næstformand	Deltog
Erik R. Gregersen	Medlem	Deltog
Christoffer Buster Reinhardt	Medlem	Deltog

INDHOLDSLISTE

2. Beslutningssag: Udbudsproces for Favrholm Station

2. BESLUTNINGSSAG: UDBUDSPROCES FOR FAVRHOLM STATION

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Miljø- og Trafikudvalget blev på mødet den 7. november 2017 orienteret om status på Favrholm Station, hvor planlægningsfasen (fase II) blev afsluttet.

Projektet er nu overgået til projekterings- og anlægsfasen (fase III), hvor der blandt andet skal ske en afklaring af hvad der skal medtages i et kommende udbud. I den forbindelse er der behov for en politisk godkendelse af, at udbudsprocessen igangsættes samt accept af at optionen tages med i udbuddet på trods af, at der ikke endnu i statsligt regi er taget beslutning om ombygning af Hillerød Station. En nærmere beskrivelse af hvad optionen indeholder er beskrevet i sagsfremstillingen herunder.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at trafikudvalget overfor forretningsudvalget og regionsrådet anbefaler:

- ▮ at godkende, at der indgås samarbejdsaftale om udførelsen af Favrholm Station med de øvrige parter i projektet (Banedanmark, Hillerød Kommune, Movia, DSB og Lokaltog a/s), og
- ▮ at godkende, at udbudsprocessen igangsættes med Movia eller Lokaltog som ordregiver, og at optionen medtages i projekteringsfasen

POLITISK BEHANDLING

Anbefalet.

SAGSFREMSTILLING

Projektet for etablering af ny station ved Favrholm er et samarbejde mellem Banedanmark, Region Hovedstaden, Hillerød Kommune, Movia, DSB og Lokaltog a/s. Planlægningsfasen er afsluttet og projektet overgår nu til projekterings- og anlægsfasen, hvor næste skridt er at sende opgaven i udbud.

Banedanmark har afleveret beslutningsgrundlag til forligskredsen om En Grøn Transportpolitik, som har besluttet at tilvejebringe den ekstra nødvendige finansiering for statens andel, som er blevet 14 mio. kr. dyrere. Region Hovedstaden og Hillerød Kommunes andel holdes p.t. inden for det forventede budget. For regionen udgør det 19 mio. kr. til trinbræt (hovedforslaget), som er afsat i budgettet for 2020 og 2021 med hhv. 2 og 17 mio. kr.

Regionen, Lokaltog og Movia foreslår, at udbuddet gennemføres som et fælles offentligt udbud med Banedanmark, da det vurderes at resultere i bedre priser, bedre grænsefladekoordinering samt en besparelse for det samlede projekt. Herudover repræsenterer Banedanmark en ekspertise, som vi kan drage nytte af.

Parterne er enige om, at det er Movia (eller Lokaltog), der står som ordregiver, da de i modsætning til regionen, er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet, hvilket sidestiller dem med Banedanmark ifht. udbudsregler. Efter udbud styrer hver part kontaktforholdene, kontakt til leverandøren mv. ift. eget projekt. Hillerød Kommune har ønsket at køre et selvstændigt udbud.

Banedanmark har meldt ud, at deres tidsplan er meget stram blandt andet på grund af, at den politiske godkendelsesproces har taget længere tid end planlagt. Der er derfor behov for at igangsætte udarbejdelse af udbudsmateriale snarest med henblik på udsendelse medio maj.

Det er også parternes vurdering, at udbuddet - ud over hovedforslaget bør indeholde optionen (se bilag 2), uanset at staten endnu ikke har taget en beslutning om at ombygge Hillerød Station. Udbuddet vil blive formuleret således, at optionen efterfølgende kan tages ud af projektet, hvis der ikke er taget en beslutning om ombygning af Hillerød Station.

Et projekt inklusiv optionen betyder, at Favrholm trinbræt udvides med vendespor og perronanlæg. Dette er en forudsætning, hvis Hillerød Station ombygges, således at lokaltog nord fra vil kunne køre direkte (gennem Hillerød Station) til det nye hospital i Favrholm. En udvidelse af Favrholm vil

Punkt nr. 2 - Orienteringssag: Hillerød Station/Favrholm Station

Bilag 5 - Side -4 af 5

omvendt ikke give mening, hvis ikke Hillerød Station ombygges.

Baggrunden for denne sag er derfor, at der nu er behov for politisk godkendelse af, at udbuddet igangsættes, samt at optionen medtages i udbudet og projekteringsfasen - på trods af, at vi på nuværende tidspunkt ikke ved om Hillerød Station bliver ombygget eller ej.

Det vil være hensigtsmæssigt at medtage optionen i projekteringen af hensyn til at undgå forsinkelser i projektet, hvis staten på et senere tidspunkt beslutter at igangsætte projektet om at ombygge Hillerød Station. Hvis optionen anlægges samtidig med hovedforslaget vil der derudover kunne opnås et besparelspotentiale i det samlede projekt.

Favrholm Station (lokalbanedelen) forventes fortsat at skulle stå klar inden åbning af Nyt Hospital Nordsjælland i 2022.

Økonomi

Etablering af lokalbanetrinbræt er som nævnt anslået til at koste 19 mio. kr. Udvides projektet med optionen i form af perron og vendespor vil udgiften øges med anslået mellem 120 og 148 mio. kr. afhængig af om der anlægges et eller flere vendespor. Antallet af vendespor afgør, hvor mange tog der kan køre til Favrholm Station. Hverken anlægsudgifter eller udgifter til detailprojektering af optionen er budgetteret i regionens budget. Disse udgifter vil derfor ligge ud over de 19 mio. kr., som er afsat til hovedforslaget med 2 mio. kr. i 2020 og 17 mio. kr. i 2021.

På grund af den fremrykkede tidsplan i forbindelse med at gennemføre et fælles udbud med Banedanmark, er der behov for at afsætte midler til rådgiverydelser allerede i 2018 og 2019. Der er således tale om et behov for at fremrykke budgettering af de 19 mio. kr. Det er pt. vurderingen, at udgiften vil udgøre 4 mio. kr. (3 mio. kr. i 2018 og 1 mio. kr. i 2019) (*afventer verificering fra Banedanmark*).

De ekstra rådgivningsudgifter, det vil koste at medtage optionen, vurderes at ligge i størrelsesordenen 5 mio. kr. (1,2 mio. kr. i 2018 og 4 mio. kr. i 2019) (*afventer verificering fra Banedanmark*), og vil til dels blive dækket af de besparelser, der er ved at forberede optionen samtidig med hovedforslaget samt afhænge af hvilken option der anlægges.

Banedanmark har i fase II-rapporten anskueliggjort, at der vil være væsentlige besparelser forbundet med at forberede og anlægge optionen samtidig med trinbrætsløsningen på Favrholm Station.

Økonomioverslag		
(mio. kr.)	2018	2019
Hovedforslag (trinbræt)	3,1	1,0
Option (til fuld gennemkørsel)	1,2	4,0
I alt	4,3	5,0

Administrationen foreslår, at midler der skal anvendes til forberedelserne til hovedforslaget samt optionen ud over de allerede budgetterede 19 mio. kr. finansieres via de budgetterede investeringsmidler til lokalbanen, der udgør ca. 15 mio. kr. årligt. (*beløb i 2019 kan evt. tages af overskuddet på busdriften i 2019*).

Da prisen for forberedelse og detailprojektering afhænger af den indhentede pris fra rådgiver, vil der først foreligge et nærmere beløb efter udbuddets afslutning inden sommerferien. Beløbene vil efterfølgende blive justeret i forhold hertil.

Videre proces

Der vil blive fremlagt en sag for trafikudvalget i maj om Hillerød Station, hvor et overblik over den samlede økonomi (herunder for Favrholm St.) og forslag til finansiering vil blive forelagt. Der vil blive fremlagt en udmøntningssag for trafikudvalget/forretningsudvalget/regionsrådet efter sommerferien, hvor frigivelse af anlægsmidlerne for 2018 vil blive fremlagt.

Punkt nr. 2 - Orienteringssag: Hillerød Station/Favrholm Station

Bilag 5 - Side -5 af 5

Vedlagt som bilag til sagen er: bilag 1: Orienteringssag om status på Favrholm Station behandlet på Miljø- og trafikudvalget den 7/11, bilag 2: Notat om optioner samt bilag 3: Fase II-rapporten.

KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen vil betyde, at udbuddet igangsættes.

Det vil blive skrevet ind i udbuddet, at der skal være en mulighed for at tage optionen ud tidligt i forløbet.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen forelægges trafikudvalget den 24. april 2018, forretningsudvalget d. 8. maj 2018 og regionsrådet d. 15. maj 2018.

DIREKTØRPÅTEGNING

Diana Arsovic Nielsen

JOURNALNUMMER

16039142

BILAGSFORTEGNELSE

- 📎 1. MTU nov 17 - status Favrholm Station
- 📎 2. Favrholm Station - Optioner
- 📎 3. Ny station Favrholm Fase II januar 2018

Ombygning af **Hillerød Station** samt ny **Favrholm Station**

Trafikudvalgsmøde 22. maj 2018

EN DEL AF

GREATER
CoPENHAGEN

Trafikale udfordringer

- *trængsel er et stigende problem*



Nyt Hospital Nordsjælland

- Nordsjællands største arbejdsplads med 4.000 arbejdspladser



Optageområde med
312.000 borgere

**180.000 patienter
og 80.000
besøgende** om året
vil kunne komme
direkte til NHN

Hvorfor ombygning af Hillerød station?

- Behov for at sikre en god kollektiv trafikbetjening af Nyt Hospital Nordsjælland
- Behov for bedre og mere sammenhængende trafik i Nordsjælland
- Forbedre forholdene for lokalbanen

Projektet forudsætter en udvidelse af Favrholm station



HILLERØD STATION

- Nordsjællands trafikale knudepunkt

spor sammen-
bygges her

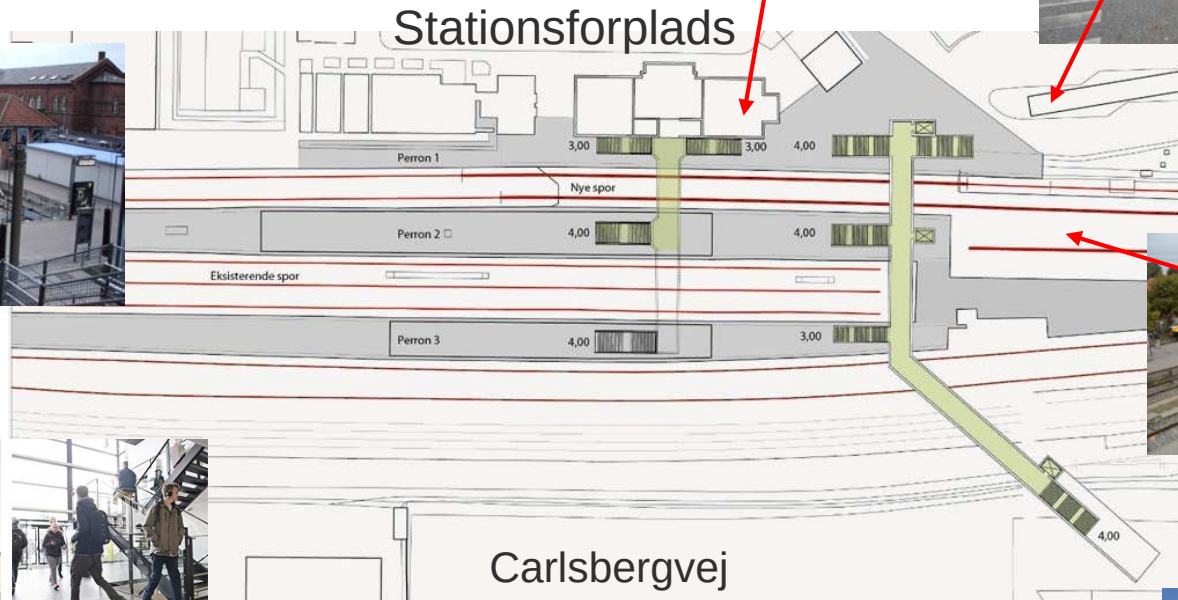
Det væsentligste formål er at skabe mulighed for direkte tog fra bl.a. Helsingør og Helsingør til det kommende "Hospital Nordsjælland".

én af de **10 største** stationer i landet

7 mio. togrejser årligt



Fremtidig udformning (L3)



Historikken

- **12. juni 2012:** Forligskredsen bag "Bedre og billigere" reserverer 15,6 mio. kr. til en ombygning af Hillerød St.
- **19. februar 2013:** Nyt overslag fra COWI viser at projektet koster nærmere 155 mio. kr. når alle forhold medregnes.
- **11. oktober 2013:** Regionen og de Nordsjællandske borgmestre sender fælles henvendelse til transportministeren (TRM)
- **5. november 2013:** Regionsrådsformand samt borgmestre holder møde med TRM
- **26. marts 2014:** TRM beslutter at igangsætte en forundersøgelse for ombygning af Hillerød St.
- **April 2015:** Forundersøgelsen afrapporteres i rapport "Opgradering af Hillerød Station" fra Banedanmark
- **4. januar 2017:** Transportudvalget besøger Hillerød St. på studietur til Nordsjælland.
- **10. februar 2017:** Forligskredsen reserverer 155 mio. kr. i aftale til bl.a. ombygning af Hillerød St.
- **9. juni 2017–jan 2018:** Tre henv. fra Regionsrådsformand og Hillerøds borgmester til TRM
- **17. januar 2018:** Brev til finansministeren vedr. dispensation fra budgetlov
- **5. april 2018:** Svar fra finansministeren om at der ikke kan dispenseres og rammen skal holdes
- **4. maj 2018:** Fælles henv. fra Regionsrådsformand og Hillerøds borgmester til forligskredsen

Favrholm station

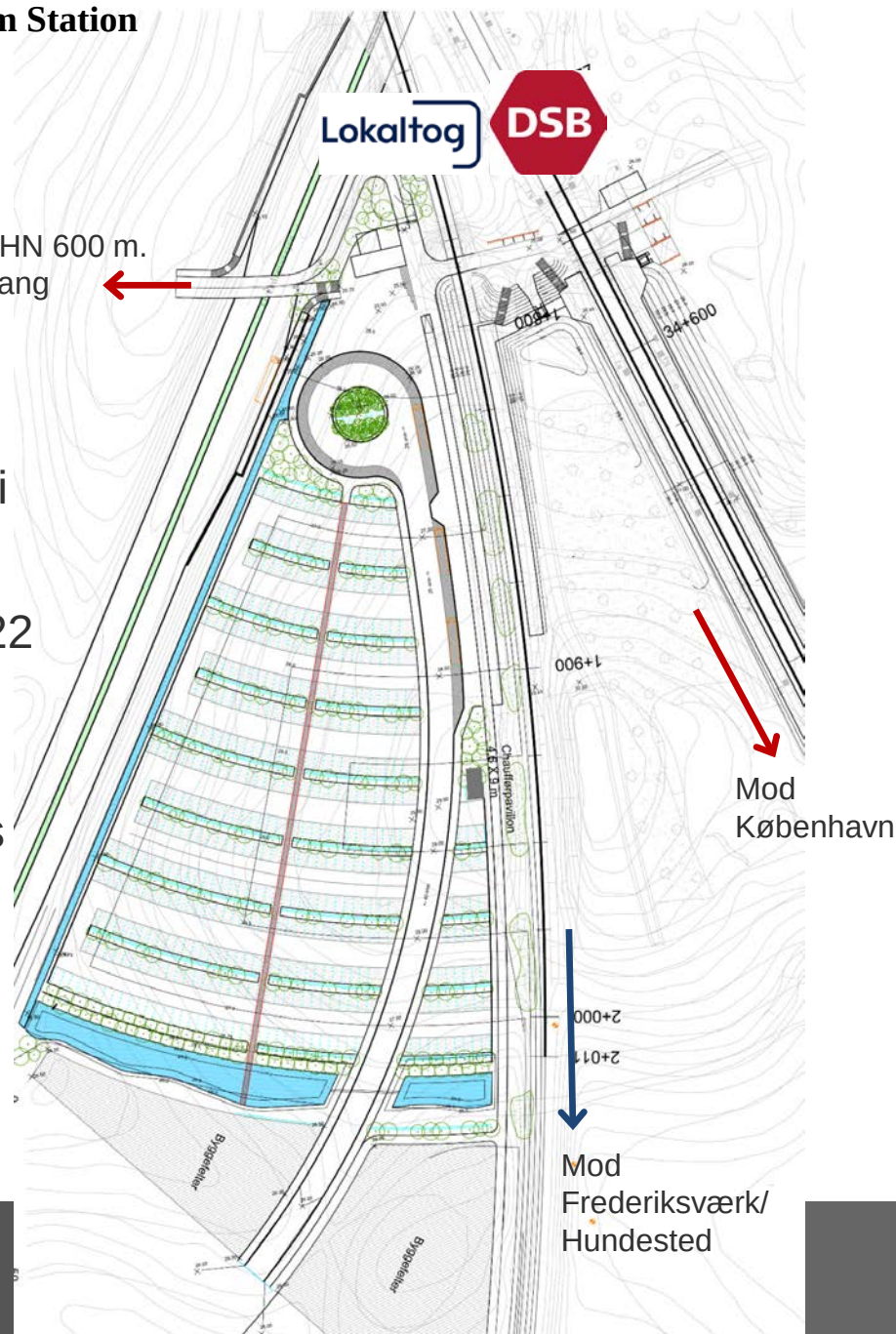
Kombineret S-togs station og lokalbanetrinbræt.

Lokalbanetrinbræt forventes klar i ultimo 2021.

Åbning af S-togs station efter 2022 (uafklaret pga. signalprogram).

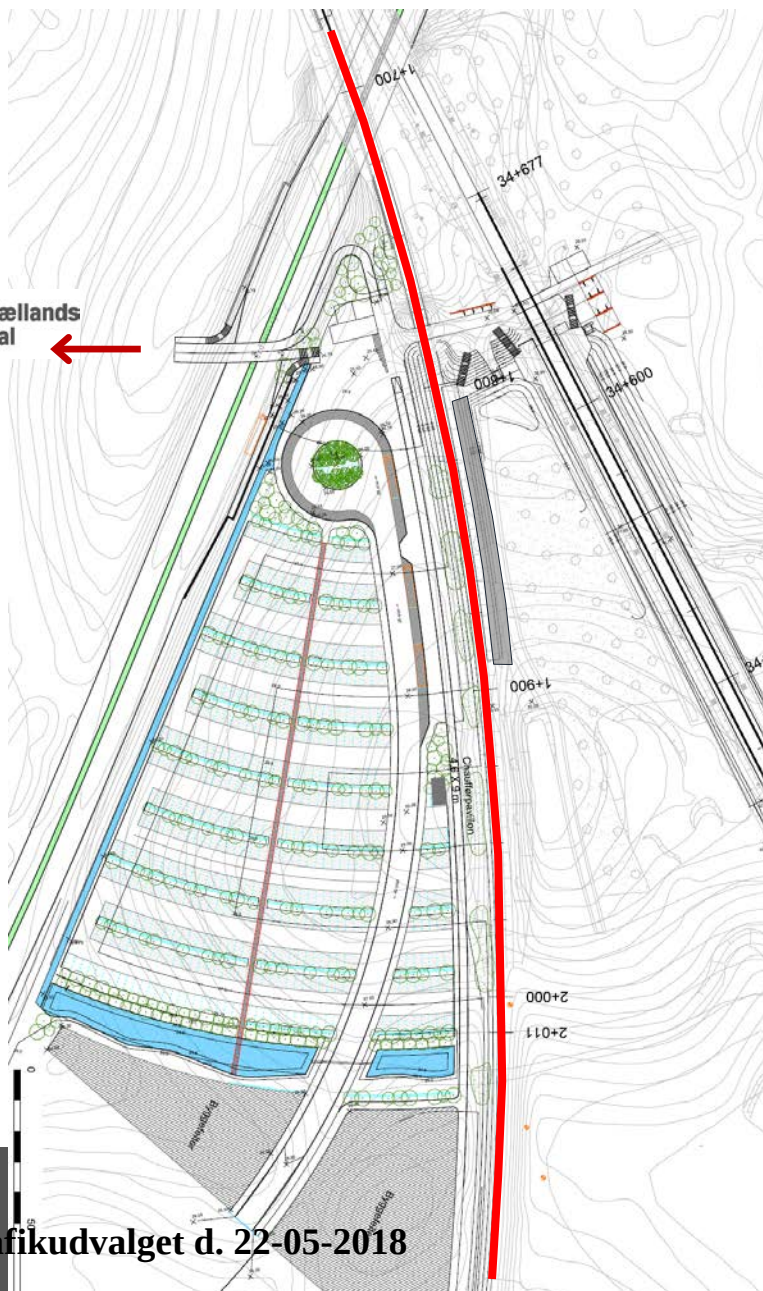
Der vil være behov for en udbygning af lokaltogs-delen hvis Hillerød station ombygges.

NHN forventes åbne primo 2022.

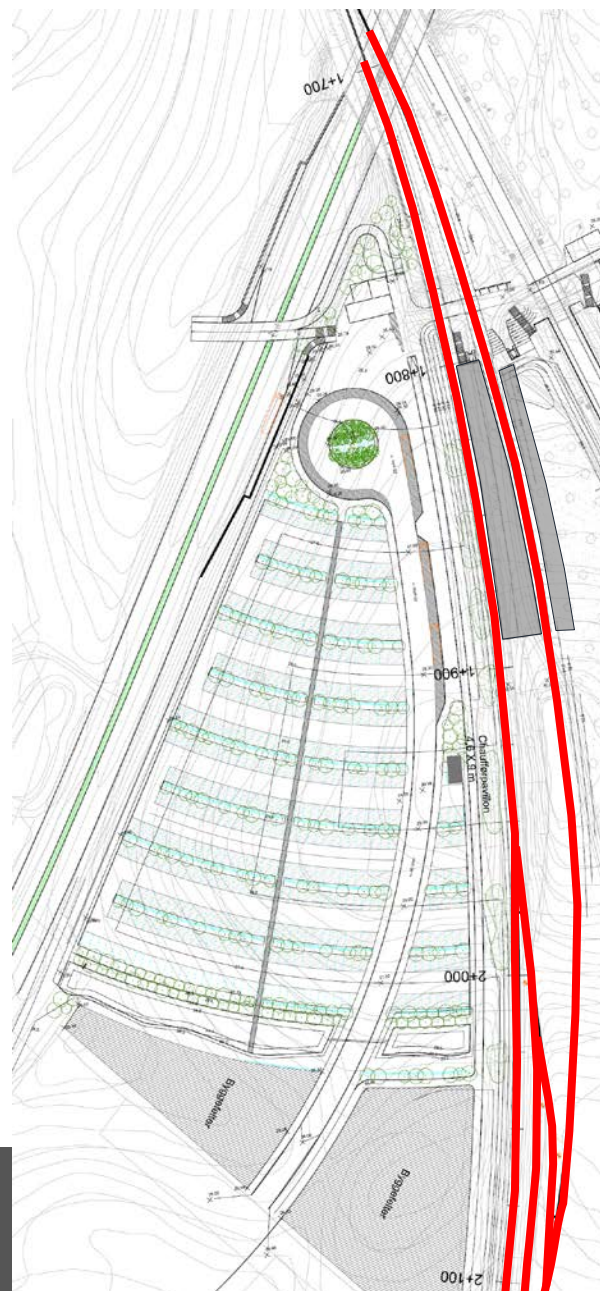




Nordsjællands
Hospital



Optionen



Økonomi

<u>Hillerød station</u>	
Samlet anlægsomkostning:	182 mio. kr.
<u>Favrholm station</u>	
Merpris til lokalbane ved ombygning af Hillerød st.:	82 mio. kr.
Samlet pris for begge stationer:	264 mio. kr.
Staten har i 2012 (Bedre & billigere 2012) afsat:	17 mio. kr.
Hillerød kommune har til merpris for bro afsat:	8 mio. kr.
I alt udestår der en finansiering til begge stationer på:	239 mio. kr.
Heraf forventes regionens andel at være:	173 mio. kr.

Tallene er i 2015-prisniveau inkl. 50% NAB-tillæg

Materiale som kan supplere

Hillerød Station

- Folder
- Faktaark
- Banedanmark rapport (fase 1) [her](#)

Favrholm Station

- Fase II-rapport for Favrholm
- Beslutningsgrundlag for Favrholm Station [her](#)

Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Telefon +45 38 66 50 00
Direkte +45 29 62 77 49
Web www.regionh.dk

Dato: 8. maj 2018

POLITIKERSPØRGSMÅL

Spørgsmål nr.: RR-067-18

Dato: 28. april 2018

Stillet af: Anne Ehrenreich (V)

Besvarelse udsendt den:

Spørgsmål:

Når Metrocityringen åbner vil der i følge vedhæftede artikel blive indført et såkaldt kvalitetstillæg, som er en stigning i billetprisen på ca. 1 kr. pr. tur for at benytte metron. Jeg vil høre, hvad vi gør i Region Hovedstaden for at informere borgerne om dette og mindske generne for borgerne af denne prisstigning, som de færreste nok har været opmærksom på.

<http://myldretid.dk/nyheder/nr/940>

Svar:

Kvalitetstillægget er en del af principaftalen om etablering af en Cityring mv. af 2. december 2005 samt Cityringens lovgrundlag fra 2007. Kvalitetstillægget er således en lovbunden opgave, som skal indføres, når Cityringen åbner.

Det er administrationens vurdering, at kvalitetstillægget går imod hensigten med Takst Sjælland og vil gøre takstsystemet mere komplekst, men at en alternativ model til kvalitetstillægget vil kræve en lovændring.

Metroselskabet og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har udarbejdet en model for indførsel af kvalitetstillægget, således at der lægges et tillæg på brug af rejsekort og pendlerkort, som anvendes i metron (se tabel 1).

Det er administrationens vurdering, at implementering af kvalitetstillægget på metrorejser bør følges af en tydelig information til passagererne. Dette gælder information om den ændrede prisstruktur, men også om ændrede regler omkring brugen af check-ind-standere, da det forventes at blive nødvendigt af tjekke sit rejsekort ind på bestemte standere på skifte-stationer som f.eks. Nørreport st. og Vanløse st.

Metroselskabet har i en pressemeddelelse udtalt at de vil gøre ”en stor indsats for at informere målrettet og tydeligt om de ændringer og konsekvenser, som kvalitetstillæg-

Punkt nr. 3 - Orienteringssag: Kvalitetstillæg ved metrorejser

Bilag 1 - Side -2 af 2

get får for vores passagerer. Vi har bl.a. været i dialog med en række pendler- og forbrugerrepræsentanter for at få deres input til, hvordan vi sikrer den bedste kommunikation”.

Det antages, at denne indsats vil ske i DOT-regi, da DOT koordinerer alle passagerrettede aktiviteter, herunder information om priser og billettyper, billetsalg og kundeservice. Information om kvalitetstillægget falder derfor direkte under DOTs kerneopgaver.

Region Hovedstaden har ingen selvstændig kommunikationsindsats, idet den kunde-vendte information netop varetages af DOT. Har regionen særlige ønsker til informationsindsatsen, vil der skulle rettes henvendelse til DOTs ledelse. Interessentskabet i DOT udgøres af de administrerende direktører for hhv. Movia, DSB og Metroselskabet.

Trafikudvalget orienteres om kvalitetstillægget på det kommende møde den 22. maj 2018.

Rejsehjemmel:	 Metro	 Bus og tog
Rejsekort 'Classic'	Tillæg på 1,60 kr. pr. rejse i metroen	Intet tillæg, hvis metroen ikke benyttes
Pendlerkort (pap, app og Rejsekort 'Pendler')	Tillæg på 80 kr. pr. måned	Muligt at fravælge gyldighed til metroen
Rejsekort 'Pendler Kombi'	Tillæg på 1,60 kr. pr. rejse i metroen – dog maksimalt 80 kr. pr. måned	Intet tillæg, hvis metroen ikke benyttes

Tabel 1

Region Hovedstaden
Center for Regional Udvikling

Stigende tilpasningsbehov for kollektiv trafik

	B 2017	B 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Mio. kr., 2018-pris- og lønniveau (2017-P/L)						
Udgifter til Movia	514,3	525,5	516,9	526,8	526,8	526,8
Investeringer i lokalbanen inkl. Favrholm	15	15,3	20,1	20,1	17,3	15,3
Pensionsudgifter til tidligere tj. Ansatte	13,4	13,2	13,1	12,6	11,9	11,4
Letbane (Anlæg)	0	0	0	37,1	62,7	62,7
Tilbagebetaling vedr. foregående år	-22,6	-9,4	-51	0	0	0
Øget indtægt			-10	-10	-10	-10
Annullering af dobbeltfaktormodel			-9,4	-10,6	-10,6	-10,6
I alt	520,1	544,6	479,7	576	598,1	595,6
Måltal (500 mio. kr. i 2016 P/L)	506,3	515,7	515,7	515,7	515,7	515,7
Omprioriteringsbidrag	-5,1	-10,7	-10,7	-10,7	-10,7	-10,7
Justeret måltal (inkl. P/L og omprioriteringsbidrag)	501,2	505	505	505	505	505
Tilførsel af midler i budgetaftale 2017	18,8	19,1	19,1	19,1	19,1	19,1
Tilførsel af midler i budgetaftale 2018	0	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5
Måltal inkl. omprioriteringsbidrag og midler budgetaftale 2017 og 2018	520,1	544,6	544,6	544,6	544,6	544,6
Samlet tilpasningsbehov	0	0	-64,9	31,4	53,5	51

Budgetforslag til udvalgsmøder 22. maj 2018

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019

Bilag 1 - Side -2 af 42

NR	Forslagstitel	Forslagsstiller	Parti	Bevilling	2019	2020	2021	2022	Bemærkning
Erhvervs- Vækst - og Forskningsudvalget									
4.1	Strategisk Forskningspulje	Lars Gaardhøj	A	Sundhed	3,0	3,0	3,0	3,0	
8.1	Fortsættelse af praktikpladsenheden	Lars Gaardhøj	A	Regional udvikling	5,0	5,0	5,0		
8.2	Copenhagen 2021 (Pride)	Lars Gaardhøj	A	Regional udvikling	3,0	3,0	3,0		Evt. tilsagn på 9 mio. kr.
8.3	Videreførelse af Cachet, CHI og CHC	Lars Gaardhøj	A	Regional udvikling	18,0				
9.0 Miljø- og Klimaudvalget									
5.1	Øget genanvendelse af plastikaffald	Peter Westermann	F	Sundhed	1,3	2,0	2,0	2,0	
5.2	Stop for brug af pesticider på egne arealer	Stinus Lindgreen	B	Sundhed	0,4	0,4	0,4	0,4	
9.1	Udvikling af økonomisk og bæredygtig håndtering af forureningsfaner	Randi Mondorf	V	Regional udvikling	3,0	2,0			
9.2	Energi på tværs 3 - Fossilfri 2035	Peter Westermann	F	Regional udvikling	7,5				
9.3	Oprettelse og finansiering af nationalt jordoprensningsselskab	Tormod Olsen	Ø	Regional udvikling					
9.4	Fossilfri drift på de regionale lokalbaner	Kim Rockhill	A	Regional udvikling	1,0				
9.5	Region H som Klimaregion	Kim Rockhill	A	Regional udvikling	0,2	0,2	0,2	0,2	
9.6	Symbiose Kalundborg	Stinus Lindgreen	B	Regional udvikling	3,6				
9.7	Råstofplan og import af råstoffer	Anne Ehrenreich	V	Regional Udvikling					
10.0 Trafikudvalget									
10.1	Overskydende midler fra Busdrift anvendes på at fremrykke anlægsinvesteringer i Lokalbanen	Anne Ehrenreich	V	Regional udvikling					
10.1	Anvendelse af overskydende midler fra Movia til istandsættelse/renovering af Lokalbanen	Christoffer Buster Reinhardt	C	Regional udvikling	60,7		-0,5	-0,7	
10.2	Tiltag til øgning af cyklisme i Region H	Jens Mandrup	F	Regional udvikling	3,6	3,6	2,1	0,3	Bemærk delvist finansieret af sundhed og evt. tilsagn
10.3	Supercykelstier	Jens Mandrup	F	Regional udvikling	3,0	3,0	3,0	3,0	Kan tilsagnsbudgetteres
10.4	Bekæmpelse af støj	Jens Mandrup	F	Regional udvikling	2,0				
10.5	Investering i fremkommelighed for busser	Martin Baden	A	Regional udvikling	5,1				

Erhvervs- Vækst- og Forskningsudvalget

4.X Sundhedsmidler

8.X Regionale udviklingsmidler

Budgetlægningen 2019-2022

4.1 Øge niveau til strategisk forskningspulje til tidligere niveau
Fremsat af: Erhvervs- Vækst- og Forskningsudvalget, Socialdemokratiet(A)
Formål og indhold Region Hovedstaden har i dag en international styrkeposition inden for sund vækst, med et effektivt offentligt sundhedsvæsen baseret på fri adgang for alle og en international stærk tilknyttet erhvervsklynge, som skaber vækst og arbejdspladser på regionens hospitaler og universiteter. Den internationale styrkeposition danner grundlag for forskning i verdensklasse, samt udvikling af nye behandlinger, produkter og virksomheder. Dog er den internationale konkurrence hård, og hvis Region Hovedstaden fortsat skal være førende og sikre forskning i verdensklasse, er der behov for at styrke den strategiske forskning. Derfor er det også afgørende, at det er attraktivt at arbejde i og samarbejde med forskningsmiljøet i Region Hovedstaden. Region Hovedstadens Forskningsfond til Sundhedsforskning støtter regional forskning af høj kvalitet, og er en væsentlig medspiller i videreudviklingen af sundhedsforskningen i Region Hovedstaden. Styrkelsen af forskningsfonden skal ses i sammenhæng med regionens fokus på strategisk forskning i samarbejde med vidensinstitutioner og erhvervslivet. Den samlede indsats vil skabe flere forskningsresultater og innovative løsninger der gavner patienter, det samlede sundhedsvæsen og regionens vækst. Det er ca. 4.000 fagprofessionelle medarbejdere på hospitalerne som udgør kernen i Region Hovedstadens forskning, og knap 1.000 medarbejdere, der bidrager med teknisk støtte. For at sikre de bedste vilkår for deres arbejde og for at sikre at den nyeste viden bliver til gavn for patienterne og det samlede sundhedsvæsen foreslås det at styrke bevillingen til Region Hovedstadens Forskningsfond til Sundhedsforskning. Det foreslås, at Region Hovedstadens Forskningsfond til Sundhedsforskning udvides til 25 mio. svarende til det tidligere niveau for fonden. 2018 niveauet for forskningsfonden er 22 mio. hvorfor rammen foreslås udvidet med 3,0 mio. Administrationens vurdering Administrationen vurderer, at der er behov for strategisk støtte til at fastholde og udvikle forskning i Region Hovedstaden, både i forhold til de veletablerede forskningsgrupper, til vækstlaget og til de forskningsområder, som hidtil har haft vanskeligt ved at udføre forskning, men som er nødvendige for at løse kliniske behov i regionen En styrkelse af forskningsfonden vil også være med til at understøtte Region Hovedstadens Forskningsstrategi. Samtidig vil det være et stærkt billede på, at man i regionen understøtter den forskningsbaserede vidensopbygning og brugen af denne, fra forskning til implementering. Sammenhæng til de politiske målsætninger Budgetforslaget er en direkte understøttende aktivitet i forhold til den politiske målsætning ”ekspansive vidensmiljøer”. Herunder strategien i ”Fokus og Forenkling” med fokus på hjemtag af eksterne midler til forskning og innovation, der afspejles i forskningsfondens incitamentspulje til øget hjemtag af internationale forskningsmidler. Ligeledes vil budgetforslaget understøtte Region Hovedstadens forskningsstrategiske ambition: ”Excellent

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019
Bilag 1 - Side -5 af 42

forskning skal i stærkt samspil med klinik og uddannelse sikre en sundere befolkning og patientbehandling i international topklasse i et sammenhængende og effektivt sundhedsvæsen ”

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	3,0	3,0	3,0	3,0
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	3,0	3,0	3,0	3,0

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Hvis der er tale om 1-årige projekter, og ved forslag der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelene fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	X
Den regionale udviklingskasse	
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

8.1 Fortsættelse af praktikpladsenheden:
Fremsat af: Erhvervs- Vækst- og Forskningsudvalget, Socialdemokratiet(A)
Formål og indhold I august 2012 etableredes den regionale praktikpladsenhed, som en treårig indsats, med en bevilling på 3,3 mio. kr. årligt, i alt 10 mio. kr. Regionsrådet besluttede i forbindelse med budgetaftalen for 2015 at forlænge praktikpladsenhedens indsats til og med 2018 med en bevilling på 6,5 mio. kr. årligt, i alt 26 mio. kr. Ved udgangen af 2018 udløber midlerne til praktikpladsenheden. Der er derfor behov for en økonomisk og indholdsmæssig stillingtagen til en fremadrettet regional praktikpladsindsats. Formålet med den regionale praktikpladsenhed er at udvikle og implementere nye metoder til at styrke, koordinere og kvalificere det praktikpladsopsøgende arbejde og sikre, at der bliver oprettet flere praktikpladser, hvor der er behov. Samtidig har regionens arbejde på praktikpladsområdet været en platform til at samle en række regionale aktiviteter, så centrale aktører på uddannelses-, erhvervs- og beskæftigelsesområdet trækker i samme retning i tråd med anbefalingerne fra strategisk rundbord om Faglært til vækst. Den regionale praktikpladsenhed har gennem en række indsatser med regionale parter medvirket til at sikre over 5000 praktikpladser og udvikle det praktikpladsopsøgende arbejde på tværs af erhvervsskolerne i regionen. Administrationens vurdering Det er administrationens vurdering, at der fortsat er behov for en regional praktikpladsindsats på følgende områder: 1. Flere STEM-praktikpladser – realisering af teknologipagt Med etableringen af den nationale teknologipagt er det målsætningen, at 20% flere skal gennemføre en erhvervsuddannelse inden for STEM (science, technology, engineering og math) i 2025. Administrationen vurderer, at der er behov for at samle centrale regionale parter om en fælles STEM-erhvervsuddannelsesindsats, som både kan sikre praktikpladser og rekruttering af flere unge på tværs af regionen. (Udvikling og implementering af STEM indsats kræver ca. 2 årsværk, samt midler til aktiviteter) 2. Praktikpladser på hospitalsbyggerierne i Region Hovedstaden I årene frem mod 2025 bliver der investeret over 20 mia. i nye hospitalsbyggerier. I 2017 og 2018 er Kuben Management indkøbt til at kvalificere uddannelsesklausul- og praktikpladsindsatsen. For at sikre implementeringen af Kuben Managements anbefalinger og udnyttelse af praktikpladspotentialt fremadrettet, er der behov for en fortsat regional indsats på området. (Realisering af praktikpladspotentialt kræver 1 årsværk samt midler til konsulentbistand) 3. Praktikpladser på bygge- og anlægsprojekter på hele Sjælland Der investeres i disse år mange milliarder i bygge- og anlægsprojekter på hele Sjælland. Erfaringerne viser, at realiseringen af det fulde praktikpladspotentialt fordrer en koordineret og håndholdt indsats, og et fokus på at øge rekrutteringen af elever til erhvervsuddannelserne. (Realisering af praktikpladspotentialt kræver 2 årsværk) 4. Koordination, sammenhæng og samarbejde på praktikpladsområdet. Region Hovedstaden spiller fortsat en central rolle i at sikre koordination, sammenhæng og samarbejde mellem de forskellige indsatser og aktører på praktikpladsområdet. Hensigten er at sikre en ramme der gør det muligt, at parterne kan arbejde i samme retning. (Sikring af koordination og samarbejde for den samlede praktikindsats kræver et 1/2 årsværk samt midler til aktiviteter)

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019

Bilag 1 - Side -7 af 42

Flere praktikpladser og øget rekruttering – indsats på to ben

De betydelige udfordringer med at øge rekrutteringen af elever til erhvervsuddannelserne betyder, at en fremtidig praktikpladsindsats både har fokus på at øge antallet af praktikpladser men også at øge rekrutteringen af elever til praktikpladser inden for områder med mangel på arbejdskraft.

Det vurderes, at et budget på 5 mio. kr. årligt frem til 2021, i alt 15 mio. kr., kan løfte ovenstående indsatser og samtidig sikre 1000 nye praktikpladser årligt samt sætte fokus på at øge rekrutteringen af elever på områder, hvor der er behov for arbejdskraft.

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Det har siden 2015 været regeringens målsætning, at 25 pct. af en ungdomsårgang i 2020 skal vælge en erhvervsuddannelse. I Region Hovedstadens regionale vækst- og udviklingsstrategi fra 2015 er målet at sikre tilstrækkelig faglært arbejdskraft i regionen, herunder at 25 pct. af en ungdomsårgang vælger en erhvervsuddannelse direkte efter 9. eller 10. klasse i 2020. I 2018 valgte 13,7 pct. af en ungdomsårgang en erhvervsuddannelse. Dette er en lille stigning i forhold til 2017, hvor søgetallet var 13,2 pct. Der er derfor stadig behov for en indsats for at flere unge vælger en erhvervsuddannelse. Et af værktøjerne til at sikre dette er, at der er praktikpladser nok i regionen, så det er attraktivt for de unge at vælge en erhvervsuddannelse.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	5,0	5,0	5,0	
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	5,0	5,0	5,0	

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres
Forslaget kan ikke tilsagnsbudgetteres.

Hidtil har der været brug i alt 6,5 mio. kr. årligt på praktikpladsenheden i perioden 2015-2018.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelen fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

8.2 Copenhagen 2021
Fremsat af: Erhvervs- Vækst- og Forskningsudvalget, Socialdemokratiet(A)
Formål og indhold Der er fremsat forslag om, at Region Hovedstaden medfinansierer projektet 'Copenhagen 2021', der dækker over planlægning og afholdelse af de to events WorldPride og EuroGames. I oktober 2017 vandt Copenhagen Pride retten til at afholde WorldPride 2021 og i marts 2018 vandt Pan Idræt vinder retten til at afholde EuroGames. Pan Idræt og Copenhagen Pride har i fællesskab stiftet projektorganisationen, Happy Copenhagen til at drive eventet og facilitere samarbejdet, planlægningen og eksekveringen af Copenhagen 2021. Begge events er bundet til afvikling i København, men Happy Copenhagen har et ønske om, at inddrage hele Greater Copenhagen i begivenhederne. World Pride består bl.a. en global menneskerettighedskonference med fokus på LGBT-personers udfordringer og rettigheder. Der vil være deltagere fra hele verden samt oplægsholdere af internationalt format. Derudover afholdes i regi af WorldPride en bred vifte af kulturevents overalt i regionen både arrangeret og drevet af 'Copenhagen 2021' og regionens kulturinstitutioner, herunder en World Pride Parade, hvor der forventes 60.000 deltagere. I alt estimerer Happy Copenhagen, at flere end 700.000 tilskuere vil deltage ved de forskellige events i løbet af WorldPride. Endelige skal der afholdes en International menneskerettigheds- og sportslederkonference med fokus på menneskerettigheder og foreningskultur i sport indeholdende taler, workshops og paneldebatter med udgangspunkt i LGBTQ-rettigheder. EuroGames indeholder bl.a. sportsarrangementer for alle med 25-30 sportsgrene, som finder sted over hele regionen. Happy Copenhagen har en målsætning om, at 6.000 LGBT-atleter fra hele verden vil tilmelde sig sportsprogrammet. Samtidig hermed skal alle borgere i Greater Copenhagen indbydes til at deltage i folkeidræt som cykling, løb mv. Derudover skal der afholdes en Idrætslederkonference for de tilrejsende idrætsledere fra hele verden. Konferencen skal lære deltagerne om den danske foreningskultur og styrkerne i at arbejde sammen om sundhed, idræt og fællesskaber på tværs af seksualitet, kønsidentitet og sociale forhold. Projektet forventes at have et budget på omkring 100 mio. kr. og det samlede offentlige tilskudsbehov er på ca. 69 mio. kr. De resterende midler søges i private fonde og erhvervssponsorater. Region Hovedstadens medfinansiering vil indgå i det samlede budget og bl.a. gå til sekretariatsdrift, markedsføring, samt etablering af kulturarrangement og sportsbegivenheder under henholdsvis World Pride og EuroGames. Happy Copenhagen og Wonderful Copenhagen forventer at WorldPride og Eurogames vil skabe turismeøkonomisk omsætning for op til 123 mio. kr.
Sammenhæng til de politiske målsætninger 'Copenhagen 2021' er i tråd med Region Hovedstadens politiske vision om at skabe høj økonomisk vækst og livskvalitet. Projektet medvirke til at løse den regionale udfordring om at tiltrække internationale kultur- og sportsevents, der fremgår af ReVUS, Kreativ Vækst. Med en markant turismeøkonomisk omsætning (ca. 123 mio. kr.) medvirker 'Copenhagen 2021' til at skabe vækst i service- og turismesektoren. Kultur-, sport- og mangfoldighedsevents er specifikke investeringspunkter i ReVUS og 'Copenhagen 2021' dækker dem alle. Derud har projektet fokus på

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019
Bilag 1 - Side -9 af 42

demokrati og borgerrettigheder som grundlæggende elementer for livskvalitet – noget, der ikke kan tages for givet i alle de lande, som de internationale deltagere kommer fra.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	3,0	3,0	3,0	
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	3,0	3,0	3,0	

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Forslaget kan enten finansieres over de tre budgetår 2019-2021 eller tilsagnsbudgetteres med 9 mio. kr. i budgetåret 2019

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelen fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	x
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

8.3 Videreførelse af CACHET, CHI og CHC

Fremsat af:

Erhvervs- Vækst og Forskningsudvalget, Socialdemokratiet (A)

Formål og indhold

Greater Copenhagen har et stort vækstpotentiale i forhold til at fremme virksomheder, der beskæftiger sig med life science området. Region Hovedstaden besluttede i 2015 at igangsætte tre indsatser, der skulle fremme sund vækst på det sundhedsteknologiske område i samarbejde med kommuner, vidensinstitutioner og industri. Det medførte blandt andet etableringen af de tre satsninger Copenhagen Health Technology (CACHET), Copenhagen Health Innovation (CHI) etableret og Copenhagen Health Tech Cluster (CHC).

De tre organisationer har nu eksisteret i 2-4 år, og de hver især opnået gode resultater indenfor life science området og er med til at understøtte Region Hovedstadens ambition om at være international styrkeposition for sund vækst. Bevillingerne udløber ultimo 2018, hvorfor administrationen anbefaler en videreførelse af satsningerne for en 2-årig forlængelsesperiode.

Administrationens vurdering:

Det er vurderingen, at de tre satsninger vil skulle bruge minimum yderligere 2 år til at opnå en passende grad af modenhed. Efter denne periode forventes regionen at kunne nedtone eller helt stoppe med sit økonomiske bidrag til disse.

Administrationen anbefaler, at regionsrådet godkender en 2-årig tilsagnsbevilling på i alt 18 mio. kr. i 2019 og 2020, hvor fordeling til de tre organisationer over de 2 år vil være følgende: 4 mio. kr. til CACHET; 4 mio. kr. til CHI og 10 mio. kr. til CHC.

Sammenhæng til de politiske målsætninger

De tre organisationer er en del af nuværende regionale vækst og udviklingsstrategi 2015-2018, hvor Region Hovedstaden ønsker at udvikle Greater Copenhagen som en førende sundhedsklynge, med et dynamisk økosystem bestående af excellente sundhedsprofessionelle, forskere og igangsættere koblet sammen med konkurrencedygtige små og mellemstore virksomheder, som udvikler nye og bedre sundhedsteknologiske løsninger til gavn for patienter og borgere.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	18,0			
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	18,0			

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Hvis der er tale om 1-årige projekter, og ved forslag der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skales op eller ned.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019
Bilag 1 - Side -11 af 42

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelene fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Det anbefales at bevillingen tilsagnsbudgetteres over en 2-årig periode.

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	x
Det sociale område	

Miljø- og Klimaudvalget

5.X Sundhedsmidler

9.X Regionale udviklingsmidler

Budgetlægningen 2019-2022

5.1 Øget genanvendelse af plastikaffald:
Fremsat af: Miljø- og Klimaudvalget, Socialistisk Folkeparti (F)
Formål og indhold Fremskyndelse af affaldssortering, først og fremmest plastikgenanvendelse, på hospitalerne, så det sker før den nuværende plan. Der sendes ufattelige mængder genanvendeligt materiale til forbrænding fordi hospitalerne ikke affaldssorterer nok i dag. Særligt plastprodukter, der indebærer en stor klima- og miljøbelastning at producere og forbrænde. Når kommunerne omkring hospitalerne affaldssorterer virker det som en overkommelig opgave at koble hospitalerne på en eksisterende affaldssortering. Er dette ikke tilrådeligt, virker det også overkommeligt at lave en egen løsning, som kan implementeres inden for få måneder, snarere end år. Helt lavpraktisk kan det vel klares med en beholder til genanvendelig plast på stuerne, som rengøringspersonalet samler i sække, der kan transporteres til et depot inden renovationen afhenter til videre transport til genbrugsstation eller lignende. Administrationens vurdering: Formålet med forslaget er at fremskynde genanvendelsen af plastaffald på regionens hospitaler. Konkret ved at dække den merudgift der er forbundet ved at bortskaffe blandet hård plast til genanvendelse. Det er administrationens vurdering, at det ikke vil være muligt at udrulle kildesorteringen hurtigere på regionens hospitaler end den allerede ambitiøs affaldsressourceplan, som ligger under Grøn Drift og Udviklings indsatsen. Udrulningen af det forbedrede genanvendelsessystem på regionens hospitaler forventes fuldt implementeret med udgangen af 2019. Verdensmarkedet for affaldsplast er presset grundet Kina har stoppet for al import af plastaffald til forarbejdning. Siden da har priserne været stigende og regionens aftager af genanvendelige affald (Stena Recycling) har varslet yderligere prisstigninger. Plastaffald fra regionens hospitaler sendes i dag kun i begrænset mængde til genanvendelse. Med udgangen af 2019 skal samtlige hospitaler minimum kildesortere papir, pap, glas, porcelæn, metal, småt elektronik og plast i affaldsrum. Det er imidlertid ikke planen at kildesortere al den hårde plast, som følge af den betragtelige merudgift, men kun udvalgte fraktioner, som det er muligt at afsættes til en 'god' økonomi og genanvendelse. Det bemærkes, at det "blandet hård" plast, der sendes til genanvendelse gennemgår en sorteringsproces (kvalitet, sammensætning, renhed mv.) under hvilken en del af plasten vurderes ikke egnet til genanvendelse og derfor alligevel sendes til forbrænding. Regionen samarbejder med en række kommuner og affaldsselskaber om etablering af et plastsorteringsanlæg der kan højne miljøeffekten samt minimere udgifterne til behandling. Ligeledes på at øge andelen af plastemballage der egner sig til genanvendelse via grønne indkøb. De nuværende erfaringer peger på, at der generelt er stort engagement blandt personalet overfor kildesortering af plast til genanvendelse. Kildesortering af den fulde andel hård plast til genanvendelse vil have en positiv afsmittende effekt ift. den øvrige kildesortering og dermed bidrage meget positivt til indfrielse af regionens genanvendelsesmål. Tiltaget forventes at kunne reducere regionen CO ₂ -udledning med 250-500 tons. Hvis CO ₂ reduktion er målet, så kan vi nå dette 5-8 gange mere kost-effektivt med energirenovering.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019

Bilag 1 - Side -14 af 42

Der vil være stor usikkerhed forbundet med den årlige omkostning, dels fordi vi ikke præcist ved, hvor store mængder hård plastaffald vi har i regionen. Dels pga. stor usikkerhed omkring markedsprisen for afsætning af blandet hård plast. Udgiften skønnes til i størrelsesordenen 1-2 mio. kr.

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Forslaget understøtter den politiske målsætning om en grøn og innovativ metropol.

Forslaget bidrager positivt til reduktion i CO₂-udledning – kongeindikatoren.

Forslaget understøtter desuden den koncernfælles strategi 'Grøn Drift og Udvikling' og målet om at Region H skal genanvende 30 pct. i 2019, 35 pct. i 2022 og 40 pct. i 2025. I 2016 var genanvendelsen på knap 22 pct.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	1,3	2,0	2,0	2,0
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1,3	2,0	2,0	2,0

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Budgetforslaget skal dække den årlige merudgift ved afsætning af blandet hård plast til genanvendelse fremfor forbrænding. Der er således tale om en årlig ekstra udgift af variabel størrelse.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelene fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	x
Den regionale udviklingskasse	
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

5.2 Stop for brug af pesticider
Fremsat af: Miljø- og Klimaudvalget, Radikale Venstre (B)
Formål og indhold For at sikre fortsat adgang til rent drikkevand direkte fra hanen og et sundt miljø med bred artsdiversitet ønsker Radikale Venstre at stoppe al brug af pesticider på Region Hovedstadens arealer Administrationen vurderer: Hvert 3. år skal Regionen indberette forbruget af pesticider. Sidste indberetning i 2016 var på 5,8 kg aktivt stof. Der foreligger endnu ikke tal for 2017 Regionen har ca. 3,5 mio. m ² grønne arealer, hvoraf langt størstedelen bliver plejet uden brug af pesticider. Det opgjorte tal for 2016 vurderes at være absolut minimum, idet ikke alle hospitaler og virksomheder deltog i indberetningen. Indtil udgangen af 2016 blev driften af de enkelte hospitaler varetaget lokalt. Der har derfor været forskellige procedurer for brugen af pesticider og nogle steder har driften været udliciteret. Fra 2017 er driften blevet centraliseret i Center for Ejendomme og vil blive underlagt fælles procedurer i en såkaldt regional instruks. Forslaget vil kunne implementeres ved: - at pesticiderne udfases i løbet af 2018 for de områder, som vi selv vedligeholder og i løbet af 2019, hvor de eksterne kontrakter bliver udbudt. - at det vil kræve ca. ét årsværk, at vedligeholde til nuværende standard uden brug af pesticider.
Sammenhæng til de politiske målsætninger Forslaget understøtter: • Konstitueringsaftalen for Region Hovedstaden 2018-2021: ”Der skal i perioden være øget fokus på miljøbelastning fra regionens egne virksomheder og institutioner, samt arbejde på, hvordan denne kan nedbringes til gavn for vores miljø...”

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019
Bilag 1 - Side -16 af 42

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk	0,4	0,4	0,4	0,4
Øvrig drift				
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	0,4	0,4	0,4	0,4

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt):

Sundhedskassen	x
Den regionale udviklingskasse	
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

9.1 – Udvikling af økonomisk og bæredygtig håndtering af forureningsfaner
Fremsat af Miljø- og Klimaudvalget, Venstre (V)
Formål og indhold Der foreslås afsat en udviklingspulje på 5 mio. kr. i alt målrettet indsatsen til udvikling af nye metoder til håndtering af afværgning af forurening, der allerede har spredt sig i grundvandet. Formålet er at udvikle nye metoder og viden til håndtering af forureningsfaner. Det er et kriterie for puljens anvendelse, at udviklingen sker i samarbejde med private virksomheder og forskningen. Det er ambitionen med puljen, at de udviklede metoder kan have et bredt sigte og giver mulighed for at reducere eksisterende driftsomkostninger til afværgeforanstaltninger.
Udfordring Regionen håndterer gamle og ofte kraftige forureninger, der allerede har spredt sig i vores grundvand og danner såkaldte forureningsfaner. Forureningsfaner kan være helt op til 1-2 km lange og ødelægger vores drikkevandsressource. Når forureningen først har spredt sig i grundvandet har vi i dag kun én metode til håndtering af dette: Oppumpning, rensning i et lokalt renselanlæg og udledning af det rensede vand; såkaldt afværgepumpning. Afværgepumpning holder forureningsfaner i skak, men fjerner kun begrænsede mængder af forureningen. Pumpningerne skal derfor fortsætte i årtier fremover, og de er derfor ikke en bæredygtig og økonomisk holdbar løsning.
Ide og indhold Det anbefales at iværksætte et ambitiøst og flerstrengt projekt til at håndtere forureningsfaner. Projektet består af 2 delprojekter:
1. Udvikling af oprensningsteknikker i grundvandet uden oppumpning – såkaldte in situ metoder. I 2017 gennemførte administrationen en idekonkurrence om udvikling af in situ metoder til oprensning af forureningsfaner. Af økonomiske hensyn blev én ide udvalgt, og den testes nu. Men en række andre lovende ideer blev foreslået, og det vil være oplagt at udvikle en eller flere af disse eller helt nye ideer, da geologiske og forureningsmæssige forhold kan favorisere den ene teknik frem for den anden. 2. Vurdering af miljøøkonomi og bæredygtighed. In situ oprensningsteknikker og afværgepumpning har meget forskellig profil ud fra en økonomisk betragtning: In situ metoder vil typisk være dyre i etablering men have meget begrænsede vedligeholdelsesudgifter, mens afværgepumpning vil være relativt billige at etablere, men have en vedvarende betydelig driftsudgift i årtier fremover. Der kræves en grundig analyse af detaljerne i de enkelte sager, for at kunne afgøre, hvilken metode, der ud fra en økonomisk betragtning er bedst. Fx vil klynger af forureninger adskille sig fra enkeltstående forureninger. Også i bæredygtighedsregnskaber adskiller metoderne sig fra hinanden – fx i form af energiforbrug, ressourceforbrug, gener for omgivelser osv. Der foreslås udviklet metoder skræddersyet til at administrationen kan foretage disse vurderinger på et detaljningsniveau, så de bedste løsninger kan blive valgt fremover. En videreudvikling af metoder til vurdering af oprensningsteknikkers bæredygtighed vil ligeledes kunne bidrage til Region Hovedstadens arbejde med FN's bæredygtigheds mål.
Udbytte af projektet Den samlede indsats i de 2 delprojekter sikrer et stærkt fokus på udvikling af nye metoder til håndtering af forurening, der allerede har spredt sig i vores grundvand, parallelt med at den eksisterende metode forbedres. Samtidig opnår vi et bedre helhedsbillede, der gør det muligt at vurdere og optimere metoderne i forhold til miljøøkonomi og bæredygtighed ved forskellige anvendelsesformer.
Organisering og samarbejdspartnere For at sikre, at den nyeste viden og kreativitet inddrages, vil danske forskningsinstitutioner blive involveret. Desuden skal private virksomheder spille en stor rolle, da det sikrer, at metodernes

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019

Bilag 1 - Side -18 af 42

levedygtighed på det praktiske og forretningsmæssige plan opfyldes. Da udfordringen med forureningsfaner er parallel i mange andre lande, vil udvikling af innovative løsninger fra danske firmaer og forskere understrege og udbygge Danmarks position på verdenskortet inden for håndtering af jord- og grundvandsforurening.

Administrationen har i dag et tæt samarbejde med forskningsinstitutioner og danske virksomheder, som hver især har ekspertiseområder på et af de to delprojekter. Ved udvikling af nye teknologier tilstræbes det desuden, at disse forankres og evt. patenteres hos teknologiske SMV'er i regionen. Samarbejdet med disse etableres via eksisterende netværk eller i dialog med Væksthus Hovedstadsregionen.

Projektet har til hensigt at løse en kerneudfordring i Region Hovedstadens opgave på jordforureningsområdet og derfor vil der i projektet blive afsat væsentlige interne medarbejderressourcer, så de udviklede løsninger opfylder regionens behov og implementering ressourcemæssig kan løftes.

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Forslaget understøtter regionsrådets politiske målsætning en innovativ og grøn metropol med høj vækst og livskvalitet. Ren jord og rent drikkevand er en af forudsætningerne for vækst, bl.a. fordi et sundt og uforurenat miljø er en af de faktorer, som har stor betydning i forhold til at tiltrække virksomheder og kvalificeret arbejdskraft.

Forslaget understøtter effektmålet i den politisk vedtagne jordplan, at 80 % af hovedstadsregionens grundvandsressource inden 2025 er sikret mod forurening fra de grunde, som udgør den største risiko for grundvandet og dermed for drikkevandskvaliteten, samtidig med at det understøtter vækst i de grønne virksomheder.

Forslagets konsekvenser – økonomi personale og tid (i mio. kr.),

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk	0,3	0,3		
Øvrig drift	2,7	1,7		
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal	0,5	0,5		
Samlet udgift	3,0	2,0		

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Projektet kan ikke tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Det er muligt at skalere projekt op og gennemføre flere metodeafprøvninger

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelen fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

9.2 Energi på Tværs 3, Strategisk Energiplanlægning - fossilfri 2035
Fremsat af: Miljø- og Klimaudvalget, Socialistisk Folkeparti (F)
Formål og indhold Strategisk energiplanlægning - fossilfri 2035/Energi på tværs 2, er et projekt, hvor 33 kommuner, 10 forsyningsselskaber, Gate 21 og Region H. samarbejder om udvikling af en fælles strategisk energiplan og på at accelerere energiomstillingen i Greater Copenhagen (se mere: http://energipåtværs.dk/). Et 'Energi på Tværs 3' skal have til formål at fastholde og understøtte det unikke fælles samarbejde og at udvikle løsninger, der sikrer en bæredygtig energiomstilling. Fokus i denne fase er handling og implementering af strategiske vigtige indsatser i Roadmap 2025, som understøtter realisering af den samlede energivision for hovedstadsregionen. Blandt hovedaktiviteterne er implementering af udvalgte projekter, understøtte og koordinere lokal handling, sikre forankring og kommunikation, samt udvikle fælles fremtidige planer og løsninger Projektet understøttes af et sekretariat, som vil være ansvarlig for den videre udvikling af fremtidige regionale indsatser samt koordinering og implementering af tiltagene i Roadmap 2025. Sekretariatet skal bidrage til at sikre en kommunal oversættelse af den strategiske energiplan, sikre fælles fodslag og fokus på udvikling af løsninger, samt opdatere og sikre overblikket over investeringer og prognose for målopfyldelsen, så parterne har sikkerhed for, at der ikke sker fejlinvesteringer. Implementering af de konkrete indsatser er de enkelte kommunes/forsyningers ansvar. Sekretariatet forventes at have samme størrelse som i fase 2 dvs. 3 årsværk. Projektet skal finansieres ud fra samme model som i fase 2. Den regionale medfinansiering udgør 50 % og udmøntes under forudsætning af kommuner og forsyningsselskabers medfinansiering i form af dels kontante midler fra forsyningsselskaberne og medgået tid fra både kommuner og forsyninger. Administrationens vurdering Formålet med projektet 'Energi på Tværs 3' er, at understøtte realisering af den fælles energivision for hovedstadsregionen, som regionsrådet og Kommunekontaktrådet Hovedstaden vedtog juni 2015. Visionen er at: <i>Hovedstadsregionens el- og varmforsyning er fossilfri i 2035 og transportsektoren er fossilfri i 2050.</i> Projektets fase 1 havde til formål at formulere en fælles vision og udarbejde det analytiske grundlag for handling. Fase 2 har fokuseret på at tilvejebringe en strategisk energiplan – Roadmap 2025, et investeringsoverblik og et regionalt CO ₂ -regnskab samt pege på en vifte af relevante tiltag. Det er nu vigtigt, at fastholde det unikke samarbejde på tværs af forsyninger og kommuner for at sikre realisering af de fælles mål i den strategiske energiplan og samtidig undgå fejlinvesteringer.
Sammenhæng til de politiske målsætninger Region Hovedstadens regionale vækst-og udviklingsstrategi tager udgangspunkt i en ambitiøs politisk vision om at skabe en grøn og innovativ metropol med høj vækst og livskvalitet og mål om at sænke CO ₂ -udledningen. Den overordnede målsætning for 'Energi på Tværs' er at omstille energisystemet til fossilfrihed for at sænke CO ₂ -udledningen, og samtidig bidrage til at fastholde en høj forsyningssikkerhed, øge mængden af vedvarende energikilder, samt at sikre dialog og koordinering for at undgå suboptimering og fejlinvesteringer i omstillingen.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019
Bilag 1 - Side -20 af 42

Projektet spiller derudover ind i en samlet vision om at styrke Greater Copenhagen som en førende region for grøn omstilling og vækst.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	7,5			
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	7,5			

Det forventes at forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Projektet kan gennemføres ved at afsætte 2.5 mio. årligt til finansiering eller tilsagnsbudgetteres i 2019 med henblik på en løbetid i 3 år. Kan evt. forlænges med yderligere et år.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelene fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	x
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

9.3 Nationalt Jordoprensningsselskab
Fremsat af: Miljø- og Klimaudvalget, Enhedslisten (Ø)
Formål og indhold Der foreslås nedsat en arbejdsgruppe med det formål at afklare mulighederne for oprettelse og finansiering af et nationalt jordoprensningsselskab (I/S). Selskabet skal stå for oprensning af de forureningsopgaver, som ikke kan løses inden for de regionale budgetter ex. Høfte 42. Selskabet ansætter eget personale og udfører selv oprensningerne. Udover en grundkapital på 1 mia. kr. hvilket omtrentligt svarer til prisen på oprensning af de 4 største forureninger (Høfte 42, Grindstedværket, Kærgård klitplantage og Collstrupgrundende), skal selskabets løbende finansiering sikres af salg til private, kommuner, regioner, stat og udlandet. Mulighederne for finansiering af grundkapital undersøges. Herunder om regionerne har mulighed for at indskyde midler uden, at dette angår rammerne for den løbende regionale økonomi. Ejerskabsstruktur vurderes efter finansieringskilderne er anslået. Administrationens vurdering Det er administrationens vurdering, at oprettelse og finansiering af et nationalt jordoprensningsselskab er en statslig opgave, hvorfor det også er staten som bør vurdere mulighederne for oprettelse og finansiering af et sådant selskab. Administrationen vurderer således, at oprettelse af statslige selskaber og den forudgående afklaring af muligheder herfor er udenfor regionens myndighedsområde. Administrationen skal desuden bemærke, at regionerne og staten i 2019 skal forhandle om den fremtidige finansiering af jordforureningsområdet. I forbindelse med disse forhandlinger, vil der også blive set på mulighederne for at finansiere de jordforureningsopgaver, som ikke kan løses indenfor de nuværende regionale budgetter. Det er derfor først, når disse forhandlinger er gennemført, at der er klarhed over hvilke midler, der er til rådighed og hvordan disse midler fordeles mellem stat og regioner samt endelig hvordan, finansieringen tilvejebringes.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019
Bilag 1 - Side -22 af 42

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Beskrivelse af, hvordan forslaget forholder sig til regionsrådets politiske målsætninger.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (skriv tallet med 1 decimal)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift				

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Hvis der er tale om 1-årige projekter, og ved forslag der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelen fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

9.4 (for)projekt om fossilfri drift på regionale lokalbaner

Fremsat af:

Miljø- og Klimaudvalget, Socialdemokraterne (A)

Formål og baggrund

Budgetforslagets sigte, er at afdække om og hvordan man kan lave et (for)projekt for fossilfri drift/el-drift på regionens lokalbaner. Administrationen anmodes om at tænke ud af boksen ift. tekniske muligheder og finansierings/fundingmuligheder ift. et konkret (for)projekt.

Forslaget skal bidrage til at løse transportsektorens udfordringer med omstilling til klimavenlig drift. Med forslaget kan der enten afsættes midler til en konkret løsning eller til en undersøgelse af mulighederne for omstilling til fossilfri drift ved fx ombygning eller anskaffelse af nyt togmateriel.

Administrationens vurdering

Administrationen vurderer, at et for-projekt for Nærumbanen er det mest oplagte projekt at igangsætte. For-projektet skal resultere i et konkret og realiserbart projekt for Nærumbanen, med mulighed for på sigt, at skalere løsningen til regionens øvrige banestrækninger.

Eksisterende togmateriel og leasing:

I Region Hovedstaden anvender Lokaltog A/S i alt 29 togsæt heraf:

- 25 togsæt af typen 'Alstom Coradia LINT 41' (herefter benævnt LINT)
- 4 togsæt af typen 'Siemens-Duewag RegioSprinter' (herefter benævnt RegioSprinter)

Lokaltog A/S leaser de 25 LINT togsæt af et datterselskab, som er 100% ejet af Lokaltog A/S. Der er tale om såkaldt 'finansiel leasing', som betyder at Lokaltog A/S har ejendomsret over togene. I praksis skal leasingen mere ses som en afbetalingsordning end en traditionel leasingaftale hvor leasingtageren betaler for brugen af det leasede. Finansiel leasing er som udgangspunkt uopsigelig ind til udløbet af leasingperioden, som i dette tilfælde er frem til år 2034. Lokaltog A/S har dog mulighed for at sælge togene fordi de har ejendomsretten.

Movia oplyser, at salgsprisen for brugt togmateriel normalt ligger på 60-70% af restgælden (den resterende leasingforpligtigelse). Restgælden for de 25 LINT togsæt var ved årsskiftet 362 mio. kr. Altså en forventelig salgspris på omkring 217-253 mio. kr. Movia oplyser endvidere at markedet for brugte dieseltog af denne type er forholdsvis lille.

De 4 RegioSprinter tog kører udelukkende på Nærumbanen. Togsættene blev betalt ved anskaffelsen i 1999. Der er således ingen restgæld i disse tog. Togene vurderes udskiftningsmodne i 2025.

Miljøtiltag på eksisterende togmateriel:

Movia oplyser, at de arbejder på et forslag om miljøtiltag på de 25 LINT togsæt. Miljøtiltagene har fokus på løsninger der kan reducere partikeludledningen og forbedre brændstoføkonomien. Forslaget vil først være muligt at implementere fra år 2020. Det skyldes at værkstedskapaciteten hos Lokaltog A/S er fuldt udnyttet frem til 2020 pga. implementering af udstyr i togene til det nye signalsystem ERTMS, og pga. nødvendigt vedligeholdelsesarbejde på togenes motorer som skal udføres når togene har kørt et vist antal tusinde kilometer.

DTU samarbejde og nyt togmateriel:

Omkring nye tekniske muligheder har Danmarks Tekniske Universitet - Center for jernbaneteknologi (Railtech DTU) ved en uforpligtende forespørgsel givet udtryk for at DTU gerne vil bidrage med en kvalificering af et for-projekt. DTU har løbende kontakt med industrien/banebranchen, og det er først og fremmest inden for materiel til lokalbaner/mindre regionalbaner, at DTU ser en udvikling i designet af batteri- og brinttog. DTU peger på at det kunne være relevant, at se på den aktuelle drift med de nye Alstom brinttog (iLint) i Nordtyskland. Togene er tilnærmelsesvis af samme type/design, som dem der kører på lokalbanerne i dag, hvilket kan give en række drifts- og vedligeholdelsesfordele.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019

Bilag 1 - Side -24 af 42

DTU foreslår at tage udgangspunkt i Nærumbanen, hvor togmateriellets (de 4 RegioSprinter tog) levetid er kortest og vurderes udskiftningsmodne i 2025.

Nærumbanens og Letbanens infrastruktur:

Hovedstadens Letbane har den 18. maj 2018 besluttet, at igangsætte en analyse af mulige driftsformer på Nærumbanen fra 2023. Analysen er en screening af de trafikale, økonomiske og miljømæssige perspektiver ved enten en fysisk sammenbinding af Nærumbanen og Letbanen eller etablering af fælles faciliteter for omstigning mellem de to baner. Ved fysisk sammenbinding vil Nærumbanen omdannes til letbane og udstyres med køreledninger. Budgetforslaget om et for-projekt for Nærumbanen vil indeholde et krav om udveksling af viden mellem de to projekter således, at deres resultater ikke direkte modarbejder hinanden.

EU-finansieringsmuligheder:

Det muligt, at søge EU-midler under Interreg ØKS til projekter der relaterer sig til miljøvenlig transport og smarte løsninger. Det vil dog være et krav, at projektet bidrager til grænseregional merværdi (erfaringsudveksling, kompetenceudvikling, fælles projekt/aktivitetsudvikling) samt, at projektet har et udviklingselement, som gør, at indsatsen ikke ville have været udført uden Interreg midler. Der må altså ikke alene være tale om drift.

Administrationen vurderer, at muligheden for EU-midler til for-projektet er begrænset, men at resultatet af for-projektet måske vil kunne realiseres vha. EU-finansiering.

Administrationens forslag:

På baggrund af den forholdsvis korte levetid på de 4 gældfri RegioSprinter togsæt, som kører på Nærumbanen foreslår administrationen, i overensstemmelse med DTU's anbefaling, at tage udgangspunkt i Nærumbanen. Med den nuværende teknologiske modenhed af batteri- og brinttog er Nærumbanen oplagt til et for-projekt, fordi driften på banen er isoleret fra øvrig banetrafik og fordi banen blot er 8 km lang. For-projektet skal resultere i et konkret og realiserbart projekt for Nærumbanen, med udgangspunkt i fossilfri teknologier som batteri- og brinttog. Resultatet af for-projektet skal indebære mulighed for på sigt, at udbrede konceptet på regionens øvrige baner i takt med at teknologien forbedres og modnes (fx batterikapaciteten).

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Forslaget kan bidrage til at gøre hovedstadsregionen til en grøn og innovativ metropol med effektiv og bæredygtig mobilitet. Forslaget vil bidrage til at nå nedenstående effektmål fra ReVUS:

- Transportsektoren skal være fri for fossile brændstoffer i 2050.
- Støj- og luftforureningen fra transportsektoren nedsættes med 40 procent inden 2025.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	1,0			
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1,0			

Forslaget vedrører (finansieringsmæssigt):

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

9.5 Region Hovedstaden som KlimaRegion
Fremsat af: Miljø- og klimaudvalget, Socialdemokratiet (A)
Formål og indhold Formålet med forslaget er at indgå en aftale med Danmarks Naturfredningsforening (DN), som berettiger Region Hovedstaden til at kalde sig ”KlimaRegion”. Formålet med aftalen er at sikre, at Region Hovedstaden tager ansvar i forhold til klimaudfordringen og de globale problemer, den medfører. En Klimaregion-aftale med Danmarks Naturfredningsforening forpligter regionen til at nedbringe CO₂-udslippet fra egne aktiviteter: Sygehuse, regionens udviklingsplaner, uddannelsesindsatser osv. med minimum to procent om året frem til et aftalt årstal. Aftalen hjælper regionen til at iværksætte konkrete initiativer til fordel for klimaet på lokalt plan. Der er ingen grænser for, hvilke initiativer regionen kan igangsætte for at nå sit mål. Det kan være alt lige fra energibesparelser i regionen egne bygninger til større vedvarende energiprojekter. Indgåelse af aftalen forpligter bl.a. Region Hovedstaden til: • at reducere CO₂-udledningen med 2 % årligt i en årrække (som aftales konkret mellem regionen og DN. I første omgang gælder forpligtelsen for regionens egen virksomhed). • at udarbejde årlige CO₂-regnskaber og handleplaner for at reducere CO₂-udledningen • at gennemføre indsatser og aktiviteter for at reducere klimabelastningen i regionen som samfund i forbindelse. Danmarks Naturfredningsforening indgik en lignende aftale med Region Nordjylland i 2010 og 2 ud 3 af landet kommuner er Klimakommuner. Administrationen vurderer En aftale kan profilere regionen som KlimaRegion og – sammen med DN, Region Nordjylland og Klimakommunerne. Timingmæssigt kan det overvejes om initiativet ”Region Hovedstaden som KlimaRegion” skal være et tiltag i forbindelse med en Handleplan for FNs verdensmål for bæredygtighed. Tiltaget vurderes ikke at vil medføre en skærpelse af de nuværende ambitioner den koncernstrategiske indsats Grøn Drift og Udvikling – for at nedbringe CO₂-udledningen til et niveau, der matcher ambitionen for CO₂-reduktionen i en eventuel aftale med DN. Regionens udarbejder allerede i dag et årligt klimaregnskab for koncernen og handleplanerne opdateres årligt ift. nødvendige tiltag for at sikre implementering af planerne. Man skal dog i den forbindelse være opmærksom på de forudsætninger, der opstilles for beregningen af CO₂-udledningen i en evt. aftale med DN. Disse forudsætninger skal forhandles på plads i.f.m. indgåelse af aftalen. Den aftale, Region Nordjylland har indgået med DN, omfatter ikke indkøb, men det er anført, at ”indkøb af varer og tjenesteydelser på sigt medregnes, når det er muligt praktisk at håndtere det i

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019

Bilag 1 - Side -26 af 42

relation til opgørelser og indsatser". Administrationen vurderer på den baggrund, at indkøb pt. ikke er et problem i.f.m. indgåelse af evt. aftale med DN.

Region Hovedstaden har i dag allerede en vigtig klima-dialog med 33 kommuner i Energi På Tværs regi og det vil være vigtigt, at fastholde en fælles udvikling i dette regi, da mange tiltag går på tværs af kommunegrænser og 5 ud af 29 kommuner i Region H. har valgt ikke at være Klimakommune.

Der er pt. ikke færdigudviklet et nationalt værktøj, som understøtter årlige detaljerede CO₂ beregninger for kommunerne og regionen som geografi. Der arbejdes pt. for at få færdigudviklet et redskab. Regionen kan med fordel indgå i dette arbejde med henblik på at få indarbejdet et modul til samlede tal på tværs af regionen.

Der vil være behov for at afsætte personaleressource til dialog med DN og kræfter til at udnytte profileringspotentialer i tiltaget.

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Forslaget understøtter:

- Regionrådets politiske målsætninger og vision om den grønne og innovative metropol
- Opnåelse af målene i den regionale vækst- og udviklingsstrategi (ReVUS) om en fossilfri el- og varmeforsyning i hovedstadsregionen i 2035
- Den koncernstrategiske indsats om Grøn drift og udvikling.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn				
Øvrig drift (mio. kr.)	0,1	0,1	0,1	0,1
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye)	0,2	0,2	0,2	0,2
Samlet udgift	0,2	0,2	0,2	0,2

Note: Årsværk er beregnet med udgift på 0,6 mio. kr.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt):

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

9.6 Belyse muligheder for at fremme symbioser i hovedstadsregionen
Fremsat af: Miljø- og klimaudvalget, Radikale Venstre (B)
Formål og indhold I Kalundborg har man gode erfaringer med at skabe industrielle symbioser, hvor virksomheder samarbejder om at udnytte hinandens restprodukter. Symbioser giver både økonomiske besparelser og miljømæssige gevinster, idet der spares ressourcer hos de involverede virksomheder. Er der potentiale for at opbygge tilsvarende symbioser i hovedstadsregionen? Hvor meget ved vi allerede om mulighederne, og kan vi belyse det yderligere? Administrationens vurdering: I 2013 udarbejdede Copenhagen Economics for Region Hovedstaden en analyse af potentialet for symbioser i hovedstadsregionen. I analysen beregnes et besparelspotentiale i regionen på 130-420 mio. kr. årligt under forudsætning af en værdiforøgelse på 5-25 pct. for det genanvendte affald og 5-35 pct. mere genanvendelse af det affald, der i dag deponeres og forbrændes. Beregningerne skal dog ses som illustrative for et potentiale, der muligvis kan realiseres. Der er ikke belæg for at vurdere, om øget brug af industriel symbiose vil kunne give anledning til de antagende værdiforøgelser. I analysen gives også anbefalinger til en indsats for at fremme symbioser i hovedstadsregionen. Der skelnes her mellem ”traditionelle symbioser” (a la Kalundborg Symbiosen), hvor et antal energi- og processtøtte virksomheder ligger geografisk meget tæt, og ”markedsbaserede symbioser”, som opstår via et marked, hvor affald og restprodukter aftages, viderebearbejdes og sælges. Ifølge Copenhagen Economics er der ganske få steder i Hovedstadsregionen med basis for traditionelle symbioser. Der udpeges følgende ressourcestrømme med særligt stort potentiale; bygge- og anlægsbranchen, offentlige forvaltning, fremstilling af kemiske produkter, fremstilling af farmaceutiske produkter og fremstilling af fødevarer. CONCITO har i 2018 påbegyndt et notat (endnu ufærdigt), der sammenfatter hidtidige erfaringer med symbioser både i og uden for Danmark. I notatet opridses væsentlige barrierer for symbioser, og der gives samtidig konkrete bud på, hvordan det offentlige kan medvirke til at fremme symbioser. Regionen har været og er allerede involveret i en række indsatser, der på forskellig vis kan fremme symbioser. Disse indsatser ligger godt i tråd med CONCITO’s foreløbige anbefalinger. I 2013-2015 deltog regionen i det landsdækkende projekt Grøn Industrisymbiose, som havde til formål at identificere og screene en række virksomheder med symbiosepotentiale og matche dem på tværs med henblik på at etablere konkrete udvekslinger af restressourcer mellem virksomhederne. Data fra projektet er efterfølgende overdraget til Dansk SymbioseCenter med sigte på videre udnyttelse. Regionen deltager desuden, via Nordsjællands Hospital, i symbiosenetværket ”Symbiose Hillerød”. I netværket identificerer man sammen ideer til symbioser inden for områder som byggeri, infrastruktur, forsyningssikkerhed, vand, energiforbrug og klimasikring – og samarbejder om projekter, der kan realisere dem. Der er på nuværende tidspunkt identificeret 62 potentielle symbioseprojekter, hvor to eller flere af medlemmerne aktivt indgår i arbejdet. Yderligere bidrager regionens koncernstrategiske indsats Grøn Drift og Udvikling til øget genanvendelse af hospitalernes affald. Denne indsats kan også fremme symbioser.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019

Bilag 1 - Side -28 af 42

Sidst men ikke mindst er det væsentligt at fremhæve regionens igangværende og kommende ReVUS-indsatser inden for cirkulær økonomi, som forventeligt vil bidrage til at gøre symbioser mere attraktive. Fx skal det kommende projekt Affald og ressourcer på tværs facilitere en forandring i affaldssektoren i retning af øget genanvendelse. Det er endnu for tidligt at sige, hvad resultaterne af projektet bliver, men det kunne eksempelvis resultere i nye afsætningskanaler for udvalgte fraktioner af restressourcer, eller i ændrede kriterier for sortering og efterbehandling affaldet (hvilket også kan bidrage til at gøre symbioser mere attraktive). Ligeledes vil projektet Cirkulære kommuner bidrage til at udvikle og teste nye modeller for øget genanvendelse af bl.a. tekstiler og bygge- og anlægsaffald – igen noget der kan resultere i symbioser i de relevante værdikæder.

Vil regionen igangsætte yderligere analysearbejde for at fremme symbioser, er det en mulighed at igangsætte et Circle Scan for hovedstadsregionen. Et Circle Scan er en systematisk kortlægning og visualisering af symbiosemuligheder i regionen. Både CONCITO og KL anbefaler Circle Scan som et oplagt skridt i indsatsen for at fremme symbioser. Et Circle Scan kan indgå som et stærkt formidlingsværktøj, der kan understøtte beslutninger i forbindelse med igangværende og kommende indsatser for at fremme øget genanvendelse, symbiosedannelse og cirkulær økonomi i regionen.

I forlængelse af Circle Scans afdækning mulige og oplagte symbioseprojekter, kan disse efterfølgende forberedes og gennemføres med henblik på at realisere de økonomiske og miljømæssige gevinster. Indsatsen bør læne sig op ad de seneste erfaringer og projekter i regi af Dansk SymbioseCenter, som pt. har igangværende symbioseprojekter i Region Sjælland. Eventuelt kan der igangsættes en tværregional indsats med Greater Copenhagen-perspektiv, idet markedsbaserede symbioser i nogle tilfælde bedst skabes på tværs af en større geografi.

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Forslaget kan bidrage til opfyldelse af en række af målene i den regionale vækst- og udviklingsstrategi, herunder især målet om 80 % genanvendelse af regionens affald i 2035 og målet om en fossilfri el- og varmeforsyning i 2035.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	3,6			
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	3,6			

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Omfanget af et Circle Scan kan om nødvendigt skaleres op eller ned – dog med konsekvenser for analysens dybde (0,6 mio. kr.).

Bør tilsagnsbudgetteres, så midlerne kan bruges til eksempelvis et tre-årigt udviklingsprojekt med start i 2019 (3 mio. kr.).

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelen fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	x
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

9.7 råstofplan og import af råstoffer
Fremsat af: Miljø- og Klimaudvalget, Venstre (V)
Formål og indhold Forslag: Venstre foreslår, at regionen i råstofplan arbejder for at åbne mulighed for, at regionens råstofbehov delvist kan dækkes via import for at undgå at spolere store og vigtige landskabsmæssige værdier i Regionen. Administrationens bemærkninger <u>Ca. 80% af råstofferne (sand, grus og sten), der bruges i regionen, importeres</u> Idet der ikke er tilstrækkeligt med grove materialer tilgængeligt i Region Hovedstadens graveområder, har råstofindvindingen i regionen i en årrække ligget markant under forbruget. Det fremgår af Region Hovedstadens Råstofplan 2016, at indvindingen fra regionens egne graveområder dækker ca. 20 % af forbruget. Det resterende forbrug dækkes af indvinding til havs (ca. 30 %) eller hentes i andre regioner primært Region Sjælland og udlandet (ca. 50 %). Der er kun opgørelser over nettoimporten til Danmark på landsplan. På landsplan udgør nettoimporten af råstoffer 5 % af de råstoffer, der benyttes i Danmark. <u>Faktorer der har betydning for import af råstoffer</u> Råstoffer omsættes på det frie marked på markedsvilkår. Der er ikke i lovgivningen nogen begrænsninger for hvor råstofferne, der benyttes i regionen, kommer fra. De afgørende faktorer for, hvor langt væk råstofferne hentes, er prisen på råstofferne og prisen på transport. Råstoffer har i sig selv en relativt lav værdi i forhold til deres vægt og volumen. Dette betyder, at transportafstande hurtigt får en væsentlig betydning for den samlede pris. Såfremt der er et ønske om at øge andelen af importerede råstoffer, skal der ændres på afgiftsstrukturen på råstofområdet med henblik på at øge prisen på de primære råstoffer. En væsentlig øgning af transportafstandene for råstofferne vil have en effekt på klimaregnskabet for det samlede byggeri. <u>National Råstofstrategi</u> Region Hovedstaden arbejder sammen med de øvrige regioner for, at der udarbejdes en national råstofstrategi. Danske regioner har etableret et udvalg for miljø og ressourcer med politisk deltagelse, der kan bringe emnet videre i det politiske spor. Regionerne har anbefalet, at der i regi af den nationale råstofstrategi kigges på afgiftsstrukturen på råstofområdet med henblik på at sikre den bedst mulige udnyttelse af råstofressourcen og en understøttelse af genanvendelse og cirkulær økonomi. Sammenfatning Råstofferne omsættes på markedsvilkår og i lovgivningen er der ikke nogen begrænsninger for hvor råstoffer, der benyttes i regionen, kommer fra. Dermed er det heller ikke regionen som sætter en begrænsning i importen af råstoffer. Det er i de fleste tilfælde de dyre transportomkostninger pr. ton råstof. Region Hovedstaden arbejder sammen med de øvrige regioner for, at der udarbejdes en national råstofstrategi. Arbejdet for en national råstofstrategi vil skulle ske i et tæt samarbejde med staten.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019
Bilag 1 - Side -30 af 42

Regionerne har anbefalet, at der i regi af den nationale råstofstrategi kigges på afgiftsstrukturen på råstofområdet med henblik på at sikre den bedst mulige udnyttelse af råstofressourcen og en understøttelse af genanvendelse og cirkulær økonomi. Dette vil medvirke til at reducere de negative effekter af råstofproduktionen i Danmark, idet dette, alt andet lige, vil reducere behovet for udlægning af nye råstofarealer.

I regionens egen råstofplan (2020) vil der, såfremt dette ønskes politisk, kunne formuleres et fokusområde vedrørende regionens arbejde for en national strategi.

Ligeledes i danske regioner har etableret et udvalg for miljø og ressourcer med politisk deltagelse, der kan bringe dette emne videre i det politiske spor.

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Beskrivelse af, hvordan forslaget forholder sig til regionsrådets politiske målsætninger.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift				

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Hvis der er tale om 1-årige projekter, og ved forslag der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelen fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	
Det sociale område	

Trafikudvalget

6.X Sundhedsmidler

10.X Regionale udviklingsmidler

Budgetlægningen 2019-2022

10.1 Anlægsinvesteringer på Lokalbanen via midler fra efterregulering fra Movia
Fremsat af: Trafikudvalget, Venstre (V)/ Det Konservative Folkeparti (C)
Formål og indhold <i>Forslag fra Konservative Folkeparti:</i> ”Vi står overfor massive økonomiske udfordringer på regionens trafikøkonomi. Bl.a. med en istandsættelse/renovering af lokalbanen i Nordsjælland. Vi foreslår derfor at de overskydende midler øremærkes hertil”. <i>Forslag fra Venstre:</i> ”I lyset af overskuddet på busdriften i 2019 vil Venstre gerne fremrykke nogen af de planlagte anlægsinvesteringer i Lokalbanen til gavn og glæde for brugerne”. Disse to forslag går ud på at anvende en del af det økonomiske råderum (herunder midlerne fra efterreguleringen for 2017) til investeringer i eksisterende lokalbaneinfrastruktur – investeringer som kan påbegyndes i 2019. Administrationens vurdering <i>Anlægsinvesteringer / generelle vedligeholdsarbejder på lokalbaneinfrastrukturen</i> Region Hovedstaden modtager årligt et investeringstilskud på ca. 43 mio. kr., der er dedikeret til investeringer til lokalbaner. Heraf anvendes 27,2 mio. kr. årligt til leasing af togmateriel. Der tilbagestår hermed et årligt rådighedsbeløb på ca. 15 mio. kr. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i december 2017 fået udarbejdet analysen <i>Privatbanernes infrastruktur</i> (Rambøll/Struensee, 2017) som bl.a. skulle skabe klarhed over privatbanernes tilstand. Analysen vurderer, at der er et fornyelsesbehov i perioden 2017-26 på 474 mio. kr. (2017-priser) for Region Hovedstaden. Regionen står dermed overfor et omfattende fornyelsesbehov, som ikke pt. fuldt ud indgår i budgettet for kollektiv trafik og som alt andet lige vil forøge budgetudfordringen på området. Tilførsel af ekstra midler i 2019 vil betyde, at arbejdet med fornyelse og vedligehold af lokalbanerne vil kunne igangsættes i et betydeligt større omfang og dermed reelt fremrykke realisering af investeringer. Der er følgende områder, som kan indgå i 2019: Analysen vurderer tilstanden af sporskifterne på Gribskovbanen og Hornbækbanen til ”under middel”. Fornyelse af sporskifterne på de to baner vurderes til 11 mio. kr. og dækker udskiftning af 4 sporskifter på Gribskovbanen og 3 sporskifter på Hornbækbanen. Analysen vurderer desuden tilstanden af sikringsanlægget på Fredensborg Station til ”under middel”. Sikringsanlægget på Fredensborg Station er af typen DSB 1954 (54-anlæg) og er samtidig det eneste anlæg af sin art hos Lokaltog A/S. Opstår der fejl på sikringsanlægget, som medfører at sikringsanlægget er ude af drift i længere tid, vil trafikken på Lille Nord være stærkt reduceret og ændret, da Fredensborg er den eneste krydsningsstation på banen. Fornyelse af sikringsanlægget på Fredensborg Station vurderes til 8 mio. kr.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019

Bilag 1 - Side -33 af 42

Herudover anbefaler analysen en ballastrensning på en større delstrækning på Gribskovbanen i 2019. Ballastrensningen vurderes til 25 mio. kr. Ballastrensning levetidsforlænger sporet og udskyder tidspunktet for en sporombygning. Risikoen ved at udskyde ballastrensningen er at sporets komponenter (fx træsveller) nedbrydes hurtigere, hvorfor en komplet sporombygning må forventes fremrykket.

Optimering af stationsplaceringer

Regionsrådet besluttede i 2017, at anvende 1 mio. kr. af 2017 anlægsmidlerne til lokalbanen til udarbejdelse af projektforslag for flytning/etablering af stationerne Helsingør Nord, Nørre Herlev og Kronborg.

Forslagene indeholder en flytning af mindre standsningssteder til en bedre placering i forhold til brugerne. Stationsflytningerne er forbundet med relativt få ekstra omkostninger for regionen i forhold til en forventet fremtidig stigning i billetindtægterne. Cowi har i en rapport fra 2014 anslået et skøn på over 300.000 flere passagerer pr. år, hvilket vil reducere regionens årlige driftstilskud med 6 mio. kr. Det fulde passagerpotentiale forventes dog først at indfinde sig efter en årrække, da det bl.a. er baseret på en kommende byudvikling omkring Helsingør Nord.

Anlægsoverslagene er vurderet til:

- Gribskovbanen (Laugø flyttes til Helsingør Nord): 5 mio. kr.
 - Frederiksværkbanen (Brødskov flyttes til Nørre Herlev): 5 mio. kr.
 - Hornbækbanen, nyt standsningssted v. Kronborg/Kulturværftet i Helsingør: 6,7 mio. kr.
- I alt: 16,7 mio. kr.

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Forslagene stemmer overens med den i regionsrådet i juni 2012 vedtagne "Visionsplan for Lokalbanen 2012-2025", hvori der er angivet investeringstiltag til øget passagervækst på lokalbanerne. De beskrevne forslag, er en del af disse investeringstiltag.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

I ovenstående forslag indgår følgende anlægsinvesteringer:

- **11 mio. kr.** til udskiftning af sporskifter på Gribskovbanen og Hornbækbanen.
- **8 mio. kr.** til nyt sikringsanlæg på Fredensborg Station.
- **25 mio. kr.** til ballastrensning på Gribskovbanen.
- **16,7 mio. kr.** til etablering af stationerne Helsingør Nord, Nørre Herlev og Kronborg.

Der kan foretages til- og fravalg blandt anlægsinvesteringerne og blandt stationerne.

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift			-0,5	-0,7
Etableringsudgifter	60,7			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	60,7		-0,5	-0,7

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019
Bilag 1 - Side -34 af 42

Det reducerede driftstilskud angivet i 2021 og 2022 gælder kun i forhold til stationsflytningerne.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelene fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

10.2 Tiltag til øgning af cyklisme i Region Hovedstaden

Fremsat af:

Trafikudvalget, Socialistisk Folkeparti (F)

Formål og indhold

Dette budgetforslag vil have flere borgere til at cykle samt øge antallet af mellemlange og lange cykelture. Formålet er desuden vende udviklingen i de områder og befolkningsgrupper, hvor cyklismen er stagneret eller faldende.

Det regionale cykelregnskab viser, at siden 2012 er antallet af cykelture i forstadskommunerne stagneret. Antallet er samtidig steget i center- og landkommunerne. Samlet er der dog langt flere borgere, der cykler i København og Frederiksberg, end udenfor. Unge og ældre cykler mere, imens de 18 til 65-årige cykler mindre, end de gjorde i 2012.

Ifølge cykelregnskabet sparer vi i hovedstadsregionen 1,1 mio. sygedage om året ved at borgerne cykler. Borgernes cykling sparer årligt Region Hovedstaden for 1,6 mia. kr. i sundhedsudgifter. Herudover får stat og kommuner samlet 1,6 mia. kr. i ekstra skatteindtægter, bl.a. fordi folk arbejder mere. Hvis borgerne ikke cyklede, ville det resultere i 124.00 ekstra bilture om året svarende til 30 % flere bilpendlere per år.

Nedenstående indsatser vedrører både Region Hovedstaden som geografi og som virksomhed. Med 40.000 ansatte kan regionen gøre en stor forskel ved også at fokusere på sig selv.

Virksomhedsrettet cykelindsats:

Nogle virksomheder arbejder aktivt med at påvirke deres medarbejdere til et grønt og sundt transportvalg, fx elcykler/cykler. Men potentialet er langt fra nået. Tiltaget har derfor til formål at få flere virksomheder og erhvervsområder til at påvirke medarbejderne ifm. pendling eller tjenesterejser. I alt 3 mio. kr. (1,5 mio. kr. over to år). Midlerne kan alene komme fra den regionale udviklingskasse. Tilsagnsbudgettering er muligt, idét midlerne overføres til en ekstern lead-partner.

Test en elcykel:

I tiltaget fortsættes det afsluttede projekt med udlån af elcykler til medarbejdere i Region Hovedstaden i fire år og udvides til også at inkludere koncerncentre og øvrige tværgående virksomheder, udover hospitalerne. Omkostningerne vurderes at være 3 mio. kr. (0,75 mio. kr. pr. år i de fire år). En kombination af midler fra sundhedskassen og den regionale udviklingskasse anbefales. Tilsagnsbudgettering er ikke muligt

Indkøb af pendler- og puljecykler

Tiltaget retter sig mod tjeneste- og pendlerrejser i Region Hovedstaden som virksomhed. I tiltaget vil pulje- og pendlercykler udbredes og indkøbes til de af koncernens matrikler, hvor der vurderes et potentiale. I alt: 4 mio. kr. (1,33 mio. kr. per år i tre år). Efter de tre år forventes indkøbsbehovet at være faldet, men der vil fortsat være vedligeholdelsesudgifter til cyklerne svarende til cirka 0,5 mio. kr. årligt. En kombination af midler fra sundhedskassen og den regionale udviklingskasse anbefales. Tilsagnsbudgettering er ikke muligt.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019
Bilag 1 - Side -36 af 42

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Cyklisme indgår i den regionale vækst og udviklingsstrategi under rammevilkåret 'Effektiv og Bæredygtig Mobilitet'.

Cyklisme er desuden prioriteret i Transportplan 2025 under den koncernstrategiske indsats 'Grøn Drift og Udvikling' i strategien Fokus & Forenkling.

Region Hovedstaden skal både som geografi og virksomhed være fossilfri i 2050. Øget cyklisme er et vigtigt bidrag til at nå målet om fossilfrihed.

Cyklisme bidrager også til at skabe øget folkesundhed og livskvalitet samt mindre støj, luftforurening og trængsel. Dette dokumenteres i regionale cykelregnskab.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	3,6	3,6	2,1	0,3
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	3,6	3,6	2,1	0,3

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Dele af budgetforslaget ville kunne tilsagnsbudgetteres

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt):

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

Budgetlægningen 2019-2022

10.3 Supercykelstier
Fremsat af: Trafikudvalget, Socialistisk Folkeparti (F)
Formål og indhold Forslaget går ud på at forlænge samarbejdet om supercykelstier i perioden 2019-2022. I dag er otte supercykelstier færdige og fem mere på vej. Der er i alt investeret cirka 400 mio. kr. i de første 206 km af nettet. Statens har givet tilskud på 176 mio. kr. til anlæggene, mens kommunerne har finansieret resten. Den samlede samfundsøkonomiske gevinst ved det samlede rutenet er beregnet til 7,3 mia. kr., primært som følge af forbedret sundhed. Derudover er gevinsterne 3 mio. ekstra cykelture om året, hvilket fører til, at der vil blive cyklet cirka 15 mio. km. mere. Det fører til en CO ₂ -reduktion på 856 tons årligt, hvilket svarer til 100 danskeres årlige udslip. Regionen har ikke hjemmel til at finansiere anlæg og drift og bidrager derfor alene til fællesudgifterne. Konkret går de regionale midler til det fælles sekretariat for supercykelstier til at understøtte fælles aktiviteter såsom projektledelse og -administration, koordinering, kommunikation, teknisk assistance, fundraising, analyser og særlige udviklingsindsatser. Eksempler på særlige udviklingsindsatser: • Forbedring af infrastruktur igennem udvikling og test • Virksomhedsindsatser på arbejdspladser langs ruterne, f.eks. ○ Elcykel-bibliotek eller -vognpark til rådighed for de ansatte ○ Samarbejde omkring udlån/test af elcykler med forhandlere ○ Fremme cykelpendling i store erhvervsområder ved ruterne: ○ Pendlerfællesskaber langs ruterne • Kombinationsrejser: ○ Udvikling af cykelhubs, eksempelvis slisker på trapper ved stationer ○ Udvikling af funktioner i Rejseplanen ○ Udvikling af Park' n' Ride løsninger • Realtidsinformation til cyklister ○ ITS løsninger og bruger-til-bruger-kommunikation • Ensartet monitorering af udviklingen af cyklisme ○ Data kan bruges til at kvalificere og prioritere tiltag på cykelområdet • Videreudvikling af afmærkning og serviceinformation langs ruterne ○ Destinationsruller, rondeller, osv. Samlet udgift: 12 mio. kr. (3 mio. kr. per år i fire år) - svarende til 75 % af fællesudgifterne. De 23 kommuner i samarbejdet har allerede givet tilsagn om at medfinansiere med det samme niveau som de hidtil har gjort, nemlig 1 mio. kr. per år i fire år – eller i alt 4 mio. kr. - svarende til 25 % til fællesudgifterne. Midlerne kan alene komme fra den regionale udviklingskasse.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019
Bilag 1 - Side -38 af 42

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Cyklisme indgår i den regionale vækst og udviklingsstrategi under rammevilkåret 'Effektiv og Bæredygtig Mobilitet'.

Cyklisme bidrager til at skabe øget folkesundhed og livskvalitet samt mindre CO₂-udledning, støj, luftforurening og trængsel. Dette dokumenteres i regionale cykelregnskab.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	3,0	3,0	3,0	3,0
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	3,0	3,0	3,0	3,0

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Budgetforslaget ville kunne tilsagnsbudgetteres fuldt ud.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt):

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	x
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

10.4 Styrkelse af indsatsen for at bekæmpe følgevirkningerne af støjforurening.
Fremsat af: Trafikudvalget, Socialistisk Folkeparti (F)
Formål og indhold Trafikstøj medfører store omkostninger for samfundet, blandt andet på grund af for tidlig død, tabt livskvalitet og øgede udgifter i sundhedsvæsenet. Region Hovedstaden har netop fået gennemført en kortlægning af konsekvenser samt virkemidler for nedbringelse af luft- og støjforurening. Kortlægning viser, at op mod 500.000 boliger i regionen er påvirket af støj over den vejledende grænseværdi. Idet der er forventning om stigende trafikmængder, vil dette antal stige med ca. 2500 boliger frem mod 2025, med store samfundsøkonomiske omkostninger til følge. Virkemiddelkataloget viser, at Region Hovedstaden ikke har direkte indflydelse på nogen af de undersøgte virkemidler, som i høj grad hører under de statslige og kommunale myndigheder. Administrationen vurderer at hvis man ønsker en indsats på området, er en mulighed, at der afsættes midler til aktiviteter og styrkelse af netværk, der kan skabe øget fokus på konsekvenserne af trafikstøj. Regionen kan gå foran som den gode samarbejdspartner, både ved at styrke samarbejdet med kommuner og ved at sætte området på såvel den kommunale som den nationale politiske dagsorden. Indsatsen vil mest hensigtsmæssigt skulle i ske i relation til Gate 21's Silent City projekt, som Region Hovedstaden sammen med 6 vestegnskommuner er partner i, og som siden 2015 har arbejdet på at sætte fokus på trafikstøj, og mulighederne for og resultatet af at bekæmpe støj fra trafikken. Silent City arbejder på at styrke arbejdet med kompetenceudvikling i kommuner og understøtte konkrete samarbejder, vidensdeling, fælles indkøb af rådgivning, mv. Ved en styrkelse af Silent City kan projektet bl.a. arbejde for at udvikle et Living Lab, hvor innovative løsninger kan udvikles og testes i 1:1 skala. Her vil brugeren være i centrum og udviklingen foregår i et samarbejde mellem mange aktører, eksempelvis borgere, offentlige myndigheder, private virksomheder og forskningsinstitutioner. Derudover kan Silent City forsætte sit arbejde med at påvirke den nationale dagsorden og udvide med at arbejde for at opdatere de samfundsøkonomiske beregningsmodeller for at få trafikstøj værdisat i overensstemmelse med nyeste viden.
Sammenhæng til de politiske målsætninger I den Regionale Vækst og Udviklingsstrategi (ReVUS) er der formuleret et mål om, at støj- og luftforureningen generelt skal reduceres, samt at støj- og luftforurening fra transportsektoren skal reduceres med 40% inden 2025 i Region Hovedstaden. Endvidere indgår reduktion af støj og luftforurening også i ReVUS fyrtårnsprojektet "Trafikplan for hovedstadsregionen" i handlingsplanen for 2017-2018 vedr. effektiv og bæredygtig mobilitet.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019
Bilag 1 - Side -40 af 42

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	2,0			
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	2,0			

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres
Indsatsen kan tilsagnsbudgetteres.

Udgifterne til indsatsen kan skaleres op eller ned, afhængigt af projektets udformning og er under forudsætning fra samarbejdspartnere.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelene fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

10.5 Investeringer i busfremkommelighed

Fremsat af:

Trafikudvalget, Socialdemokratiet (A)

Formål og indhold

Forslagets formål er, at investere i fremkommelighedstiltag for regionale busser og dermed opnå rejstidsbesparelser og reduktioner i bussernes tilskudsbehov.

Trafikselskabet Movia har for Region Hovedstaden udarbejdet rapporter for seks udvalgte regionale buslinjer med størst potentiale for rejsetidsforbedringer. Rapporterne er på screeningsniveau og indeholder effektivvurderinger ved forbedringer af fremkommeligheden. Rapporterne er vedlagt som bilag til trafikudvalgs møde 24. april 2018.

Tabel 1 – Rejsetidsgevinster og anlægsudgifter:

Linje	Rejsetidsgevinst	Fremkommelighedstiltag	Stoppestedsforbedringer	Total
123 ^(A)	ca. 2 min.	2,7 mio. kr.	3,6 mio. kr.	6,3 mio. kr.
200S	3-6 min.	5,4 mio. kr. ^(B)	3,6 mio. kr.	3,6 mio. kr.
250S	ca. 0,5 min.	2,1 mio. kr.	0,4 mio. kr.	2,5 mio. kr.
300S/30E ^(C)	ca. 1 min.	3,6 mio. kr.	0,0 mio. kr.	3,6 mio. kr.
375R	7-8 min.	7,4 mio. kr.	2,8 mio. kr.	10,2 mio. kr.
600S ^(A+D)	3-5 min.	13,9 mio. kr.	1,5 mio. kr.	15,4 mio. kr.

Stoppestedsforbedringerne medfører ingen eller få sekunders rejsetidsforbedring. Men forbedringerne påvirker passagerernes oplevelse af den kollektive trafik positivt. Fremkommelighedstiltag kan godt gennemføres uden stoppestedsforbedringer, men samles tiltagene giver de en større kundetilfredshed.

Tabel 2 – Business-cases:

Linje	Rejsetidsgevinst pr. mio. kr.	Tilbagebetalingstid
123 ^(A)	ca. 1,4 min. pr. mio. kr.	4 år (for Region H)
200S	0,9 - 1,8 min. pr. mio. kr.	4 år ^(B)
250S	Rejsetidsgevinsten slår ikke igennem på køreplanen	
300S/30E	ca. 3,6 min. pr. mio. kr.	Se fodnote ^(C)
375R	0,9 - 1,1 min. pr. mio. kr.	5,5 år
600S ^(A+D)	2,8 - 4,6 min. pr. mio. kr.	10,5 år (for Region H)

Der er mulighed for at søge op til 50% medfinansiering fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens pulje "Pulje til investeringer i kollektiv busstrafik" afsat af forligskredsen bag aftalen "Bedre og billigere kollektiv trafik" i 2012. Puljens næste og sidste ansøgningsfrist er 1. september 2018.

Ud af de seks buslinjer har linje 375R den største rejsetidsgevinst per investerede krone, mens linje 123 og 200S har de korteste tilbagebetalingstider. Regionsrådet har i forbindelse med trafikbestillingen for 2019 allerede afsat midler til fremkommelighedstiltag for 200S, men der er stadig mulighed for at investere i stoppestedsforbedringer for linjen. Den korte tilbagebetalingstid for linje 123 vil kun blive indfriet hvis Region Sjælland også investerer i fremkommelighedstiltag på linjen, da de samlede investeringer kan spare en driftsbus. Det samme gør sig gældende for 600S. Ved trafikbestillingen for 2018 og 2019 har regionrådet afsat ekstra driftsmidler til linje 300S/30E til at fastholde en passende frekvens på linjerne under anlæg af letbanen. Fremkommelighedstiltagene er

(A) Linjen kører også i Region Sjælland. Anlægsudgifter dækker kun tiltag i Region Hovedstaden.

(B) Der blev ifm. trafikbestillingen 2019 afsat midler til fremkommelighedstiltag for 200S.

(C) Fremkommelighedstiltagene vil sikre bedst mulig busdrift under ledningsomlægningerne og anlæg af letbanen.

(D) Høringsudgave – værdier kan ændres sig.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019

Bilag 1 - Side -42 af 42

et supplement hertil. Fremkommelighedstiltagene tager højde for, at busserne nedlægges efter åbning af letbanen.

I forhold til sparet tid og økonomi vurderer administrationen, at linje 375R er den buslinje der giver mest mening at investere i. Linjen har den største rejsetidsgevinst per investerede krone og kører alene i Region Hovedstaden, mens linje 123 forudsætter investeringer fra Region Sjælland for at opnå en attraktiv reduktion i bussens tilskudsbehov.

Derfor er budgetforslaget baseret på fremkommelighedstiltag og stoppestedsforbedringer for linje 375R med en forudsætning om 50% medfinansiering fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (50% af 10,2 mio. kr. = 5,1 mio. kr.). Der skal søges om medfinansiering senest 1. september 2018.

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Forslaget bidrager til effektiv og bæredygtig mobilitet.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	5,1			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	5,1			

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Der er mulighed for at tilpasse investeringsbeløbet med værdierne angivet i tabel 1.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt):

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Budgetlægningen 2019-2022

9.7 råstofplan og import af råstoffer

Fremsat af:

Miljø- og Klimaudvalget, Venstre (V)

Formål og indhold

Venstre foreslår, at regionen i forbindelse med udarbejdelse af den næste råstofplan arbejder for at åbne mulighed for, at regionens råstofbehov delvist kan dækkes via import for at undgå at spolere store og vigtige landskabsmæssige værdier i Regionen.

Hovedstadsregionen anvender i dag langt flere råstoffer til bryggeri og infrastrukturprojekter end der kan tilvejebringes i regionens grusgrave. Faktisk er regionen kun ca. 20 pct. selvforsynende med råstoffer. Det skyldes, at regionen er meget tæt bebygget og det gør det vanskeligt, at indvinde de efterspurgte råstoffer. Tilsvarende kniber det med forekomster af en lang række, navnlig grovkornede, byggematerialer i regionens undergrund.

Fremskrivninger af efterspørgslen på råstoffer i regionen viser en klart stigende udvikling. Det vil således fremadrettet gøre det endnu vanskeligere for regionen at være selvforsynende med råstoffer, hvilket ellers er intentionen bag råstofplanlægningen, der lovgivningsmæssigt kræver planlægning for 12 års forbrug.

Der er således behov for at tænke nyt. En mulighed kunne være, at øge importen af råstoffer udlandet. Det kunne som fx være import af råstoffer fra de baltiske lande.

Administrationens bemærkninger

Administrationen er enig i, at der er behov for at tænke nyt i forhold til at sikre et fremadrettet bæredygtigt udbud af råstoffer, der kan møde den store efterspørgsel i hovedstadsregionen. En mulighed kunne være at øge importen af råstoffer fra udlandet.

Råstoffer omsættes på det frie marked på markedsvilkår. Der er ikke i lovgivningen nogen begrænsninger for hvor råstofferne, der benyttes i regionen, kommer fra. De afgørende faktorer for, hvor langt væk råstofferne hentes, er prisen på råstofferne og prisen på transport. Råstoffer har i sig selv en relativt lav værdi i forhold til deres vægt og volumen. Dette betyder, at transportafstande hurtigt får en væsentlig betydning for den samlede pris. Såfremt der er et ønske om at øge andelen af importerede råstoffer, skal der ændres på afgiftsstrukturen på råstofområdet med henblik på at øge prisen på de primære råstoffer. Ud over prisen, så kan information til virksomhederne om mulighederne for import af råstoffer også være en barriere, men det er p.t. uvist, hvor stor denne barriere reelt er.

Det er også en udfordring med intentionen med den nuværende råstoflovgivning, at den tager udgangspunkt i at de enkelte regioner skal være selvforsynende med råstoffer. Dette er langt fra tilfældet for hovedstadsregionen, hvor 50 pct. indvindes i Region Sjælland og 30 pct. kommer fra havet.

Region Hovedstaden er derfor gået sammen med de øvrige regioner for, at der udarbejdes en fælles national råstofstrategi i samarbejde med Miljø- og Fødevarerministeriet. Danske Regioner har etableret et udvalg for miljø og ressourcer med politisk deltagelse, der kan bringe emnet videre i det politiske spor.

Punkt nr. 5 - Beslutningssag: Budget 2019

Bilag 2 - Side -2 af 2

Regionerne har anbefalet, at der i regi af den nationale råstofstrategi kigges på en række områder, der bl.a. kan bidrage med løsninger på de udfordringer, som beskrevet ovenfor. Det drejer sig dels om justeringer af afgiftsstrukturen på råstofområdet med henblik på at sikre den bedst mulige udnyttelse af råstofressourcen, hvilket kan ændre incitamentet i forhold til import af råstoffer. Dels

en øget understøttelse af genanvendelse af byggeaffald, der vil kunne reducere behovet for indvinding af jomfruelige råstoffer.

Region Hovedstaden kan ligeledes i regi af arbejdet med den nationale råstofstrategi forsøge at få ændret intentionen om selvforsynende regioner i råstoflovgivningen, hvilket vil åbne op for, at råstofplanlægningen vil kunne tage højde for import af råstoffer fra udlandet og råstoffer indvundet andre steder i landet, men uden for den enkelte region.

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Beskrivelse af, hvordan forslaget forholder sig til regionsrådets politiske målsætninger.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye)				
Angiv antal				
Samlet udgift				

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

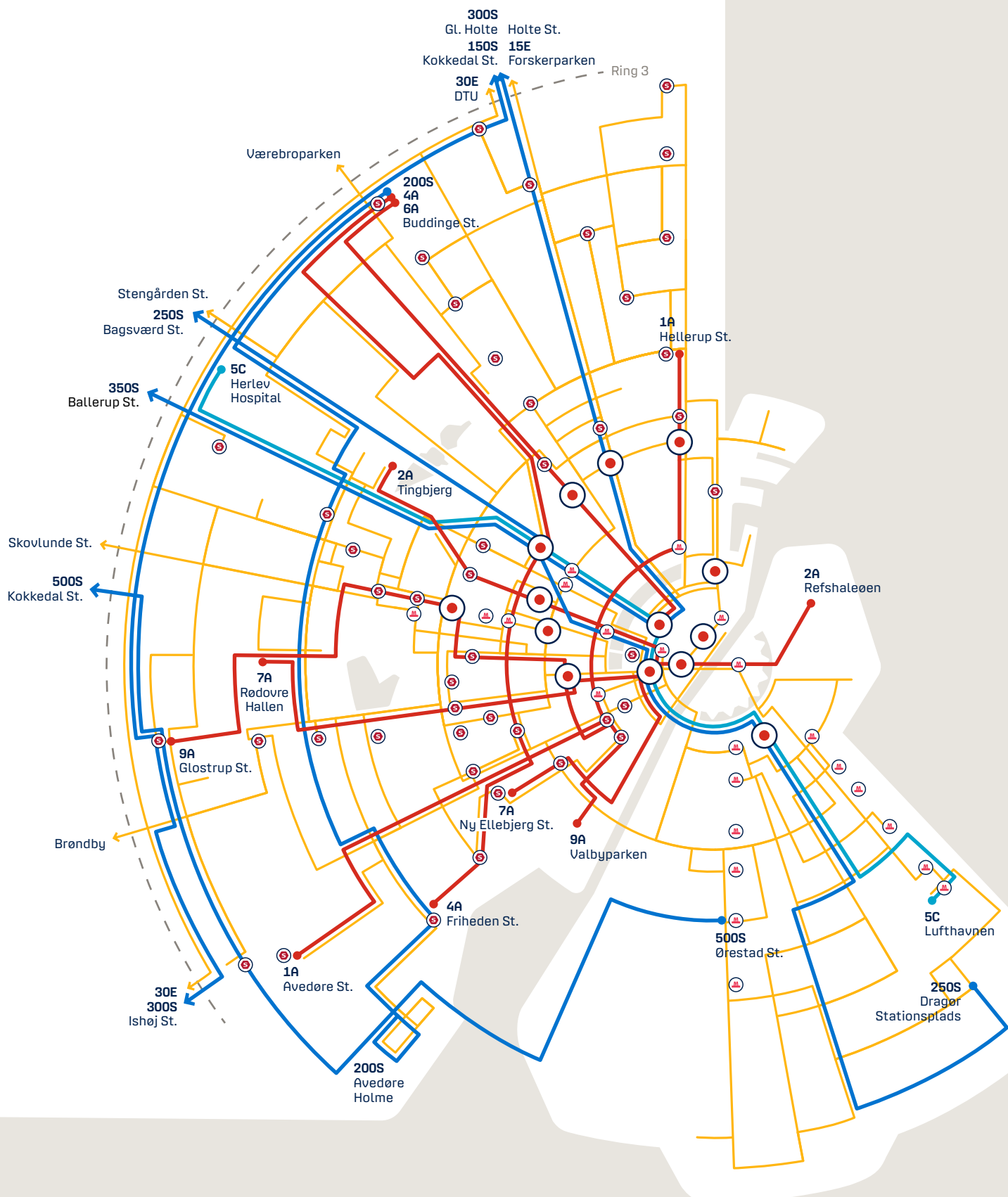
Evt. uddybende beskrivelse:

Hvis der er tale om 1-årige projekter, og ved forslag der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelen fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	
Det sociale område	

 Store skiftesteder





DTU (Bygning 118) - Ishøj St.

For at imødekomme kapacitetsproblemer samt forbedre rejsetiden for rejsende langs Ring 3 findes linje 30E, som supplement til 300S. Linjen giver hurtig og effektiv rejsetid mellem de vigtigste regionale pejlemærker i Ring 3, eksempelvis Danmarks Tekniske Universitet (DTU) samt Herlev og Glostrup Hospital. Ligeledes giver 30E mulighed for at komme mellem S-togsfingrene på en hurtig og effektiv måde.

På samme måde som med 300S vil linjen blive afviklet i forbindelse med åbningen af Letbanen i Ring 3, som vil betjene de samme områder.

Køreplan

- Linjen kører i myldretiden med et interval på 10 min.
- Linjen kører i dagtimerne med et interval på 20 min.
- Linjen kører ikke om aftenen.
- 30E har 22.200 køreplantimer i 2018

Top 10 største rejserelationer med rejsekort

1. Buddinge st. - Lyngby Storcenter
2. Ringvejsbroen - Herlev Hospital
3. Ringvejsbroen - Ishøj st.
4. Lyngby Storcenter - Buddinge Torv
5. Buddinge st. - Herlev Hospital
6. Buddinge st. - DTU
7. Lyngby Storcenter - DTU
8. Ishøj st. - Gladsaxe Trafikplads
9. Lyngby Storcenter - Carlshøjvej
10. Ishøj st. - Glostrup Hospital

Passager antal og økonomi

- 1 mio. passagerer årligt
- 9 mio. kr. i tilskudsbehov fra Region Hovedstaden
- Linjens selvfinansieringsgrad er på 56% (regionalt gennemsnit er 60 %)
- Tilskud pr. passager er 8,6 kr. (regionalt gennemsnit er 6,9 kr.)

Vigtige rejsemål

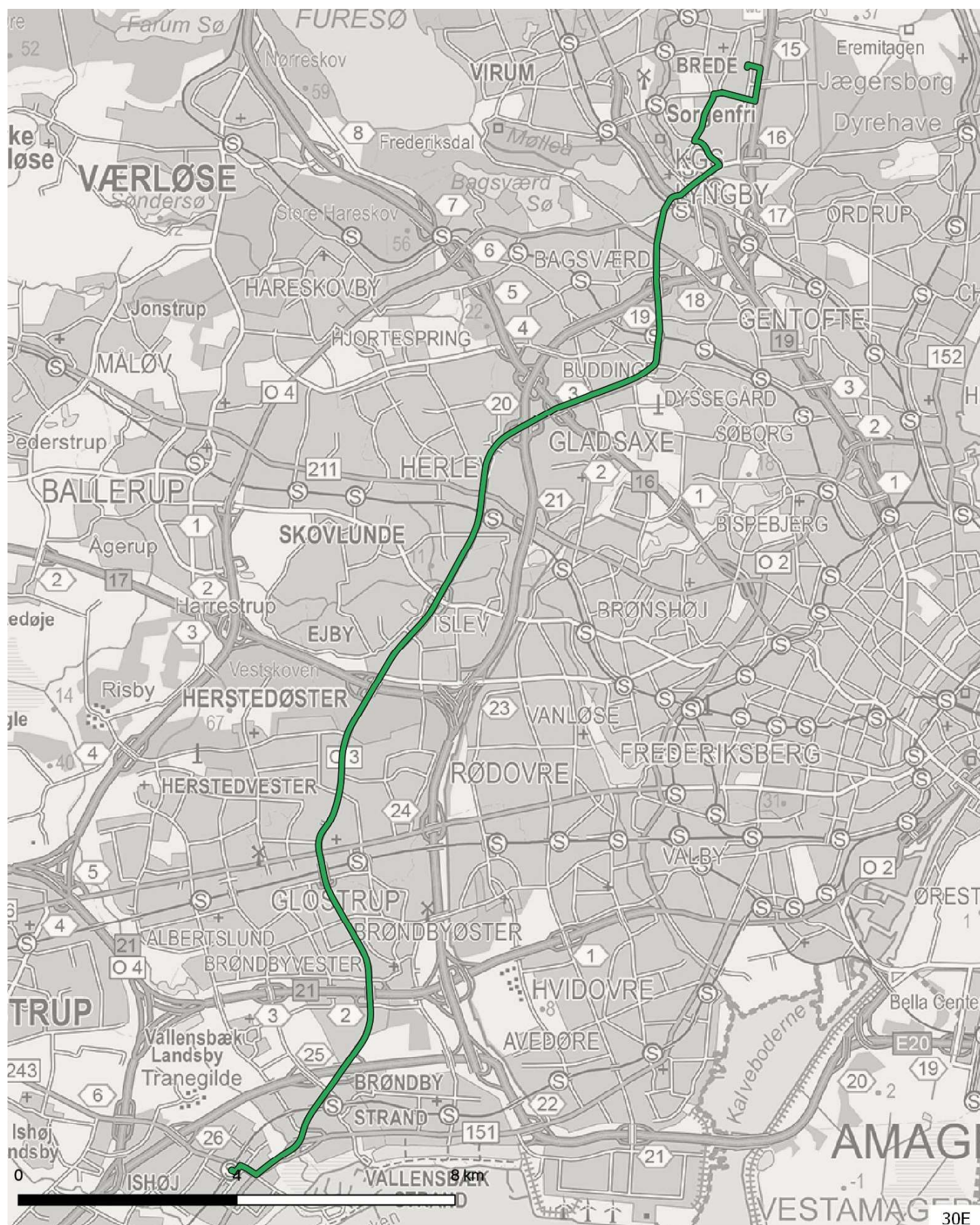
- Herlev Hospital
- Rigshospitalet—Glostrup
- DTU
- Lyngby Storcenter

Kontraktuelle forhold

- Kontraktstart 2013
- Linjen køres af Nobina Danmark
- 30E har garageanlæg i Glostrup
- Linjen køres med Diesel EEV/EURO VI busser



DTU (Bygning 118) - Ishøj St.





Gl. Holte (Øverødvej) - Ishøj St.

Det primære formål med 300S er at betjene virksomheder, hospitaler og uddannelsesinstitutioner langs Ring 3 omkring København. Linjen kører fra Gammel Holte i nord til Ishøj St. i syd og sikrer således betjening af Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Lyngby Centrum samt Herlev og Glostrup Hospitaler. Linje 300S er således en helt central linje for kollektiv trafik i omegnen af København. Korridorens vigtighed understreges yderligere af den fremtidige letbane i selvsamme korridor, som vil erstatte 300S med skinebåren trafik.

I myldretiden suppleres 300S af linje 30E.

Linje 300S nedlægges når letbanen åbner for betjening i Ring 3.

Køreplan

- Linjen kører i myldretiden med et interval på 6 min.
- Linjen kører i dagtimerne med et interval på 10 min.
- Linjen kører om aftenen med et interval på 20 min.
- 300S har 71.000 køreplantimer i 2018

Top 10 største rejserelationer med rejsekort

1. Lyngby st. - Buddinge st.
2. Glostrup st. - Ishøj st.
3. Lyngby st. - Buddinge Torv
4. Ringvejsbroen - Herlev Hospital
5. Lyngby st. - Herlev Hospital
6. Lyngby st. - DTU
7. Lyngby st. - Gammellosevej
8. Lyngby st. - Lyngby Svømmehal
9. Lyngby st. - Herlev Bymidte
10. Buddinge st. - Herlev Hospital

Passager antal og økonomi

- 4,5 mio. passagerer årligt
- 13 mio. kr. i tilskudsbehov fra Region Hovedstaden
- Linjens selvfinansieringsgrad er på 76% (regionalt gennemsnit er 60 %)
- Tilskud pr. passager er 3,0 kr. (regionalt gennemsnit er 6,9 kr.)

Vigtige rejsemål

- Herlev Hospital
- Rigshospitalet—Glostrup
- DTU
- Lyngby Storcenter

Kontraktuelle forhold

- Kontraktstart 2014
- Linjen køres af Nobina Danmark
- 300S har garageanlæg i Glostrup
- Linje 300S køres med Diesel EEV busser





Gl. Holte (Øverødvej) - Ishøj St.



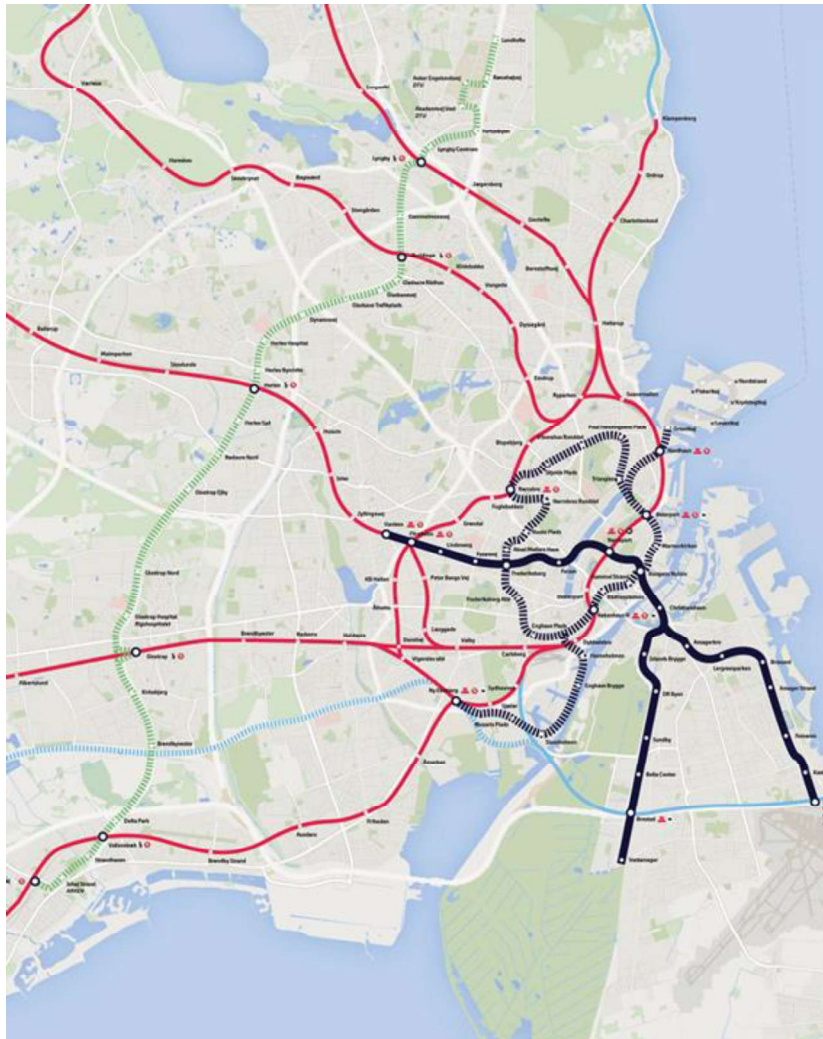
Fakta om letbanen



8. maj 2018 /

Rebekka Nymark, kundedirektør i Hovedstadens Letbane

Fakta om letbanen



- Kører hvert 5. minut mandag til lørdag og hvert 10. minut aftener og søndage
- Kl. 5 - 24 på hverdage
- Kl. 6 - 24 i weekender
- 29 stationer
- 6 S-togsstationer
- 13 - 14 mio. passagerer



Status

Ejergodkendelse og kontrakt
med entreprenører

Ekspropriationer

Ledningsomlægninger

Anlægsarbejde

Tidsplaner klar efter
sommerferien

Kontrakter

5 anlægskontakter, 3 entreprenører

- MJ. Eriksson A/S
- CG. Jensen A/S
- Aarsleff A/S

Kontrol- og vedligeholdelsescenter

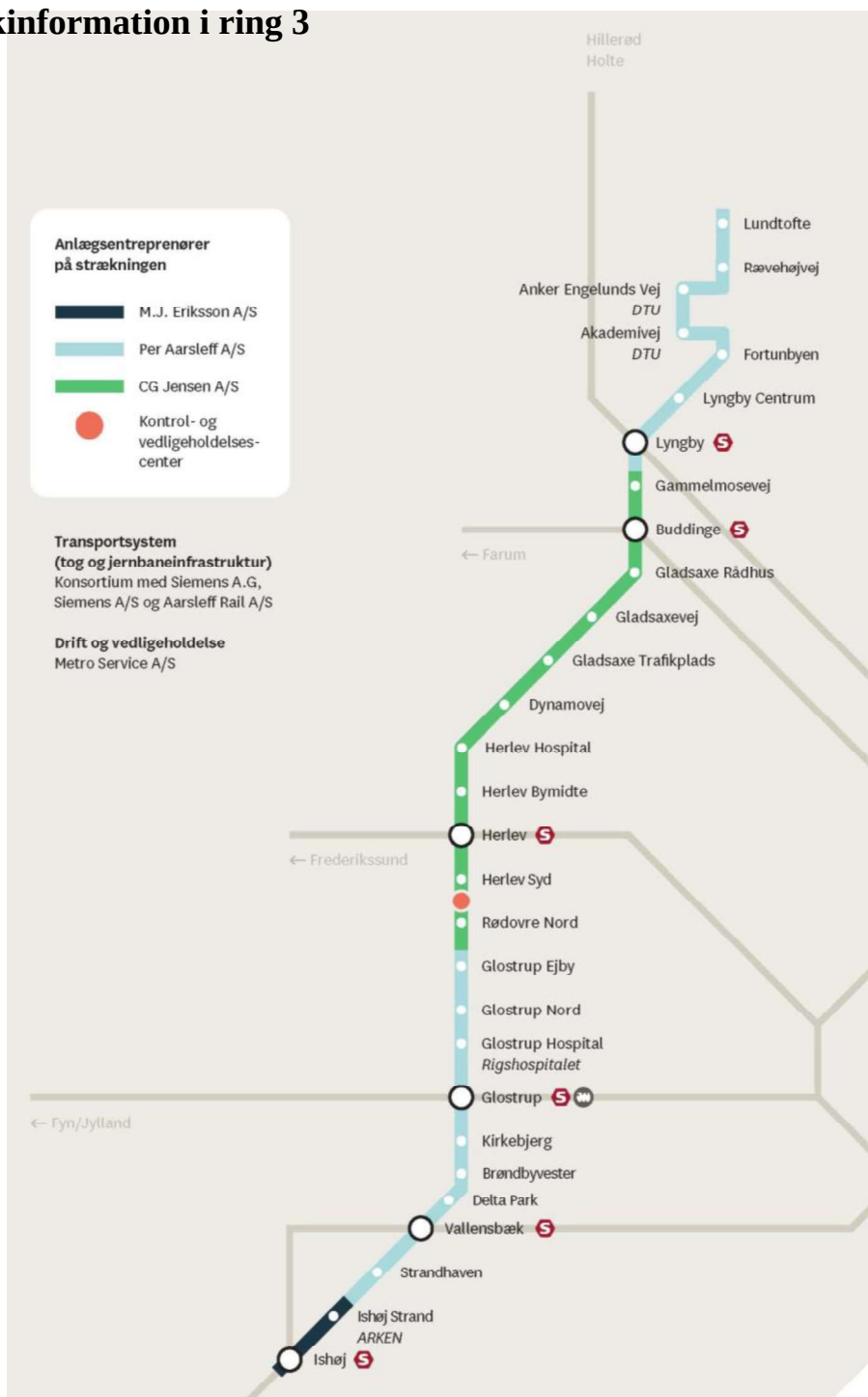
- CG. Jensen A/S

Transportsystem (tog og jernbaneinfrastruktur)

- Aarsleff Rail A/S & Siemens A/S

Drift og vedligehold i 15 år

- Metro Service A/S



Aktiviteter de kommende år

2018:

- Endeligt design af projektet
- Tidsplan fastlægges
- Ekspropriationer
- Ombygninger, nedrivninger, broarbejde
- De første ledningsomlægninger

2019:

- Ekspropriationer
 - Ledningsomlægninger
 - Anlægsarbejde begynder
-
- → Langsomt bliver projektet og generne ved anlægsarbejdet for alvor synlige for omgivelserne



Gener under byggeriet



Gener - generelt

- Længere rejsetid
- Støj

Krav

- Trafikanter skal kunne komme frem under hele byggeriet
- Støjgrænser og arbejdstider

Hjælp til trafikanter

- P4 Trafikradio, skiltning, Rejseplanen, trafikken.dk, Trafikinfo (app)

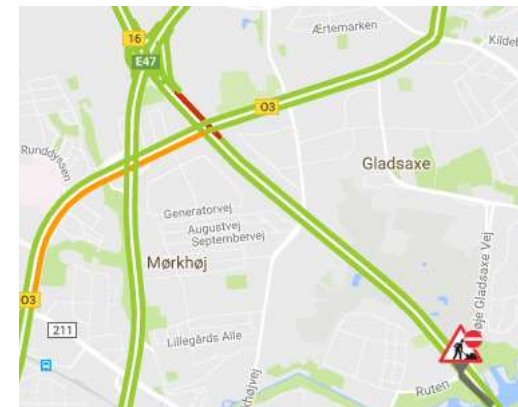
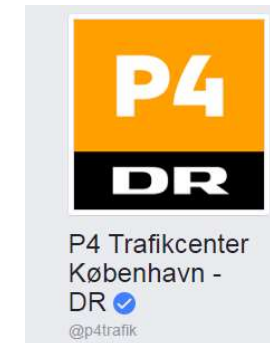
Begrænsning af støj

- Så vidt muligt arbejde i dagtimerne
- Krav om støjsvage maskineri/støjskærme
- Information og varslings

Informationsbehov hos virksomheder og handelsdrivende

- Fremkommelighed til virksomheder og butikker er det absolut vigtigste (trafikinformation):
- At information om ændringer for trafikanterne (medarbejdere/handlende) fås i god tid
- At man ét sted kan få det fulde overblik over letbanebyggeriet
- At trafikinformation/rejsetider kan nå helt ud til medarbejderne gennem fx intranet

De fremtidige gevinster ved letbanen skal også kommunikeres, fx tilgængelighed, fleksibilitet, driftssikkerhed og ingen myldretid (eget tracé)



Hvordan kan vi hjælpe?



- Opstartspakke til virksomheder med standardtekster om arbejdet
- Præsentationer for erhvervsnetværk, handelsstandsforeninger mm.
- Mulighed for at tilkøbe realtidsdata om trafikinformation til skærme, intranet o.l.
- Andre ønsker?

Her kan I finde information

Hjemkommune:

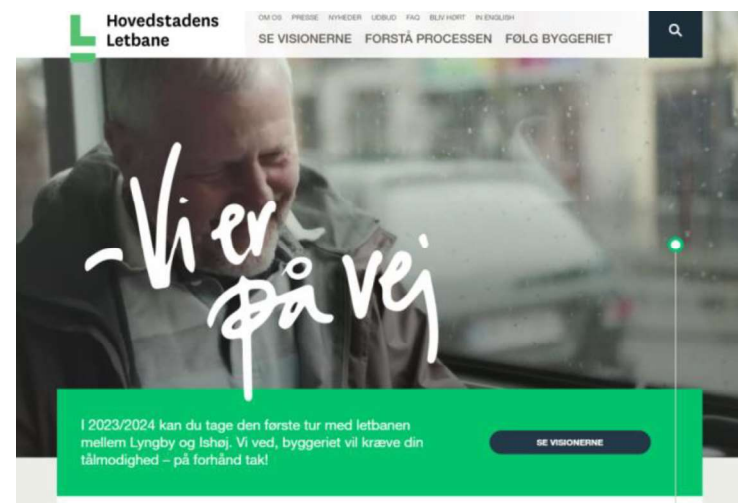
- Information om aktiviteter i lokalområdet
- Information via fx breve, hjemmeside, e-boks, sociale medier mv.

Hovedstadens Letbane:

- Dinletbane.dk for projekthinformation på tværs af projektet
- Byggeskilte langs vejen

Trafikinformation

- P4 Trafikradio, trafikken.dk, app'en Trafikinfo
- Færdselsskilte og elektroniske tavler
- Rejseplanen og dinoffentligetransport.dk for passagerer i offentlig transport



**Kontakt din kommune – eller
læs mere på dinletbane.dk**

Fakta

Kører 30 km inkl. stop

Kører hvert 5. minut kl. 6-19 (8-17)

Driftsstabilitet = 96%

Eksempler på rejsetider:

- Ca. 5 minutter mellem Lyngby Station og Buddinge Station
- Ca. 25 minutter mellem Buddinge Station og Glostrup Station

40 pct. både bor og arbejder/studerer i letbanekommunerne



Tak for opmærksomheden



Punkt nr. 4 - Meddelelser - Folkemødet 2018

Bilag 1 - Side -1 af 1

Tema	PROGRAM FOR FOLKEMØDET 2018			
Tidsrum	Torsdag 14. juni (Why Greater Copenhagen?)	Fredag 15. juni (Ingen vækst uden digitalisering)	Lørdag 16. juni (Fra silo til sammenhæng transporten i Greater Copenhagen)	Søndag 17. juni
09:00 - 09:30				
09:30 - 10:00				
10:00 - 10:30		Partiledertale		
10:30 - 11:00		Elektronista udfordrer Smart Citykøbing (Gate 21)	Nya förbindelser i Greater Copenhagen - Fernern Belt forbindelsen og HH-forbindelsen (Trafikcharter) (Region Skåne)	
11:00 - 11:30				
11:30 - 12:00				
12:00 - 12:30	Åbning	Digital infrastruktur i verdensklasse – kan vi lykkedes på markedsvilkår? (Gate 21)	Gränslös kollektivtrafik/sammanhängande transportsystem (Region Skåne)	Folkemødet lukker
12:30 - 13:00				
13:00 - 13:30		Partiledertale		
13:30 - 14:00	Cross Border Science and Society (ESS og potentialet for at tiltrække talenter og virksomheder) (ESS, COPCAP, BRSkåne)	Life Science revolutionen anno 2050 – er vi klar? (CIMT, CHC)	Fremtidens intelligente mobilitet er ikke for vanedyr! (Gate 21)	
14:00 - 14:30				
14:30 - 15:00				
15:00 - 15:30	Politisk åbningsdebat: Hvorfor metropolregioner? (Tiltrækning af talent og virksomheder; Tursime, transport)	Bedre brug af data skal sikre fremtidens Life Science succes (CHC, CIMT)	Hvem vil være milliardær? Supercykelstier og samfundsøkonomi (Supercykelstier)	
15.30- 16:00				
16:00 - 16:30				
16:30 - 17:00	Pre-dinner drink: Bestyrelsen inviterer politikere og interessenter til mingel (GCSC-sekretariatet)	Båtmingel ved Region Skåne (Hos Ehrenberg)		
17:00 - 17:30				
17:30 - 18:00				
18:00 - 18:30				
18:30 - 19:00				

Punkt nr. 5 - Meddelelser - Rullende dagsorden
Bilag 1 - Side -1 af 1

Udvalg	Forventet måned for behandling	Sagstitel	Problemstilling (Beslutning, drøftelse, orientering eller meddelelse)
21. juni 2018			
TU	21.06.2018	Grøn omstilling – regional kollektiv trafik	(Tema)drøftelse
TU	21.06.2018	Den statslige analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg	Drøftelse
TU	21.06.2018	Loop City (inkl. knudepunkter vedr. Lyngby st.)	Drøftelse
TU	21.06.2018	Trafikbestilling 2020 - principper	Drøftelse
TU	21.06.2018	Ombygning af Hillerød station	Orientering/beslutning
TU	21.06.2018	Letbanen – Anlægsprojekt	Orientering/drøftelse
28. august 2018			
TU	28.08.2018	Lokalbanen – anlægsmidler 2018	Beslutning
TU	28.08.2018	Letbaneanalyse Frederikssundsvej	Orientering
TU	28.08.2018	Trafikbestilling 2020	Drøftelse
TU	28.08.2018	ITS verdenskongres 2018	Meddelelse
2. oktober			
TU	02.10.2018	Trafikbestilling 2020	Beslutning
TU	02.10.2018	Fremtidens transport – Nye teknologier	(Tema)drøftelse
30. oktober			
TU	30.10.2018	Analyse – metro fra Ny Ellebjerg	Orientering
27. november 2018			
TU	27.11.2018	Østlig ringvej (Havnetunnel)	Orientering
TU	27.11.2018	Trafikplan 2021	Beslutning