

MILJØ- OG TRAFIKUDVALGET

MØDETIDSPUNKT

20-01-2015 16:45

MØDESTED

Mødelokale H3 på Regionsgården, Hillerød

MEDLEMMER

Bodil Kornbek	Deltog
Özkan Kocak	Deltog
Abbas Razvi	Deltog
Karsten Skawbo-Jensen	Deltog
Jens Mandrup	Deltog
Finn Rudaizky	Deltog
Carsten Scheibye	Deltog
Ole Stark	Deltog
Tormod Olsen	Deltog

INDHOLDSLISTE

1. Nye løsninger indenfor kollektiv trafik (Beslutningssag)
2. Det sammenhængende transportsystem (Drøftelsessag)
3. GREAT - Green Regions with Alternative fuels for Transport (Beslutningssag)
4. Grøn drift og udvikling (Beslutningssag)
5. Godkendelse af udkast til den regionale vækst- og udviklingsstrategi (Beslutningssag)
6. Flytning af lokalitet for udvalgs møde den 24. marts 2015 (Beslutningssag)
7. Foretræde for miljø- og trafikudvalget – tilføjelse til forretningsorden (Beslutningssag)
8. Trafikanalyser (Orienteringssag)
9. Høringssvar: Kongeindikator og ambitionsmål for driftsmålstyringen (Beslutningssag)
10. Afrapportering af Copenhagen Cleantech Cluster (Orienteringssag)
11. Data for jordforurening på nettet (Orienteringssag)
12. Status for øget kortlægningsindsats på Vestegnen og tilstødende kommuner (Orienteringssag)
13. Eventuelt

1. NYE LØSNINGER INDENFOR KOLLEKTIV TRAFIK (BESLUTNINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

I budgetaftalen for 2015 "Vi bygger fremtiden" er der afsat 10 mio. kr. til igangsættelse og udvikling af nye løsninger i den kollektive trafik. Målet er at finde nye løsninger på trænselsproblematikken i regionen, blandt andet ved at følge op på erfaringer med bedre mobilitetsplanlægning, herunder bedre tilgængelighed til hospitalerne. Med fokus på dette, har administrationen, i samarbejde med Movia, beskrevet hvorledes der opnås bedst fremkommelighed og mindsket trængsel for de afsatte midler, med fokus på både mobilitetsplanlægning, hospitalstrængsel og tilgængelighed.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at miljø- og trafikudvalget overfor forretningsudvalget og regionsrådet anbefaler:

1. **at** godkende prioriteringen af nye løsninger indenfor kollektiv trafik med følgende fire projekter

- ┆ Udviklingsprojekt for buslinjerne 300S og 330E
- ┆ Fremkommelighedsprojekter for buslinjerne 400S og 500S
- ┆ Fremkommelighedstiltag for buslinje 150S
- ┆ Mobilitetstiltag

Administrationen indstiller endvidere, at forretningsudvalget overfor regionsrådet anbefaler:

2. **at** udmønte 10 mio. kr. til prioriteringen af nye løsninger indenfor kollektiv trafik.

POLITISK BEHANDLING

1. Anbefalet.

SAGSFREMSTILLING

Administrationen har i dialog med Movia udarbejdet forslag til nye tiltag indenfor kollektiv trafik, der kan bidrage til at reducere trængslen og forbedre fremkommeligheden for regionens busser. Projekterne er særligt interessante at gennemføre i 2015, da staten har afsat en pulje til forbedring af den kollektive trafik i hovedstadsregionen. Puljen er på 50 mio. kr. og dækker op til 50 % medfinansiering af konkrete projekter. Administrationen foreslår, at der udmøntes 10 mio. kr. i 2015 jf. budgetaftalen til gennemførelse af nedenstående projekter.

Alle projekter vil bidrage til at busserne kommer hurtigere frem, hvilket medfører lavere driftsudgifter. Investeringerne forventes dermed at blive tjent hjem gennem billigere busdrift.

- ┆ Udviklingsprojekt i samarbejde med IBM (International Business Machines Corporation) om intelligent trafikstyring (ITS), som kan bidrage til at udvikle en bedre afvikling for linjerne 300S og 330E, som i anlægsfasen for letbanen ellers vil få markante fremkommelighedsproblemer. I udviklingsprojektet indgår dermed også en mobilitetsindsats, som baseres på ny teknologi. Forventet udgift: 1,5 mio. kr. Indsatsen kunne dække løsninger med dynamisk overvågning over klumpning af busser, fremkommelighed, overholdelse af køreplaner, udligningstid og lignende forhold.
- ┆ Fremkommelighedsforbedringer for linjerne 400S og 500S med støtte fra Trafikstyrelsen. I rapporter fra Movia peges på en række forbedringspotentialer, som vil give markante køretidsbesparelser. Forventet udgift: 5 mio. kr. til 500S og 1,5 mio. kr. til 400S.
- ┆ Fremkommelighedstiltag for linje 150S på Lyngbyvejen i Gentofte Kommune. Der skal i 2016 anlægges supercykelsti på strækningen, og en ombygning til gavn for bussens fremkommelighed vil give en række synergieffekter i forhold til anlægsarbejdet. Gentofte Kommune forventes ved samme lejlighed at etablere bedre skiftemuligheder på Kildegårds Plads. Forventet udgift: 1,5 mio. kr.
- ┆ Mobilitetstiltag og kommunikation i forlængelse af ovenstående projekter. Gennem mobilitetstiltag øges kendskabet til det forbedrede busprodukt, så flere finder vej til bussen. Forventet udgift: 0,5

mio. kr.

De tiltag som er peget på, er tidligere identificeret af Movia som værende tiltag med en fornuftig rejsetidsforbedring vurderet i forhold til omkostningen. Der er dermed desuden tale om en økonomisk gevinst, både i form af mindsket køretid samt øgede passagerindtægter, og udvælgelsen er sket med henblik på at få midlerne til at give så stor passagergevinst som muligt, og skære så meget af rejsetiden af som muligt.

Beløbene angiver regionens finansieringsandel af de udvalgte projekter og kan således alle gennemføres under forudsætning af statslig medfinansiering. Hvis ikke der opnås statslig medfinansiering vil ikke alle projekter kunne gennemføres. Her vil der blive foretaget en prioritering, hvor tiltag på linje 150S bliver prioriteret, og de resterende midler vil blive prioriteret til enten tiltag på linje 400S eller 500S, hvor der opnås bedste rejsetidsforbedring for midlerne, med det formål at opnå en så stor rejsetidsbesparelse at der kan spares en bus på den pågældende linje. Mobilitetstiltagene og udviklingsprojektet på linje 300S gennemføres uanset, og er uafhængige af fremkommelighedspuljens bevilling.

Endelig arbejdsdeling på fremkommelighedstiltag for linje 400S og 500S mellem Movia, Region Hovedstaden og de involverede kommuner er endnu ikke afklaret. Der lægges op til en arbejdsdeling, hvor kommunerne er ansvarlige for udførsel af tiltag, Region Hovedstaden for ansøgning til fremkommelighedspuljen, mens Movia bistår med projektarbejde og teknisk assistance. Der arbejdes videre med at definere denne arbejdsdeling.

De forskellige tiltag passer godt sammen i forhold til budgetaftalen for 2015, hvor fokus er på at finde nye løsninger indenfor kollektiv trafik til at skabe bedre fremkommelighed, mindsket trængsel, med fokus på mobilitetsplanlægning og til at medvirke til bedre fremkommelighed ved hospitalerne. De regionale linjer 400S, 500S og 150S har mere end 10 mio. årlige påstigere, og en bedre fremkommelighed og hurtigere rejse vil medvirke til at flytte passagerer fra bilen til den kollektive trafik og mindske trængslen ved de transportkorridorer, som i dag er særligt ramt i myldretiden.

Et fokus på mobilitetsplanlægning og kommunikation vil gøre at den forbedrede rejsetid kan kommunikeres klarere til særligt de virksomheder, hvor medarbejderne vil kunne opleve en forbedret rejsetid. Ligeledes vil udviklingsprojektet på linje 300S og 330E kunne skabe en hurtigere og mere effektiv linje, med fokus på, at linjen kan tilpasses til letbanen og passagerne kan opleve et samlet løft i den kollektive trafik i Ring 3 transportkorridoren. Yderligere vil udviklingsprojektet anvendes til at implementere nye metoder til dynamisk overvågning af driftsdata, som vil kunne benyttes fremadrettet, også på andre linjer. Særligt ved Herlev og Glostrup Hospital er trængslen tung i myldretiden, og projekterne vil være medvirkende til at mindske denne.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Den samlede udgift på 10 mio. kr. til prioriteringen af nye løsninger indenfor kollektiv trafik er afsat i budgetaftalen 2015 "Vi bygger fremtiden" under det regionale udviklingsområde.

KOMMUNIKATION

Det er hensigten at de store tiltag, der udføres skal kommunikeres i forbindelse med lancering, eventuelt i samarbejde med Movias presseafdeling, men det er ikke endeligt planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen behandles i forretningsudvalget den 27. januar 2015 og regionsrådet den 3. februar 2015.

DIREKTØRPÅTEGNING

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

15000101

2. DET SAMMENHÆNGENDE TRANSPORTSYSTEM (DRØFTELSESSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

På miljø- og trafikudvalgets møde den 26. august 2014 havde udvalget en temadrøftelse om fremtidsvisioner for trafik og miljø. I denne forbindelse var der et ønske om, at udvalget senere ville drøfte et regionalt udspil til et sammenhængende transportsystem. På mødet vil der blive vist en præsentation.

INDSTILLING

Administrationen indstiller:

at miljø- og trafikudvalget drøfter mulighederne for et sammenhængende transportsystem.

POLITISK BEHANDLING

Drøftet.

SAGSFREMSTILLING

Regionen arbejder med trafik i en række sammenhænge. Det drejer sig primært om følgende:

- ┆ Bestilling af kollektiv trafik og medejer af Trafikselskabet Movia
- ┆ Finansiering og medejerskab af Letbanen i Ring 3
- ┆ Forbedret trafikadgang til Københavns Lufthavn
- ┆ Hurtige togforbindelser til naboregionerne
- ┆ Fremme af elbiler
- ┆ Udvikling af cykelinfrastrukturen, herunder supercykelstier

Derudover arbejder regionen i en række sammenhænge sammen med, f.eks. Movia, Gate 21, hospitals- og uddannelsesinstitutioner om at fremme miljøvenlig person- og varetransport samt sikre den fornødne udbygning af infrastrukturen, som muliggør en effektiv rejse for pendlere og øvrige trafikanter.

På miljø- og trafikudvalgets møde den 30. september 2014 var forslaget til Copenhagen Trafikcharter på dagsordenen. Trafikcharteret blev vedtaget af regionsrådet den 28. oktober 2014 med en tilføjelse om at arbejde for en trafiklignende adgang af Bornholm, således at transport af gods og personer over vand kommer til at koste det samme som over land. Regionsrådet understregede dog, at regionsrådet ikke har taget stilling til eller givet tilslutning til de enkelte elementer, som er nævnt i trafikcharteret.

Arbejdet med et sammenhængende transportsystem er et udtryk for, at der er behov for en regional indsats for at prioritere en række centrale forbedringer i transportsystemet, både hvad angår udbygning af vejforbindelser og tog- og busforbindelser, samt organisatoriske forbedringer i den kollektive trafik. Det er imidlertid administrationens opfattelse, at elementerne i et sammenhængende transportsystem løbende vil ændre sig, f.eks. i forbindelse med regionens årlige trafikbestilling og nye forslag til letbaner som et resultat af Transportministeriets store letbane og BRT-analyse, hvorfor flere drøftelser i udvalget vil være en mulighed.

Administrationen vil derfor foreslå, at et forslag til et sammenhængende transportsystem fremlægges i udvalget til beslutning to gange årligt sammen med en status for det hidtidige arbejde og et bud på kommende initiativer.

Regeringen og Danske Regioner har med en aftale om regionernes økonomi 2015 besluttet, at der skal gennemføres en analyse af tilbringertrafikken til togene for at sikre bedre sammenhæng i den kollektive trafik. Kommissoriumet for arbejdsgruppen hertil er vedlagt til orientering.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES**DIREKTØRPÅTEGNING**

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

14011646

BILAGSFORTEGNELSE

- 1. Konsolideret kommissorium for arbejdsgruppe om kollektiv trafik
- 2. Præsentation vist og drøftet på mødet

3. GREAT - GREEN REGIONS WITH ALTERNATIVE FUELS FOR TRANSPORT (BESLUTNINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Region Hovedstaden har muligheden for at gå med som partner i et nyt internationalt infrastrukturprojekt. Projektet, GREAT (Green Regions with Alternative fuels for Transport), igangsættes for at sætte handling bag ordene i den politiske strategi for STRING fra november 2013: "Green Growth in STRING". Formålet med projektet er at skabe en transportkorridor med mulighed for at hurtig-oplade elbiler samt tanke gas og brint. Korridoren strækker sig fra Hamborg til Oslo - via hovedstadsregionen. Region Hovedstaden har desuden et mål om at blive en grøn og innovativ metropol, CO₂ er kongeindikator for dette mål. Det er et mål, som projektet understøtter ved at fremme klimavenlig transport.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at miljø- og trafikudvalget overfor forretningsudvalget og regionsrådet anbefaler:

1. **at** godkende at Region Hovedstaden indgår som partner i projektet.

Administrationen indstiller endvidere, at forretningsudvalget overfor regionsrådet anbefaler:

2. **at** godkende udmøntningen af 1 mio. kr. som medfinansiering af projektet fra 2016-2019.

POLITISK BEHANDLING

1. Anbefalet.

SAGSFREMSTILLING

Politisk forum for STRING-samarbejdet imellem regioner og byer i Nordtyskland og Øresundsregionen besluttede i september 2014 at udarbejde en ansøgning til EU CEF (Connection Europe Facility). Ansøgningsfristen for projekter til CEF er den 26. februar 2015.

Det internationale infrastrukturprojekt, som Region Hovedstaden kan gå med som partner i, har til formål at skabe en transportkorridor fra Oslo i nord til Hamborg i syd med el-ladestander og stationer med alternative brændstoffer. Det er et fire-årigt projekt med forventet opstart i 2016 og skal implementeres i samarbejde imellem offentlige myndigheder, universiteter og virksomheder.

Projektet er nævnt under temaet grøn mobilitet i STRING's strategi for grøn vækst: 'Green Growth in STRING' fra november 2013. Projektet kaldes i strategien for 'Ecofriendly Highway' men har siden hen skiftet navn til 'GREAT'.

Region Hovedstaden har været projektleder på opgaven med at udarbejde ansøgningen. Det er sket i tæt samarbejde med de andre STRING partnere og STRING sekretariatet. Korridorprojektet har fået navnet GREAT, som står for Green Regions with Alternative fuels for Transport. Målet er at skabe bæredygtig mobilitet gennem hele korridoren.

GREAT vil blive den første korridor (af de 9 TEN-T multimodal Core Network Corridors, udpeget af EU), der lever fuldt ud op til det nye EU direktiv for alternative brændstoffer (Alternative fuels Directive 2014) og dermed giver borgere, turister og erhvervsliv mulighed for at transportere sig fra Oslo til Hamborg på el og alternativ brændstof. Korridoren er allerede forsynet med muligheder for at lade op med el og tanke brint samt flydende og komprimeret naturgas (LNG/CNG). Der er dog forsat huller på strækningen. GREAT projektet vil lukke disse huller igennem et offentligt-privat partnerskab. Private investorer indgår derfor som partnere i projektet.

Parallelt med udbygningen af GREAT korridoren vil der blive arbejdet med implementeringsstrategi, brugeranalyser, businesscase og politisk arbejde. Det skal sikre, at slutbrugerne, så snart infrastrukturen er på plads, får kendskab til de nye muligheder for at køre fossilfrit. Investeringerne bliver kommunikeret

tydeligt ud til slutbrugerne for at sikre at elbiler og køretøjer drevet af andre alternative brændstoffer tager markedsandele fra de fossile køretøjer.

Målet er:

- ▮ at reducere drivhusgasser og partikler fra transportkorridoren med løsninger baseret på vedvarende energi og innovativ energieffektivitet.
- ▮ at synliggøre STRING regionen som en innovativ og grøn region inden for grønne mobilitetsløsninger.
- ▮ at skabe arbejdspladser og tiltrække virksomheder/investeringer i forbindelse med alternative brændstoffer og bæredygtig transport.

Et fokus i projektet bliver at skabe ens betalingsløsninger på tværs af landegrænser samt en fælles tværnational strategi. Det er centralt for projektets succes at få nedbrudt de nationale barrierer i forbindelse med GREAT korridoren. Derfor er et fælles politisk engagement med deltagelse af alle STRING regionerne vigtigt.

Budget

Projektøkonomien er først endeligt afklaret tæt på ansøgningsfristen i slutningen af februar 2015.

Men administrationen forventer, at det samlede projektbudget løber op i 12-15 mio. euro, afhængigt af hvor mange private investorer, som går med i projektet. Anlægs- og infrastrukturen bliver finansieret af de private partnere. Infrastrukturinvesteringerne forventes at løbe op i cirka 70 % af projektsummen og de resterende cirka 30 % går til fællesudgifter (projektledelse og -administration samt kommunikation).

Alle regioner bidrager økonomisk ligeligt med antal årsværk i projektet. På nuværende tidspunkt, har det ikke været muligt for Københavns Kommune og Hamborg at finde økonomisk bidrag til projektet. Der arbejdes fortsat på at finde midler, så alle regioner kan bidrage ligeligt til projektet inden ansøgningsfristen ultimo februar 2015. Det årlige bidrag per region vil udgøre ca. 35.000 euro (cirka 260.000 kr.) samt et halvt årsværk for hvert af de fire projektår, da Region Halland og Region Västra Götaland har sagt ja til at indgå i projektet med samme økonomiske vilkår som Region Hovedstaden. Hvis Københavns Kommune og Hamborg ikke finder økonomiske midler til projektet vil de ikke få samme beslutningskompetence som de andre regioner i samarbejdet, men vil indgå som supportpartnere fremfor beslutningspartnere. For hver af de seks beslutningsregioner svarer det til en årlig omkostning for hver region på knap 60.000 euro. Det suppleres med 50 % oveni fra EU CEF, som vil indgå i det samlede budget for GREAT projektet.

Regionernes midler vil primært gå til fællesudgifterne (projektledelse og -administration samt kommunikation). Denne del forventes at beløbe sig til 4.05 mio. euro eller cirka 30 % af projektsummen. De private partnere forventes at bidrage med cirka 50 % og de offentlige partnere med cirka 50 % til denne del. Desuden vil regionernes bidrag gå til politiske sager, udvikling af businesscases og evaluering.

Partnere i GREAT

Leadpartner	Region Skåne
Partnere	Region Hovedstaden, Region Sjælland, Schleswig-Holstein, Region Halland, Region Västra Götaland
Eksterne partnere	Københavns Kommune, Hamborg samt en norsk sammenslutning af Oslo kommune, Akershus og Østfold fylkeskommuner (alle mangler afklaring)
Private partnere	E.ON gas (S), E.ON e-Mobility/Nissan (DK), Fordongas (S)
Private interessenter	DHL, Schenker, Volvo, Scania, Nissan-Renaault, BMW, VAG, Hyundai, m.fl.
Universiteter	DTU, RUC, Teknisk Universitet Hamborg

Der er tale om et markant offentligt/privat partnerskab, hvor de private partnere leverer 'hardware' fx.

hurtig-ladere til elbiler, gas- og hydrogenstationer. Andelen af privat kapital i projektet er forholdsvis stort (cirka 70 %).

Den videre proces

Region Skåne overtager lead rollen fra Region Hovedstaden i forbindelse med at arbejdet med ansøgningen afsluttes primo 2015. Region Hovedstaden rolle i GREAT projektet vil fremover være på lige fod med de andre STRING partnere. Efter ansøgningen er sendt til CEF den 26. februar 2015, vil der være en del mindre direkte aktivitet i tilknytning til projektet. Svar på ansøgningen forventes at være kendt i 2. halvår af 2015. Projektet opstartes i januar 2016, såfremt der opnås medfinansiering fra EU CEF.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Projektet opstarter i 2016 hvorfor finansieringen på 1 mio. kr. fra bevillingsområdet øvrig regional udvikling ligeledes ligger i 2016.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen behandles i forretningsudvalget den 27. januar 2015 og regionsrådet den 3. februar 2015.

DIREKTØRPÅTEGNING

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

14013914

BILAGSFORTEGNELSE

1. Fakta og beskrivelse af GREAT projektet

4. GRØN DRIFT OG UDVIKLING (BESLUTNINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Rammen for Region Hovedstadens arbejde med miljø, energi og klima på hospitaler og virksomheder har siden 2012 været Strategi- og handlingsplan for bæredygtig udvikling 2012-2015. Miljø- og trafikudvalget fik den 26. august 2014 forelagt en status for realisering af strategi- og handlingsplanen. Konklusionen var, at regionen er et stykke fra at realisere de politisk vedtagne 2015-mål.

Som et led i at indfri den politiske målsætning om en grøn og innovativ metropol er administrationen ved at udvikle det koncernfælles strategisk indsatsområde, Grøn drift og udvikling, som erstatning for strategi- og handlingsplanen.

INDSTILLING

Administrationen indstiller til miljø- og trafikudvalget:

1. **at** drøfte ambitionen for Grøn drift og udvikling som grundlag for det videre arbejde, og
2. **at** godkende, at Grønt regnskab 2014 bliver integreret i de tre temaplaner (energi, affald og transport).

POLITISK BEHANDLING

1. Drøftet.
2. Godkendt.

SAGSFREMSTILLING

Region Hovedstaden kan som landets eneste metropolregion og samtidig en af landets største offentlige virksomheder gå forrest i den grønne omstilling for at realisere det nationale mål om et fossilfrit Danmark i 2050. Det er mange fordele ved at regionen påtager sig en førerposition:

- ▮ Ekspertter vurderer, at hvis der ikke handles på klimaudfordringen nu, vil det medføre meget store økonomiske udgifter og uoprettelig skade for natur og mennesker.
- ▮ Regionens energi- og resourceeffektiviseringer vil føre til store driftsbesparelser. Besparelser, der forventes at stige yderligere i takt med at de globale energi- og råvarepriserne presses i vejret på sigt. Hospitalernes årlige udgift til el, varme og vand er godt 500 mio. kr. og besparelspotentialet er fortsat stort.
- ▮ Iagtagere forventer, at klimateknologier har et stort globalt vækspotentiale både på kort og lang sigt. En fokuseret omstilling i Region Hovedstaden vil øge omsætningen og innovationskraften i grønne virksomheder i Danmark og dermed skabe nye jobs og eksportindtægter.

Ambitionen

Danmark har som mål at energi til el, varme, industri og transport skal dækkes af vedvarende energi i 2050, mens energiforsyningen til el- og varme skal være dækket af vedvarende energi i 2035. Den kommende regionale vækst- og udviklingsstrategi (ReVUS) vil indeholde et meget ambitiøst langsigtet CO2-visionsmål for hovedstadsregionen. Det er forventningen, at målet i overensstemmelse med de regionalpolitiske ambitioner vil være mere ambitiøst end de nationale 2035 og 2050 mål.

Visionsmålet vil være gældende for både regionen som geografi såvel som regionen som virksomhed. ReVUS er således bl.a. en fortælling om, at regionen skal være ledende i grøn vækst via en fokuseret klimaindsats rettet mod både regionen som geografi og som virksomhed.

Indsatsområdet Grøn drift og udvikling (GDU) skal bidrage til at indfri den politiske målsætning om en grøn og innovativ metropol ved en målrettet, koncernfælles og ambitiøs indsats for at styrke grøn drift og udvikling på regionens hospitaler, virksomheder og koncerncentre. GDU's resultatskabelse vil blive målt på omfanget af indsatsens CO2-reduktion. Der vil i den forbindelse blive udarbejdet koncernfælles reduktionsmål på den korte bane, som understøtter indfrielsen af visionsmålet.

Handlingsplaner

GDU vil blive bygget op om tre koncernfælles temaområder: energiforbrug og produktion, affaldsressourcer samt transport. Det er på disse områder, at muligheden for at nedbringe regionens CO₂-udledning er størst. Indirekte udledninger fra bl.a. produktion og transport af de varer og produkter, som regionen køber i udlandet, er ikke en del af GDU.

For hvert temaområde udarbejdes koncernfælles handlingsplaner med baseline. Handlingsplanerne vil også indeholde en række koncernfælles indsatsområder, som tilsammen skal bidrage til realisering af det koncernfælles reduktionsmål på den korte bane med start i indeværende valgperiode.

Desuden udarbejdes en samlet cost-benefit analyse af alle indsatser i GDU. Formålet er at kunne sætte investeringen/udgiften i forhold til CO₂-reduktionen, driftbesparelsen, grøn vækstpotentialet mm. Udfra cost-benefitanalysen kan der prioriteres mellem alternative indsatser på et oplyst og transparent grundlag.

Indsats på længere sigt

Region Hovedstaden vil formentlig kun kunne nå et stykke af vejen mod at indfri de ambitiøse reduktionsmål med de traditionelle virkemidler som energieffektiviseringer, indkøb af grønne køretøjer mm. Derfor er der behov for at indtænke en række nye veje i GDU på længere sigt. Det kan fx dreje sig om effektivisering af hospitalernes FM-enheder (facility management), hospitalsplanlægning, øget fokus på nybyg/tilbyg/ombyg mm.

Grønt regnskab 2014

Region Hovedstaden har siden 2008 udarbejdet et grønt regnskab for regionen som virksomhed, hvor der gøres status på de vigtigste miljø- og klimaparametre forbundet med hospitals- og institutionsdrift i forhold til en række mål fastsat af regionsrådet. Med regionens strategiarbejde fokus og forenkling fokuserer den nye indsats for grøn drift og udvikling på hospitalerne på indsatser relateret til kongeindikatoren CO₂, via temaområderne energi, affaldsressourcer og transport. CO₂-mål for de tre temaområder udvikles i foråret-sommeren 2015.

For at sikre overensstemmelse mellem det grønne regnskab og GDU er det administrationens anbefaling, at der ikke udarbejdes et samlet grønt regnskab for 2014. Til gengæld indhentes fortsat energi- og affaldsdata, der omregnes til CO₂-udledning, ligesom der indhentes CO₂ data vedrørende transport. Disse data integreres i de respektive handlingsplanerne for de tre temaer.

Fra 2015 udgives et årligt klimaregnskab, der gør status på de nye CO₂-mål i GDU, som forventes vedtaget i sommeren 2015.

Politisk proces

Der er følgende milepæle i den politiske proces det næste halve år:

24. februar 2015: Anbefalinger til brug af 25 mio. kr. afsat til energibesparelser i budget 2015 forventes fremlagt på miljø- og trafikudvalgsmøde og efterfølgende i forretningsudvalg/regionsråd.

5. maj 2015: Visions- og reduktionsmål i den kommende regionale klimaplan og dermed for GDU indsatsen forventes fremlagt for miljø- og trafikudvalget og efterfølgende i forretningsudvalg/regionsråd.

5. maj 2015: Energiplanen med tilhørende besparelser- og investeringskatalog forventes fremlagt for miljø- og trafikudvalget.

24. juni 2015: Affaldsressourceplan og transportplan samt samlet besparelser- og investeringskatalog for hele GDU indsatsen (energi, affald og transport) forventes fremlagt for miljø- og trafikudvalget.

Efter sommerferien 2015: Samlet planer med besparelser- og investeringskatalog for hele GDU indsatsen forventes fremlagt til beslutning i forretningsudvalg/regionsråd.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingerne indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Der er udarbejdet en overordnet ramme for kommunikationsindsatsen for Grøn drift og udvikling. Administrationen er ved at tilrettelægge den konkrete kommunikationsindsats for energi-, affaldsressource-, og transportplanerne samt for Grøn drift og udvikling samlet set. Desuden vil brugen af de 25 mio. kr. til energibesparelser i 2015 blive kommunikeret i en pressemeddelelse efter behandlingen i regionsrådet.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES**DIREKTØRPÅTEGNING**

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

14008498

5. GODKENDELSE AF UDKAST TIL DEN REGIONALE VÆKST- OG UDVIKLINGSSTRATEGI (BESLUTNINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Regionsrådet skal med inddragelse af Vækstforum udarbejde en regional vækst- og udviklingsstrategi (ReVUS), der redegør for den fremtidige udvikling for regionen og for de initiativer, der vil blive igangsat for at følge op på strategien. Administrationen har udarbejdet et udkast til den regionale vækst- og udviklingsstrategi, som forelægges til godkendelse, før det ultimo februar afsendes til lovpligtige høring i Danmarks Vækstråd den 12. marts 2014. Udarbejdelse af handlingsplanen med nærmere beskrivelse af de enkelte initiativer vil ske i foråret 2015.

Miljø- og trafikudvalget har særlig faglig interesse i effektiv og bæredygtig mobilitet samt grøn og smart vækst, mens erhvervs- og vækstudvalget har ansvaret for den samlede vækst- og udviklingsstrategi.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at miljø- og trafikudvalget overfor erhvervs- og vækstudvalget anbefaler:

1. **at** udkast til den regionale vækst- og udviklingsstrategi godkendes med henblik på høring i Danmarks Vækstråd 12. marts 2015 for så vidt angår effektiv og bæredygtig mobilitet samt grøn og smart vækst, som er af særlig relevans for miljø- og trafikudvalget.

Administrationen indstiller, endvidere at erhvervs- og vækstudvalget overfor forretningsudvalget og regionsrådet anbefaler:

2. **at** udkast til den regionale vækst- og udviklingsstrategi godkendes med henblik på høring i Danmarks Vækstråd 12. marts 2015,

3. **at** regionsrådsformanden på baggrund af høringssvaret fra Danmarks Vækstråd godkender eventuelle ændringer forud for den offentlige høring fra 27. april til 19. juni 2015

POLITISK BEHANDLING

Formanden satte indstillingens punkt 1 under afstemning:

For stemte: A (2), B (1), C (1), F (1), O (1), V (2), i alt 8

Imod stemte: Ø (1), i alt 1.

I alt: 9

Indstillingens punkt 1 var herefter anbefalet.

Mindretalsudtalelse fra Tormod Olsen (Ø): "På trods af rigtig mange gode hensigter, mener vi ikke, at den regionale vækst- og udviklingsstrategi er helt i overensstemmelse med Enhedslistens politik. Vi er særligt modstandere af tankerne om OPP, og vi mener der mangler initiativer omkring organisering af udsatte arbejdsmarkeder og socialøkonomiske virksomheder. Dertil er vi urolige over for vejudbygninger som løsning på de trafikale udfordringer."

SAGSFREMSTILLING

Baggrund

Udkastet til den regionale vækst- og udviklingsstrategi bygger på analyser af regionens erhvervsmæssige styrkepositioner og udfordringer samt et diskussionsoplæg, der har været drøftet på dialogmøder med virksomheder, universiteter, interesseorganisationer m.fl. Desuden er der afholdt ReVUS-seminar med Vækstforum den 25. juni 2014 og møder med flere af regionens kommuner. Formålet med den omfattende dialogproces er at skabe grundlag for, at ReVUS samler kommuner, universiteter og virksomheder om fælles målsætninger for hele regionen, som der er bredt ejerskab til, samt at der igangsættes fælles større satsninger.

Politisk proces

Udkast til den regionale vækst- og udviklingsstrategi bliver behandlet i erhvervs- og vækstudvalget samt miljø- og trafikudvalget den 20. januar 2015. Derefter behandler forretningsudvalget udkastet, og den 3. februar drøftes det i regionsrådet. Herefter justeres udkastet på baggrund af drøftelserne, hvorefter det sendes til høring i Danmarks Vækstråd, som behandler udkastet den 12. marts 2015. Vækstforum afgiver bemærkninger til formanden den 9. marts 2015, således at formanden har mulighed for at tage Vækstforums bemærkninger med til høringen i Danmarks Vækstråd. Administrationen afsender udkast til den regionale vækst- og udviklingsstrategi til Danmarks Vækstråd ultimo februar 2015, senest 14 dage før mødet den 12. marts 2015.

Datoer for behandling af udkast til den regionale vækst- og udviklingsstrategi frem mod endelig godkendelse fremgår af bilag 3.

Udkast til den regionale vækst- og udviklingsstrategi

Det foreslås, at Region Hovedstadens regionale vækst- og udviklingsstrategi (bilag 1) bliver en kort og fokuseret strategi, der samler kommuner, virksomheder, organisationer og universiteter om fælles politiske mål og fælles indsatser. Med udgangspunkt i regionens styrkepositioner og udfordringer i forhold til vækst og udvikling, er der udvalgt fire strategiske temaer og to rammevilkår, der fokuserer regionens erhvervs- og udviklingsarbejde i de kommende år. Ved at sætte ind på disse områder, bidrages der til at nå målsætningerne om at udvikle ekspansive vidensmiljøer, en grøn og innovativ metropol samt stærk infrastruktur. Dermed sikres de bedste betingelser for at skabe en attraktiv metropol med høj vækst og livskvalitet.

De to rammevilkår er:

- ▮ Effektiv og bæredygtig mobilitet
- ▮ Kompetent arbejdskraft og internationalisering

De fire væksttemaer er:

- ▮ Sund vækst
- ▮ Grøn vækst
- ▮ Kreativ vækst
- ▮ Smart vækst

Hvert tema indeholder forslag til konkrete initiativer, der bidrager til udmøntningen af den regionale vækst- og udviklingsstrategi. Regionsrådet har med budget 2015 afsat 40 mio. kr. om året over de næste fire år. Nogle initiativer igangsættes umiddelbart efter vedtagelsen af strategien i september 2015, mens andre kræver mere forarbejde og vil kunne igangsættes inden for få år. Initiativerne er udvalgt med udgangspunkt i målsætningerne inden for hvert tema. Det er ambitionen, at strategien udmøntes gennem store fælles markante satsninger, der skaber effekt på vækst og udvikling i hovedstadsregionen.

Ud over den forelagte strategi (bilag 1), vil der blive udarbejdet en handlingsplan med nærmere beskrivelse af de enkelte initiativer i foråret 2015. Bilag 2 viser et eksempel på en beskrivelse af et initiativ.

Tæt samarbejde om implementering

Det er et fundament for udmøntningen af den regionale vækst- og udviklingsstrategi, at den samler kommuner, virksomheder, organisationer og universiteter omkring fælles politiske mål. Strategien skal imødekomme de udfordringer og behov, som aktørerne i regionen vurderer som afgørende for hovedstadsregionens vækst og udvikling. Derfor har administrationen gennemført en række dialogmøder med kommuner, virksomheder, organisationer og universiteter (bilag 4) foruden drøftelser i Vækstforum Hovedstaden, erhvervs- og vækstudvalget, miljø- og trafikudvalget, foretningsudvalget, regionsrådet, Kommunekontakttråd Hovedstaden (KKR) samt kommunaldirektørerne for alle 29 kommuner, Klimapolitisk Forum, Administrativt Klimaforum og embedsmandsudvalget for vækst, uddannelse og beskæftigelse under KKR i løbet af 2014.

Tilbagemeldinger fra kommuner, virksomheder, organisationer og universiteter viser opbakning til en fælles, fokuseret og ambitiøs strategi for regionens udvikling, samt opbakning til at fokusere på regionens styrkepositioner på sund, grøn, kreativ og smart vækst. Der er et stort ønske om færre, men større fælles

og mere fokuserede satsninger inden for centrale regionale udfordringer, som parterne kan samles om.

Den videre proces

Arbejdet med den regionale vækst- og udviklingsstrategi er inddelt i tre faser, som fremgår af bilag 4:

Fase 1: Udarbejdelse og drøftelse af diskussionsoplæg (august-september 2014)

Fase 2: Udarbejdelse og drøftelse af første udkast til ReVUS (oktober 2014-marts 2015)

Fase 3: Godkendelse og høring af endeligt forslag til ReVUS (marts-september 2015)

Fase 2 dækker oktober til marts 2015. Udkast til ReVUS forventes godkendt i erhvervs- og vækstudvalget samt miljø- og trafikudvalget den 20. januar 2015 og regionsrådet den 3. februar 2015. Den 9. marts 2015 kommenterer Vækstforum udkastet til ReVUS. På baggrund af høringssvaret fra Danmarks Vækstråd udarbejdes en tilrettet version af ReVUS, som foreslås godkendt af regionsrådsformanden forud for den offentlige høring 27. april til 19. juni 2015. Forud for høringen i Danmarks Vækstråd kan der blive behov for, at administrationen laver mindre redaktionelle rettelser i strategien i samspil med regionsrådsformanden.

Fase 3 dækker marts til september 2015. I den offentlige høringsfase, som forventes at vare fra 27. april til 19. juni 2015, er den regionale vækst- og udviklingsstrategi offentligt tilgængelig, og det vil være muligt at indgå i dialog med interessenter om strategien. Efter den offentlige høring indarbejdes høringssvarene i ReVUS, hvorefter den forelægges til godkendelse hos erhvervs- og vækstudvalget samt miljø- og trafikudvalget i september, forretningsudvalget den 15. september 2015, regionsrådet den 22. september 2015 og Vækstforum den 23. september 2015.

Dialogarrangementer i forbindelse med den offentlige høring og lancering af ReVUS

Erhvervs- og vækstudvalget har bedt om, at der planlægges dialogaktiviteter i forbindelse med den offentlige høring af ReVUS fra 27. april til 19. juni 2015. På mødet i erhvervs- og vækstudvalget den 2. december 2014 blev det præciseret, at målgruppen for ReVUS primært er kommuner, universiteter og virksomheder. Der vil blive udarbejdet en pixi-udgave, som er målrettet borgerne. Administrationen foreslår, at der arrangeres to events med udgangspunkt i vækst og livskvalitet i offentlighedsperioden, hvor udvalgene får mulighed for at komme i dialog med interessenter. Vækstarrangementet foreslås at have fokus på kommuner, universiteter og virksomheder, mens arrangementet om livskvalitet foreslås en borgerrettet vinkel.

Dialogaktiviteterne skal sikre en politisk platform for drøftelse af regionens visioner på det regionale udviklingsområde samt øget kendskab til regionens indsats inden for vækst og udvikling hos borgerne. Tidligere erfaringer har vist, at den mest givtige debat skabes gennem tematiserede drøftelser om konkrete udfordringer og initiativer ved event-prægede arrangementer.

Endvidere har der tidligere været gode erfaringer med lanceringskonferencer. Der planlægges derfor en lanceringskonference i forbindelse med vedtagelsen af den regionale vækst- og udviklingsstrategi i september 2015.

Administrationen foreslår derfor, at der afholdes to større dialogarrangementer i offentlighedsperioden og en lanceringskonference i forbindelse med vedtagelsen af ReVUS. Administrationen vil arbejde videre med et oplæg til dialogmøder og lanceringsarrangementer, som vil blive præsenteret for erhvervs- og vækstudvalget den 24. marts 2015.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Der planlægges en kommunikationsindsats i tilknytning til høringen og lancering i forbindelse med godkendelse af ReVUS.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Forslag til den regionale vækst- og udviklingsstrategi behandles parrallelt i erhvervs- og vækstudvalget og

miljø- og trafikudvalget den 20. januar 2015. Endvidere behandles sagen af forretningsudvalget den 27. januar 2015 og af regionsrådet den 3. februar 2015. Vækstforum Hovedstaden drøfter forslag til ReVUS den 9. marts 2015.

DIREKTØRPÅTEGNING

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

14003529

BILAGSFORTEGNELSE

- 1. Forslag til den regionale vækst- og udviklingsstrategi
- 2. Eksempel på beskrivelse af ReVUS-initiativ
- 3. ReVUS tidslinje
- 4. Baggrund og politisk proces
- 5. Dialog og tilblivelse af den regionale vækst- og udviklingsstrategi
- 6. Præsentation vist på mødet

6. FLYTNING AF LOKALITET FOR UDVALGSMØDE DEN 24. MARTS 2015 (BESLUTNINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Der er behov for at få afklaret mulighederne for at rykke udvalgsmøderne i erhvervs- og vækstudvalget, miljø- og trafikudvalget og it- og afbureaukratiseringsudvalget den 24. marts 2015 til København af hensyn til en temadrøftelse/studiebesøg i/for erhvervs- og vækstudvalget.

INDSTILLING

Administrationen indstiller:

at miljø- og trafikudvalget godkender, at udvalgsmødet den 24. marts 2015 flyttes fra regionsgården i Hillerød til et mødelokale på Rigshospitalet under forudsætning af at også erhvervs- og vækstudvalget og it- og afbureaukratiseringsudvalget tiltræder beslutningen.

POLITISK BEHANDLING

Godkendt.

SAGSFREMSTILLING

I forbindelse med erhvervs- og vækstudvalgets politikudviklende arbejde med innovation, foreslår administrationen og udvalgsformanden for erhvervs- og vækstudvalget, at erhvervs- og vækstudvalgets møde den 24. marts 2014 henlægges til Rigshospitalet, hvorved mødet kan kombineres med et studiebesøg hos nogle af de forskere, som netop arbejder med innovation inden for sundhed.

Ændring af lokalitet for udvalgsmøderne efter fastlæggelse af mødeplanen forudsætter enstemmigt vedtagelse.

Da erhvervs- og vækstudvalgets møder ligger i mødeblok med miljø- og trafikudvalget og it- og afbureaukratiseringsudvalget vil det ligeledes være en forudsætning for flytning af mødet, at alle tre udvalget kan tilslutte sig ændringen i mødeplanen.

Såfremt alle tre udvalg i mødeblokken kan tiltræde beslutningen om at flytte møderne til København, vil administrationen justere mødeindkaldelserne for udvalgene.

Hvis forslaget ikke kan vedtages enstemmigt i alle tre udvalg, vil møderne blive afholdt på regionsgården.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen behandles parallelt i erhvervs- og vækstudvalget og it- og afbureaukratiseringsudvalget den 20. januar 2015.

DIREKTØRPÅTEGNING

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

14002194

7. FORETRÆDE FOR MILJØ- OG TRAFIKUDVALGET – TILFØJELSE TIL FORRETNINGSORDEN (BESLUTNINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Regionsrådet besluttede på sit møde den 18. november 2014, at der indføres en ordning med foretræde for regionsrådets stående udvalg. Regionsrådet anbefalede også et forslag til en supplerende bestemmelse, som udvalgene kan sætte ind i deres forretningsorden. Ordningen med foretræde gælder også for forretningsudvalget i det omfang udvalget varetager politikformulerende opgaver. Dagsorden med beslutning fra regionsrådets møde vedlægges (se bilag 1).

INDSTILLING

Administrationen indstiller til miljø- og trafikudvalget:

1. **at** vedtage en tilføjelse til udvalgets forretningsorden i overensstemmelse med forslaget i mødesagen, og
2. **at** godkende vedlagte forslag til retningslinjer for den praktiske afvikling af foretræde (bilag 2).

POLITISK BEHANDLING

1. Godkendt.
2. Godkendt.

SAGSFREMSTILLING

Foretræde

Ved et foretræde kan borgere, foreninger, organisationer mv. give deres mening til kende vedrørende de sager, som udvalgene behandler og udvalgene kan få værdifulde input til deres behandling af sagerne. Regionsrådet behandlede på sit møde den 16. december 2014 en sag om udvalgenes samarbejde med brugere og pårørende. Indførelse af foretræde kan ses som en supplerende mulighed for grupper og enkeltpersoner, som udvalgene ikke i forvejen er i dialog med som brugere eller pårørende.

Ved foretræde kan man kort fremføre synspunkter om en konkret sag. Udvalgets medlemmer har mulighed for at stille spørgsmål, og den eller de, der søger foretræde, kan svare kort. Udvalget godkender ved mødets start anmodningen om foretræde. Den politiske behandling af sagen finder først sted efter foretræde, da udvalgsmøder er lukkede møder. Der kan kun anmodes om foretræde en gang om den samme sag. Af praktiske grunde vil den sag, der søges foretræde om, som regel blive flyttet op til behandling som den første sag på dagsordenen.

Hvis der søges foretræde om en sag eller et emne, som ikke er på dagsordenen, kan udvalget vælge at placere foretrædet til sidst i mødet.

Forslag til supplerende bestemmelser i udvalgets forretningsorden

”Foretræde for miljø- og trafikudvalget

”§ 9. Det er muligt for enkeltpersoner eller grupper at få foretræde for miljø- og trafikudvalget.
Stk. 2. Anmodning om foretræde skal være skriftlig og skal sendes til udvalgets sekretariat senest kl. 09.00 dagen før selve mødedagen, hvis sagen er på dagsordenen. Er sagen ikke på dagsordenen, er fristen for anmodning om foretræde senest tre arbejdsdage før selve mødedagen.
Stk. 3. Udvalgets formand indstiller til udvalget, om der skal gives foretræde.
Stk. 4. Udvalget beslutter ved mødets start om anmodningen om foretræde kan imødekommes.
Stk. 5. Der kan ikke anmodes om foretræde vedrørende personsager. Medarbejdere i Region Hovedstaden har ikke adgang til foretræde.
Stk. 6. Udvalget fastsætter nærmere retningslinjer om foretræde for udvalget, der offentliggøres på www.regionh.dk.”

Den praktiske gennemførelse

Den praktiske gennemførelse af en ordning med foretræde forudsætter, at foretræde kan afvikles inden for det tidsrum, der i mødeplanen er sat af til udvalgenes møder. Formanden må derfor tilrettelægge forløbet, således at tidsrammen overholdes og vil - hvis flere ønsker foretræde om den samme sag - kunne begrænse den enkelte gruppes taletid. Kan afvikling af flere foretræder ikke nås inden for rammen, vil udvalget have mulighed for at holde et særskilt møde med den eller de grupper, der ønsker en dialog med udvalget.

I lighed med hvad der gælder for regionsrådets spørgetid kan en ordning med foretræde ikke anvendes af regionens medarbejdere, der har adgang til at rejse spørgsmål og sager via MED-systemet eller via ledelsessystemet.

For det enkelte udvalg fastsættes der nærmere retningslinjer for den praktiske tilrettelæggelse af foretræde. Forslag til nærmere retningslinjer er vedlagt som bilag (se bilag 2).

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingerne indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen behandles parallelt i alle de stående udvalg henholdsvis den 13. januar 2015 og den 20. januar 2015.

DIREKTØRPÅTEGNING

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

14002194

BILAGSFORTEGNELSE

- 1. Regionsrådets beslutning vedr. foretræde den 18. november 2014
- 2. Retningslinjer for foretræde for miljø- og trafikudvalget
- 3. Forretningsorden for miljø- og trafikudvalget - den 20. januar 2015

8. TRAFIKANALYSER (ORIENTERINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Miljø- og trafikudvalget behandlede på mødet den 5. november 2014 en analyse af kritiske transporttider i den kollektive trafik for unge uddannelsessøgende samt en analyse vedrørende kollektiv transport til Hvidovre og Hillerød Hospitaler. På mødet blev der udtrykt ønske om yderligere viden om Movias beregningsmetoder vedrørende efterspørgsel på kollektiv trafik til Hvidovre hospital samt de unges transportvaner. Som opfølgning på denne efterspørgsel fremlægges denne orientering med en nærmere specificering af de bagvedliggende beregningsmetoder på kollektiv trafik til Hvidovre Hospital samt en redegørelse for de forudsætninger der ligger til grund for analysen af de unges transportvaner.

INDSTILLING

Administrationen indstiller:

at miljø- og trafikudvalget tager opfølgningen på bagvedliggende beregninger vedrørende de to analyser til efterretning.

POLITISK BEHANDLING

Taget til efterretning.

SAGSFREMSTILLING

De to trafikanalyserne er gennemført som to selvstændige analyser, henholdsvis uddannelsesbetjening og betjening af hospitaler.

Hospitalsanalysen

Miljø- og trafikudvalget har spurgt til de bagvedliggende beregninger for en mulig ny forbindelse mellem Hvidovre Hospital og Amager, hvor det i analysen konkluderes, at der ikke er et stort nok passagerpotentiale.

Der er regnet på en mulig ny buslinje i to omgange, og administrationen har fulgt op på grundlaget for begge beregninger. Den første beregning fra Movia er lavet ved at vurdere opland og relationer, boliger og erhverv langs den potentielle linjeføring, og der er på den baggrund estimeret et passagerpotentiale.

I mellemtiden er en del hospitalsfunktioner overflyttet fra Amager til Hvidovre Hospital, hvilket aktualiserede en ny vurdering. Den opdaterede beregning er udført som en trafikmodellering med Ørestads trafikmodel (OTM). OTM er blevet benyttet til større trafikale vurderinger i gennem de sidste 20 år, og udføres på baggrund af et omfattende datagrundlag som transportadfærd og infrastruktur. Grundlaget for beregningen er lavet på en busdrift som svarer til en R-linje standard, med 15 minutters drift i dagstimerne. Der er beregnet et potentiale på 300 daglige passagerer, hvilket svarer til cirka tre passagerer per afgang. Dette bekræfter den tidlige beregning, der viser et relativt tyndt passagergrundlag, hvis man sammenligner med de øvrige højklassede regionale linjer. Betjeningen med en sådan linje er vurderet til at forudsætte et højt tilskud per påstiger, om end økonomien ikke er beregnet.

Administrationen vurderer, at det med så lille et passagerpotentiale, ikke vil være en hensigtsmæssig løsning. Administrationen vurderer ligeledes, at der dog er andre muligheder for betjening som kan undersøges nærmere. Region Hovedstaden og Movia er i gang med analysere den fremtidige regionale busbetjening, som følge af ændring af lov om trafikselskaber, hvor Region Hovedstaden overtager en række højklassede busløsninger. I denne analyse vil der fortsat blive set på muligheder for at forbedre forbindelsen mellem Amager og Hvidovre Hospital.

Uddannelsesanalysen

Ved regionsrådets møde den 18. november 2014 blev der stillet spørgsmålstegn ved om, hvorvidt analysen er tilstrækkelig til at sikre det fremadrettede beslutningsgrundlag til at prioritere kollektiv trafik for de unges uddannelsesbehov. Der blev bl.a. udtrykt ønske om, at komme tættere på, hvad en kritisk transporttid er for de unge, ved at indgå i en direkte dialog med de unge om udslagsgivende faktorer til deres uddannelsesvalg på baggrund af transporttilbud. Ligeledes, at de forskellige kommuner, særligt

med fokus på de kommuner, hvor den lange transporttid kan være en udslagsgivende faktor, skal inddrages i analysearbejdet, med henblik på at sikre et fornuftigt samspil mellem kommunal busbetjening og regional busbetjening og togdrift. Endelig var et kritisk punkt også, at der var behov for en vurdering af de unge som har fravalgt en uddannelse på baggrund af at kritisk transporttid er overskredet.

Ved uarbejdelsen af analyserne har der været fokus på en vurdering af kritisk transporttid ud fra eksisterende undersøgelser og viden. Arbejdet bygger blandt andet på resultater fra tre tidligere analyser, som regionen har gennemført. En af disse omfatter spørgeskema-interview med unge om deres motiver for valg af ungdomsuddannelse, herunder også betydningen af transporttid. En anden indeholder en analyse af uddannelsesvalg forskellige steder i regionen. Og en tredje omfatter spørgsmålet om de unges tilgængelighed med kollektiv transport.

I analysen konkluderes det, at der fra visse områder i regionen er over en times transporttid til konkrete hoveduddannelsesforløb; det er med andre ord ikke så væsentligt, hvorvidt man kan nå en hvilken som helst erhvervsuddannelse indenfor en halv time, hvis den uddannelse, man ønsker at følge, ikke udbydes på den nærmeste erhvervsskole. Derfor kan rejsetiden også i flere tilfælde overstige én time og være udslagsgivende for, at elever fravælger disse uddannelser, der ligger langt væk. Denne viden sammenholdt med øvrige regioners og statens anbefalinger til rejsetiden mellem hjem og uddannelse har været udslagsgivende for, at der i analysen arbejdes med en kritisk transporttid på 1 time.

Administrationen skal på baggrund af drøftelserne i miljø- og trafikudvalget bemærke, at der ikke gennem den eksternt gennemførte analyse nu opstilles et servicemål om, at 60 minutter er en optimal transporttid til erhvervsuddannelsernes hovedforløb. Rapportens definition af den kritiske transporttid, og de medfølgende analysekort, kan ses som et oplæg til en politisk drøftelse af optimal transporttid. Mere viden på dette område, eksempelvis gennem kvalitativ analyse, såsom fokusgruppeinterviews eller lignende med uddannelsessøgende, vil medvirke til at komme nærmere en forståelse af unges bevæggrunde for valg af uddannelse samt hvad kritisk transporttid kan defineres som.

Det må antages at transporttid til uddannelse bliver et centralt tema i forbindelse med udrulningen af erhvervsuddannelsesreformen, som forventeligt skal behandles politisk i Region Hovedstaden i begyndelsen af 2016.

Administrationen vurderer at i arbejdet med at højne uddannelsesdækning og det kommende udbud af erhvervsuddannelsernes grundforløb, kan være givtigt at inddrage de unge i en mere direkte dialog.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

DIREKTØRPÅTEGNING

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

14009868

9. HØRINGSSVAR: KONGEINDIKATOR OG AMBITIONSMAÅL FOR DRIFTSMÅLSTYRINGEN (BESLUTNINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Forretningsudvalget besluttede den 21. oktober 2014 at anmode de stående udvalg og kræftudvalget om en udtalelse vedrørende forslaget til kongeindikatorer og ambitionsniveauer for driftsmål.

På miljø- og trafikudvalgets møde den 2. december 2014 blev kongeindikatorer og ambitionsniveauer for driftsmålstyringen drøftet. Administrationen har på baggrund af disse drøftelser udarbejdet et høringssvar, hvor de to elementer fremgår, der forelægges udvalget til godkendelse.

INDSTILLING

Administrationen indstiller til miljø og trafikudvalget:

1. **at** godkende høringssvaret vedrørende kongeindikator (bilag 1), og
2. **at** godkende høringssvaret vedrørende ambitionsmål for driftsmålstyringen (bilag 1).

POLITISK BEHANDLING

1. Godkendt.
2. Godkendt.

SAGSFREMSTILLING

Kongeindikator

På miljø- og trafikudvalgets møde den 2. december 2014 blev udvalget bedt om at forholde sig til, om udvalget var enige i valget af kongeindikatoren CO₂. Udvalget blev også bedt om at forholde sig til om kongeindikatoren vil give meningsfulde data, således at udvalget kan følge med i udviklingen i forhold til den politiske målsætning om at blive en innovativ og grøn metropol, og om kongeindikatoren politisk vil være mulig at kommunikere til borgere. Derudover, hvor ofte udvalget i sin rolle som politikopfølgende og politikformulerende ønsker at følge op på resultaterne af kongeindikatorerne og dermed i resultaterne i forhold til de politiske målsætninger.

Ambitionsniveau for driftsmålstyringen

På miljø- og trafikudvalgets møde den 2. december 2014 blev udvalget desuden bedt om at forholde sig til om udvalget var enige i det valgte ambitionsniveau for driftsmålstyringen for udvalgets område, og overvejelser i forhold til kommunikationen af disse.

Høringssvar

På baggrund af udvalgets drøftelser den 2. december 2014 har administrationen udarbejdet et høringssvar for hhv. kongeindikator og ambitionsniveauet for driftsmålstyringen, som hermed forelægges udvalget til godkendelse og afsendelse til forretningsudvalget senest den 21. januar 2015.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingerne indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Høringssvaret afgives til forretningsudvalget senest den 21. januar 2015 og vil blive behandlet af forretningsudvalget den 27. januar 2015.

DIREKTØRPÅTEGNING

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

14002194

BILAGSFORTEGNELSE

📎 1. Høringssvar - kongeindikator og ambitionsniveau

10. AFRAPPORTERING AF COPENHAGEN CLEANTECH CLUSTER (ORIENTERINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Danmarks største regionalfondsprojekt, Copenhagen Cleantech Cluster (CCC), støttet af Region Hovedstaden og Vækstforum Hovedstaden i perioden 2010-2014, er netop afsluttet og evalueret, hvilket hermed bliver forelagt udvalget til orientering.

Evalueringen viser, at CCC har skabt både jobs og tiltrukket nye virksomheder samt udviklet sig til en selvfinansierende klynge, CLEAN, hvor Region Hovedstaden fortsat er aktivt kernemedlem.

INDSTILLING

Administrationen indstiller:

at miljø- og trafikudvalget tager orienteringen om Copenhagen Cleantech Cluster til efterretning

POLITISK BEHANDLING

Taget til efterretning.

SAGSFREMSTILLING

Baggrund

Copenhagen Cleantech Cluster (CCC) blev etableret i 2010 for at skabe vækst og beskæftigelse inden for cleantech-sektoren, i hovedstadsregionen og på resten af Sjælland samt udvikle området til en af verdens førende cleantech-klynger via innovation og samarbejde blandt danske cleantech-virksomheder, videninstitutioner og offentlige myndigheder.

Begrebet cleantech – ren teknologi – dækker over aktiviteter, som udvikler processer eller produkter, der bidrager til fx bedre ressourcudnyttelse, vedvarende energi eller en mere miljø-og klimavenlig produktion.

Region Hovedstaden og Vækstforum Hovedstaden har stået for en stor del af medfinansieringen af CCC-projektet. Region Hovedstaden har således bidraget med 34,7 mio. kr. i regionalfondsmidler, mens Vækstforum Hovedstaden har bidraget med 23,2 mio. kr. i regionale erhvervsudviklingsmidler, dvs. 57,85 mio. kr. i alt.

Copenhagen Cleantech Cluster har haft et samlet budget på knap 140 mio. kr. Heraf har EU's Regionalfond finansieret halvdelen efter indstilling fra Vækstforum Hovedstaden og Vækstforum Sjælland. Den resterende finansiering kommer fra Region Hovedstaden (se ovenfor) og Region Sjælland, samt de deltagende partnere og virksomheder.

Evaluering

Projektaktiviteterne afsluttedes 31. oktober 2014 og projektet er blevet evalueret af Oxford Research i efteråret 2014. Evaluering viser, at projektet har løftet cleantech-sektoren markant i hovedstadsregionen og på resten af Sjælland. Oxford Research peger på, at strukturfondsprojektet har været en succes og har skabt konkrete resultater i forhold til både at skabe jobs og tiltrække virksomheder.

Evalueringen peger bl.a. på følgende resultater af strukturfondsprojekt:

- ▮ Der er blevet skabt over 1000 nye arbejdspladser (hovedparten i hovedstadsregionen).
- ▮ 12 udenlandske cleantech-virksomheder er blevet tiltrukket til Danmark (alle etableret i hovedstadsregionen).
- ▮ CCC har styrket væksten i 126 iværksættervirksomheder gennem bl.a. rådgivning og finansiering.
- ▮ Der er etableret en stærk og selvstående klyngeorganisation "CLEAN" med over 170 medlemmer, der fremover kan skabe vækst og innovation inden for cleantech-branchen.
- ▮ Virksomheder og universiteter arbejder meget tættere sammen. Der er skabt 64 nye forsknings- og innovationssamarbejder.

- Danmark som førende cleantech-land har fået markant mere synlighed.

Den afsluttende evalueringsrapport med de væsentligste resultater kan rekvireres af administrationen eller via dette link: [Evaluering af Copenhagen Cleantech Cluster](#). Administrationen vurderer, at evalueringen dokumenterer CCC som et resultatskabende projekt, der i høj grad har levet op til sine målsætninger, og som projektpartnerne med fordel kan arbejde videre med via den nye organisation, CLEAN.

CLEAN

Som resultat af strukturfondprojektet er den selv bærende klyngeorganisation CLEAN blevet etableret. CLEAN, der er en fusion af Copenhagen Cleantech Cluster og en tilsvarende klynge i Jylland - Lean Energy Cluster, arbejder videre med resultaterne fra strukturfondprojektet. Med en fusion af de to organisationer er klyngen nu blevet national og der undgås den uhensigtsmæssige konkurrence til gavn for samarbejdspartnere og medlemmer. Region Hovedstaden er kernemedlem i klyngen, sidder i bestyrelsen og har et tæt samarbejde med CLEAN. Årligt betaler Region Hovedstaden et medlemskontingent på 300.000 kr., som dækkes af regionens erhvervsudviklingsmidler.

Klyngen har i de senere år ydet en koordinerende og samlende indsats for at styrke cleantech-virksomhedernes innovations- og konkurrenceevne, øge omfanget af iværksætteri samt optimere samspillet mellem virksomheder, forskningsinstitutioner og det offentlige. CLEAN kan som forening og klyngeorganisation sammen med andre aktører være med til i styrket omfang at løse en række af regionens udfordringer, da klyngen både favner vidensinstitutioner, offentlige partnere og private virksomheder både i deres medlemsskare og i deres projekter.

CLEAN driver primært innovationsprojekter ud fra en model, som har til formål at få centrale aktører på tværs af værdikæden inden for et bestemt område til at udpege problemstillinger med samfundsmæssig relevans og markedspektiver. Det unikke ved CLEAN's model er, at den munder ud i et udbud/idekonkurrence af/om én eller flere løsninger, der passer på den analyserede problemstilling.

Administrationen vurderer, at CLEAN er en væsentlig aktør i forhold til bl.a. realiseringen af den kommende ReVUS, udmøntningen af strukturfondsmidlerne og erhvervsudviklingen. Derudover er CLEAN en tæt samarbejdspartner i forhold til at udvikle nye grønne og bæredygtige løsninger i forhold til regionens drifts- og myndighedsopgaver, som f.eks udviklingen af nye jordoprensningmetoder og genanvendelse af ressourcer og materiale i bygge- og anlægsprojekter.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen forelægges parallelt for erhvervs- og vækstudvalget den 20. januar 2015.

DIREKTØRPÅTEGNING

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

09008150

11. DATA FOR JORDFORURENING PÅ NETTET (ORIENTERINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Administrationen har løbende fokus på at forbedre servicen overfor borgere, kommuner og erhverv – herunder øge muligheden for at benytte selvbetjeningsløsninger på nettet. Som et konkret eksempel herpå igangsatte administrationen i 2012 et projekt, som skal gøre regionens jordforureningsdata tilgængelige på nettet. Det daværende miljø- og grøn vækstudvalg fik forelagt en status for projektet i oktober 2013. Det har været nødvendigt at ændre tidsplanen for projektet, og den nye tidsplan samt status for projektet forelægges derfor udvalget.

INDSTILLING

Administrationen indstiller:

at miljø- og trafikudvalget tager orienteringen om jordforureningsdata på nettet til efterretning.

POLITISK BEHANDLING

Taget til efterretning.

SAGSFREMSTILLING

Region Hovedstaden får årligt ca. 28.000 forespørgsler om eventuel jordforurening på konkrete ejendomme. Forespørgslerne kommer fra borgere, ejendomsmæglere, advokater m.v. og administrationen har hidtil besvaret forespørgslerne manuelt.

For at øge servicen over for borgere, kommuner og erhverv igangsatte administrationen i 2012 et projekt, med det formål at gøre regionens jordforureningsdata tilgængelige på nettet. Målet er, at regionens data for samtlige kommuner skal være let tilgængelige for alle. Dermed vil borgere, kommuner og erhverv selv - via en selvbetjeningsløsning på regionens hjemmeside - kunne udskrive jordforureningsattester for konkrete ejendomme. En jordforureningsattest indeholder regionens oplysninger om eventuel jordforurening på en ejendom.

Data bliver offentliggjort kommunevis. Siden marts 2014 har det været muligt at udskrive jordforureningsattester for Allerød og Hørsholm kommuner. I september kom Egedal, Furesø og Rudersdal kommuner på og i december 2014 blev det endvidere muligt at udskrive jordforureningsattester for Albertslund, Brøndby, Fredensborg og Vallensbæk kommuner.

Ændring af tidsplan for projektet

Siden status for projektet blev forelagt det daværende miljø- og grøn vækstudvalg den 1. oktober 2013, har det vist sig nødvendigt at ændre på tidsplanen for projektet. Dette skyldes bl.a., at grundejere skal orienteres om, at regionen kan være i besiddelse af oplysninger om jordforurening på deres grund, før disse data kan offentliggøres på nettet.

Erfaringer med offentliggørelse af jordforureningsdata for de første kommuner viste, at antallet af sager, hvor der skal ske underretning af grundejere, kan reduceres betragteligt ved at gennemgå de konkrete sager, før de offentliggøres. Administrationen har derfor brugt ressourcer på at gennemgå sagerne i de kommuner, hvor data stod til at blive offentliggjort. Dette har forsinket processen. Til gengæld er antallet af berørte grundejere blevet reduceret væsentligt, og ressourceforbruget på selve underretningerne er minimeret.

Herudover har det vist sig hensigtsmæssigt at offentliggøre data i forlængelse af, at administrationen har gennemført den systematiske kortlægning af jordforurening, som er afsluttet i de fleste nordlige kommuner og pt. foregår på Vestegnen jf. politisk aftale og merbevilling fra 2012. Det er via denne kortlægningsproces, at det bliver afklaret, om en grund skal kortlægges som forurenet, mistankekortlægges eller helt kan udgå af kortlægningen. I forbindelse med denne kortlægning orienteres grundejer om regionens oplysninger og vurdering af deres sag. Dette gør, at regionens jordforureningsdata umiddelbart kan offentliggøres.

Administrationen har undersøgt om det er muligt at offentliggøre data hurtigere. Men da der både skal tages højde for ressourceforbruget til sagsgennemgang samtidig med at offentliggørelsen af data skal koordineres med gennemførsel af kortlægning på Vestegnen, ændres tidsplanen, så der i 2015 og 2016 offentliggøres data for henholdsvis otte og tre kommuner. I 2017 planlægges yderligere seks kommuner offentliggjort, hvoraf de fire kommuner på nuværende tidspunkt ikke er systematisk kortlagt. Herefter refter kun en offentliggørelse af data for København og Frederiksberg. Disse to kommuner er ikke systematisk kortlagt. For København gælder, at kommunen har struktureret jordforureningsdata på en markant anderledes måde end de tidligere amter og Frederiksberg. Arbejdet med at gennemgå og tilpasse disse data er meget omfattende.

Fremtidig gevinst ved projektet

Selvbetjeningsløsningen, hvor data om jordforening kan hentes direkte på regionens hjemmeside, vil give en betydelig bedre service over for borgere, kommuner og erhverv og på sigt frigive de ressourcer, der i dag anvendes på den manuelle besvarelse.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Administrationen sender, forud for offentliggørelse af data i en kommune, en pressemeddelelse til lokalaviser i den berørte kommune. Ligeledes orienteres kommunen og brancheforeninger for ejendomsmæglere og advokater om den nye selvbetjeningsløsning.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

DIREKTØRPÅTEGNING

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

14011743

12. STATUS FOR ØGET KORTLÆGNINGSINDSATS PÅ VESTEGNEN OG TILSTØDENDE KOMMUNER (ORIENTERINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

I forbindelse med budgetaftalen for 2013 afsatte regionsrådet en ekstra bevilling på 51 mio. kr. over en fem årig periode (2013-2017) til øget kortlægning af forurenede grunde på Vestegnen og tilstødende kommuner uden for København og Frederiksberg (Albertslund, Ballerup, Brøndby, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Rødovre og Vallensbæk).

Administrationen udarbejder hvert år en status for kortlægningsindsatsen på Vestegnen og tilstødende kommuner, som hermed forelægges udvalget.

På regionsrådets møde den 18. november 2014 godkendte rådet scenarium 1 om hurtigere rent grundvand som udgangspunkt for udarbejdelse af en ny plan for jordforureningsindsatsen. Scenarium 1 indbefatter desuden en uændret fortsættelse af kortlægningen på Vestegnen og i de tilstødende kommuner uden for København og Frederiksberg som beskrevet her.

INDSTILLING

Administrationen indstiller:

at miljø- og trafikudvalget tager orienteringen om kortlægningsindsatsen på Vestegnen og tilstødende kommuner til efterretning.

POLITISK BEHANDLING

Taget til efterretning.

SAGSFREMSTILLING

Regionsrådet besluttede i 2013 at afsætte en ekstra bevilling på 51 mio. kr. over en femårig periode (2013-2017) til øget kortlægning af forurenede grunde på Vestegnen og tilstødende kommuner uden for København og Frederiksberg. Denne ekstra bevilling betyder, at der på Vestegnen og tilstødende kommuner både kan gennemføres mistankekortlægning og de heraf afledte boligundersøgelser, som boligejere på anmodning overfor regionen har krav på at få gennemføre indenfor et år, samt indledende forureningsundersøgelser på de særligt grundvandskritiske grunde.

Ved udgangen af 2014 var mistankekortlægningen afsluttet for kommunerne Albertslund, Ballerup, Brøndby, Høje-Taastrup, Ishøj, Rødovre og Vallensbæk (se bilag).

Administrationen har desuden gennemført de indledende forureningsundersøgelser på de særligt grundvandskritiske grunde i kommunerne Albertslund, Ballerup, Høje-Taastrup, Ishøj og Vallensbæk. På de grundvandskritiske grunde har der typisk været aktiviteter, hvor der er anvendt klorerede opløsningsmidler, der udgør en særlig stor risiko for drikkevandsressourcen. Sideløbende med de indledende grundvandskritiske undersøgelser er der udført 1 års-boligundersøgelser på de boliggrunde, hvor ejeren som følge af en mistankekortlægning har anmodet om at få en gratis undersøgelse.

Erfaringerne fra 2014 har givet anledning til, at mistankekortlægningen for Gladsaxe Kommune forventes afsluttet allerede i 2015, hvilket er et år før, end det blev forventet ved sidste status for fremdriften fra oktober 2013. De øvrige aktiviteter forventes afsluttet som hidtil planlagt. Dog har flere boligejere end forventet i 2014 anmodet om at få udført en boligundersøgelse på deres grund. Hvis denne tendens fortsætter, kan det med den nuværende fordeling af ressourcerne betyde, at vestegnprojektet samlet set bliver forsinket. Efterhånden som opgaven gennemføres, vil administrationen løbende opnå større viden og på baggrund heraf udarbejde mere præcise prognoser for den resterende kortlægningsindsats.

Nedenstående tabel giver status for kortlægningsindsatsen ved udgangen af 2014 samt administrationens forventede aktiviteter i løbet af de kommende tre år.

Kommune	Opslag i telefonbøger	Vurdering om mistankekortlægning	Indledende grundvands-kritiske undersøgelser
Høje-Taastrup	Er afsluttet	Er afsluttet	Er afsluttet i 2012
Albertslund	Er afsluttet	Er afsluttet	Er afsluttet i 2013
Ishøj	Er afsluttet	Er afsluttet	Er afsluttet i 2013
Vallensbæk	Er afsluttet	Er afsluttet	Er afsluttet i 2013
Ballerup	Er afsluttet	Er afsluttet	Er afsluttet i 2014
Brøndby	Er afsluttet	Er afsluttet	Afsluttes i 2015
Gladsaxe	Afsluttet i 2014	Fortsætter i 2015 og afsluttes i 2016	Fortsætter i 2015 og afsluttes senest i 2017
Rødovre	Er afsluttet	Afsluttet i 2014	Fortsætter i 2015 og afsluttes senest i 2017
Glostrup	Er afsluttet	Afsluttes i 2015	Fortsætter i 2015 og afsluttes senest i 2017
Herlev	Afsluttet i 2014	Påbegyndes i 2015 og afsluttes senest i 2017	Påbegyndes i 2016 og afsluttes i 2017
Hvidovre	Er afsluttet	Påbegyndes i 2015 og afsluttes senest i 2017	Påbegyndes i 2016 og afsluttes i 2017

Løbende evaluering og udvikling af kortlægningsindsatsen

Administrationen arbejder løbende på at optimere kortlægningsarbejdet, og har bl.a. ændret arbejdsgangen i forbindelse med gennemgang af telefonbøger, så der hurtigere kan skabes overblik over, hvilke grunde, der skal vurderes i forhold til mistankekortlægning eller helt kan udgå af kortlægningen. Det er bl.a. denne optimering, der har medført, at mistankekortlægningen i Gladsaxe kommune nu forventes gennemført hurtigere end tidligere antaget.

Samarbejde med kommunerne

Administrationen har et godt samarbejde med kommunerne om kortlægningen. Kommunerne har stor viden om, hvor der gennem tiden har været forskellige industrier, og de har det historiske materiale, som er meget vigtigt for kortlægningsarbejdet. Ved opstart af kortlægningen i Herlev og Hvidovre afholder administrationen møder med kommunerne, så kommunernes ønsker til rækkefølge af kortlægningen og eventuelle behov for kortlægning ved kommende byudvikling kan tilgodeses bedst muligt. Administrationen har også et godt samarbejde med kommunerne i forbindelse med udarbejdelse af pressemeddelelser om kortlægningsindsatsen.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Når kortlægningsarbejdet begynder i en kommune, udsendes der i samarbejde med kommunen en pressemeddelelse. Når kortlægningen afsluttes, gøres der status sammen med den enkelte kommune, og der udsendes igen en pressemeddelelse i samarbejde med kommunen.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

DIREKTØRPÅTEGNING

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

12012002

BILAGSFORTEGNELSE

1. Kort med status for vestegnskortlægningen

13. EVENTUELT

EVENTUELT

Formanden orienterede om det omdelte notat med en orientering om forurening i Skuldelev.

Derudover kom formanden med lidt praktiske informationer vedr. afholdelsen af en temadrøftelse for udvalget som opfølgning på studieturen og drøftelserne i udvalget vedr. et sammenhængende transportsystem, der vil foregå den 10. marts 2015, en arrangeret lokalebanetur som udvalget efterspurgte i efteråret 2014 samt oplæg ved Birgitte Wederking ved næste møde sammen med erhvervs- og vækstudvalget i forhold til Copenhagen EU Office.

Der blev fra udvalget spurgt ind til en status på Copenhagen Wheel og forsøget med elbusser med kinesiske BYD, som vil blive forelagt udvalget snarest.

BILAGSFORTEGNELSE

1. Orientering om forureningssag, Skuldelev

MØDETIDSPUNKT

20-01-2015 16:45

MØDESTED

Mødelokale H3 på Regionsgården, Hillerød

MEDLEMMER

Bodil Kornbek	Deltog
Özkan Kocak	Deltog
Abbas Razvi	Deltog
Karsten Skawbo-Jensen	Deltog
Jens Mandrup	Deltog
Finn Rudaizky	Deltog
Carsten Scheibye	Deltog
Ole Stark	Deltog
Tormod Olsen	Deltog

INDHOLDSLISTE

1. Meddelelser - Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet
2. Meddelelser - Status på etableringen af Copenhagen EU Office
3. Meddelelser - Høringssvar vedr. anlægslov for Femernbælt-forbindelsen
4. Meddelelser - Rullende dagsorden

1. MEDDELELSER - GEVINSTER VED INVESTERINGER I BYLIV OG BYKVALITET

MEDDELELSER

Med baggrund i regionsrådsbeslutning den 20. september 2011 indgik Region Hovedstaden og Naturstyrelsen aftale om regionens medfinansiering af projektet "Gevinster ved investering i byliv og bykvalitet" (GEVIBB) under ledelse af Naturstyrelsen.

Region Hovedstaden har bidraget til projektet med 500.000 kr. Det samlede budget for undersøgelsen var på ca. 2,5 mio. kr. Udover Region Hovedstaden medvirkede også Københavns Universitet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Ringby kommunerne, Aarhus Kommune, Skanderborg Kommune, By & Havn og Kildbjerg Ry A/S.

Projektpartnerne har med hjælp fra Københavns Universitet og firmaet Spacescape gennemført to store undersøgelser, der kortlægger, hvordan boligpriser og lejeniveauerne i erhvervslejemål afspejler en række kvaliteter i byerne. De to analyser betegnes GEVIBB og bygger på et analysearbejde, der er det største af sin art i Norden.

Analyserne er opsummeret i en række tommelfingerregler og økonomiske nøgletal for, hvordan boligpriser og lejeniveauerne i erhvervslejemål afspejler en række kvaliteter i byerne. De kan udgøre et stærkt grundlag for en bedre dialog mellem offentlige og private parter om, hvordan der via byudviklingsprojekter kan skabes både offentlig og privat merværdi. En dialog, der kan understøtte igangsætningen af eksempelvis byomdannelses-processer i byerne. Målet er, at det offentlige-private samarbejde om byudviklingsprojekter i endnu højere grad inddrager viden om bylivets og bykvaliteternes betydning for de værdier, der skabes i byudviklingsprocesserne, og dermed motiverer til øget fokus på at skabe endnu bedre byer.

I forbindelse med GEVIBB-analyserne er der gennemført en vurdering af effekterne på en konkret letbanestation ved Herlev Station. Undersøgelsen viser eksempelvis, at når der i de kommende år etableres letbane i Ring 3, vil det ikke bare blive lettere at komme rundt, men det vil også få en markant betydning for værdien af de bolig- og erhvervsområder, som letbanen kører igennem. Virksomheder og boliger tættest på stationerne kan se frem til en betragtelig værdiforøgelse.

Umiddelbart vil analyseresultaterne også kunne bruges i forbindelse med regionsrådets bevilling i budget 2015, hvor partierne blev enige om at afsætte 10 mio. kr. i 2015 til udarbejdelse af et internationalt demonstrationsprojekt, der kan understøtte udviklingen og sikre passagerfremgang på letbane. Indsatsen skal bl.a. bidrage til at tiltrække investorer til regionen, som kan styrke byudviklingen og handelslivet langs den kommende letbane.

Rapporterne, slideshows og videoer fra projektet kan findes på Naturstyrelsens hjemmeside:

<http://naturstyrelsen.dk/planlaegning/projekter/byliv-der-betaler-sig/>

Bilag: Pjecen "Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet"

JOURNALNUMMER

14000639

BILAGSFORTEGNELSE

1. Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet

2. MEDDELELSER - STATUS PÅ ETABLERINGEN AF COPENHAGEN EU OFFICE

MEDDELELSER

Kommunerne og regionens fælles EU-kontor i Bruxelles – Copenhagen EU Office - er nu ved at være færdigetableret. I foråret 2014 blev det formelt etableret som forening, og bestyrelsen konstituerede sig på sit første møde i slutningen af maj. Bestyrelsen har otte medlemmer - tre fra regionen, tre fra kommunerne og to fra erhvervslivet (udpeget af Vækstforum). Formand for bestyrelsen er regionsrådsmedlem Marianne Stendell, og viceborgmester Jannich Petersen, Gribskov Kommune er næstformand.

Som leder af EU-kontoret er ansat Birgitte Wederking, nuværende leder af creoDK. Birgitte fortsætter som leder af creoDK og vil dele sin arbejdstid ligeligt mellem de to kontorer i første omgang for en periode på 1½ år. Indflytningen i nye lokaler i Bruxelles er sket i slutningen af november. Der er skabt et kontorfællesskab mellem creoDK, Copenhagen EU Office og Malmø Stad, hvor man deler mødelokaler, køkken, lounge mv. Lokalerne findes fortsat i Nordic House, som også huser Region Skåne, Kommunforbundet Skåne og Göteborg. De første tre faglige medarbejdere forventes ansat pr. 1. marts 2015. Der planlægges et officielt åbningsarrangement af EU-kontoret i foråret 2015.

Den fælles ledelse og fælles lokaler giver gode synergimuligheder mellem de to kontorer – f.eks. fælles projekter mellem universiteterne og virksomhederne. På det administrative plan er der også stordriftsfordele, hvorfor der er ansat en fælles office manager.

I Danmark er det planen at etablere et tæt samarbejde og en netværksgruppe med kommunerne, og der er allerede en god dialog med interesserede kommuner. Andre vigtige samarbejdspartnere bliver Væksthus Hovedstadsregionen, forskerparker, klyngerorganisationer som CLEAN, Copenhagen Health Tech Cluster og Gate 21. Endvidere vil der blive igangsat en særlig smv-satsning, idet mange små og mellemstore virksomheder får alt for lidt ud af mulighederne i EU.

EU-kontorets strategi er under udarbejdelse, og den første skitse ligger fint i forlængelse af regionens politikker og strategier. Den kommer bl.a. til at afspejle temaerne i REVUS (smart, grøn, sund og kreativ vækst). Endvidere vil arbejdet i Bruxelles kunne understøtte de politiske målsætninger om en grøn metropol (CO2-udslip) og ekspansive vidensmiljøer (hjemtagning af forskningsmidler).

Både region og kommuner ser det nye EU-kontor som en vigtig indsats i Greater Copenhagen-samarbejdet. Derfor er det aftalt med Region Sjælland, at der skal være en løbende dialog om synergimuligheder og samarbejde mellem de to regioners EU-repræsentationer, som kan støtte op om Greater Copenhagen.

Det er aftalt, at Birgitte Wederking deltager med en præsentation af Copenhagen EU Office fælles for erhvervs- og vækstudvalget og miljø- og trafikudvalget på næste mødedag den 24. februar 2015.

JOURNALNUMMER

13009583

3. MEDDELELSER - HØRINGSSVAR VEDR. ANLÆGSLOV FOR FEMERNBÆLT-FORBINDELSEN

MEDDELELSER

Transportministeriet har i perioden ultimo november 2014 - primo januar 2015 gennemført en offentlig høring af lovforslaget for anlægsloven for Femernbælt-forbindelsen. STRING-sekretariatet har på vegne af STRING's medlemmer (Region Hovedstaden, Region Sjælland, Københavns Kommune, Region Skåne, Hamborg og Slesvig-Holsten) udarbejdet et fælles høringssvar. På grund af den korte tidsfrist for afgivelse af høringssvar er svaret blevet godkendt og afgivet af STRING's formandskab.

Høringssvaret understreger bl.a. vigtigheden af en standard for den kommende jernbaneforbindelse, som muliggør en rejsetid på 2,5 timer fra Hamborg til København. I den forbindelse opfordres Transportministeriet også til at indgå i en tættere dialog og koordinering med den tyske stat om at sikre den fornødne infrastruktur på den tyske side allerede ved forbindelsens åbning i 2021. Staten opfordres derudover til at arbejde målrettet med nedbrydning af grænsebarrierer og styrkelse af det tværnationale samarbejde om fremme af vækst og udvikling.

Anlægsloven forventes at blive vedtaget af Folketinget i foråret 2015.

JOURNALNUMMER

15000435

BILAGSFORTEGNELSE

1. STRING - høringssvar vedrørende lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark samt tillæg til VVM

4. MEDDELELSER - RULLENDE DAGSORDEN

MEDDELELSER

Rullende dagsorden for emner til miljø- og 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

14002193

BILAGSFORTEGNELSE

- 1. Rullende dagsorden miljø- og trafikudvalget

NOTAT

Dato 27-10-2014
J. nr. 2014-747

Kommissorium for arbejdsgruppe om kollektiv trafik.

Baggrund

Med aftale af 3. juni 2014 mellem regeringen og Danske Regioner om regionernes økonomi for 2015 blev det besluttet, at der skal gennemføres en analyse af tilbringertrafikken til togene for at sikre bedre sammenhæng i den kollektive trafik. Af aftalen fremgår:

"Kollektiv trafik

Parterne er enige om, at sammenhængen i den kollektive trafik skal styrkes. Det indebærer, at den kollektive trafik skal ses i et helhedsperspektiv, hvor der tages udgangspunkt i, hvordan den samlede kollektive trafik kan gøres til et mere attraktivt alternativ for den enkelte kunde. Det aftales derfor, at der i samarbejde mellem Transportministeriet, Finansministeriet, Danske Regioner og KL samt Trafikselskaberne i Danmark udarbejdes en analyse med særligt fokus på tilbringertrafikken til togene, bl.a. i forhold til at realisere størst mulig samlet passagervækst frem mod at timemodellen gennemføres – herunder operative redskaber, cases og modeller til brug for planlægningen.

Afgrænsning

Analysen vil tage udgangspunkt i best practice eksempler, der allerede er iværksat, og har således ikke til formål at munde ud i en anbefaling af nye konkrete tiltag. Det vil være op til de enkelte trafikselskaber og myndigheder at tage stilling til eventuelle fremtidige tiltag på baggrund af analysen, som kan gennemføres inden for de eksisterende økonomiske rammer.

Indhold

Analysen vil have fokus på tilbringertrafikken til toget i form af bus og lokalbaner, samt hvorledes denne trafik kan styrkes for at øge passagervæksten både på kort sigt og på længere sigt frem mod gennemførelsen af timemodellen. Bussen er for mange første led i den kollektive rejse og er særdeles vigtig for at sikre sammenhæng mellem bus og togtrafik. Busserne og lokalbanerne sikrer den direkte forbindelse til stationerne og er derved med til at binde rejsen sammen fra start til slut. Det er derfor relevant at se på, hvorledes busserne kan være



med til at fremme den overordnede målsætning om at fremme den kollektive trafik.

Side 2/3

Analysen forventes at munde ud i et idékatalog med et udsnit af iværksatte best practice eksempler på, hvordan tilbringertrafikken kan styrkes og indrettes mest intelligent. Idékataloget skal, som en del af analysen, danne grundlag for identifikation af potentialet for lignende initiativer andre steder i landet.

Analysen skal således indeholde vurderinger af, hvilke typer af tiltag, der kan forventes at være mest omkostningseffektive i forhold til at gøre det mere attraktivt at tage bus eller lokalbane til toget.

Analysen forventes endvidere at identificere typer af korte og lange rejserelationer til toget, hvor der kan forventes særligt stort potentiale ift. passagervolumen. Rejserelationer skal her forstås som rejsemønstre eller konkrete rejseruter.

Kataloget vil for det første kunne benyttes af trafikselskaberne, regionerne og kommunerne i deres planlægning af trafikken fremadrettet. Dette for at sikre og styrke sammenhængen i den kollektive trafik både på kort sigt og på det længere sigte frem mod gennemførelsen af timemodellen. For det andet vil kataloget kunne indgå i planlægningen af initiativer, der kan understøtte fremkommelighed for busserne og sikre god sammenhæng mellem tog og bus.

Staten forventer særligt at kunne bidrage med følgende elementer til analysen:

- Erfaringer fra tidligere gennemførte analyser, projekter mv. – eksempelvis hvordan der kan opnås hurtige og billige effekter ved små opgraderinger af busruterne.
- Modeltekniske bidrag eksempelvis fra landstrafikmodellen, således at der kan opstilles regneeksempler på effekten af ændringer af eksempelvis busruter og frekvenser.
- Beregning af cost benefit/omkostningseffektivitet/samfundsøkonomi i forhold til de tiltag, der behandles i analysen. Beregningerne kan være casebaserede i form af beregninger af de tiltag, som er beskrevet i Danske Regioner, KL og Trafikselskaberne i Danmarks to rapporter *Udbygning af den regionale og lokale kollektive trafik til at understøtte timemodellen og Flere buspassagerer - hvad skal der til.*

KL, Danske Regioner og Trafikselskaberne forventer at kunne bidrage med følgende elementer i analysen:

- Konkretisering af hvilke typer af rejserelationer, der har potentiale til at skabe flere kollektiv busrejsende.
- Best practice eksempler, der både har fokus på de trafikale forhold og omkostningerne herved.



- Erfaringsbaserede overslag over omkostninger ved implementering af lignende tiltag andre steder i landet.

Side 3/3

Der vil formentlig være behov for ekstern konsulentbistand til følgende elementer i analysen:

- Landstrafikmodellen kan bidrage med belysning af trafikale konsekvenser af infrastrukturprojekter og trafikpolitiske tiltag.
- Bidrag til at identificere hvilke typer af rejserelationer og tiltag, der har størst potentiale ift. at øge passagervæksten (fx i forhold til forventet passagervolumen og samlede rejsetidsforbedringer).
- Bidrag til effektivvurdering af tiltag. Eksempelvis i forhold til hvor mange flere passagerer, der kan forventes på baggrund af en given investering.

Organisering

Arbejdet vil blive organiseret i en styregruppe med repræsentanter fra Transportministeriet (formand), Finansministeriet, Danske Regioner, KL samt Trafikselskaberne i Danmark. Herudover nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Transportministeriet (formand), Finansministeriet, Danske Regioner, KL samt Trafikselskaberne i Danmark.

Det er forventningen, at der vil blive inddraget ekstern konsulentbistand til at gennemføre dele af analysen.

Tid

Arbejdet igangsættes i efteråret 2014 og afsluttes ultimo marts 2015, forud for de centrale økonomiforhandlinger mellem staten og Danske Regioner.

Økonomi

Der er ikke afsat midler til gennemførelsen af analysen, og omkostningerne forventes derfor afholdt af eksisterende rammer. Eventuelle merudgifter til ekstern konsulentbistand afholdes af Transportministeriet, Danske Regioner, KL og trafikselskaberne.

NOTAT

Til: **Miljø- og trafikudvalget**

Telefon +45 38 66 50 00
Direkte +45 23 48 31 43
Web www.regionh.dk

Dato: 19. december 2014

Fakta om GREAT - Green Regions with Alternative fuels for Transport

Følgende er en oversigt over strukturen i GREAT projektet. Den beskriver STRING medlemmers og eventuelle andre offentlige partneres rolle.

INDHOLD

Formålet med projektet er at fremme fossilfri transporter på veje ved, at:

- lukke hullerne i infrastruktur af alternative brændstoffer,
- sikre adgang til alternative brændstoffer på tværs af grænser, og
- øge andelen af fossilfri drevne køretøjer på markedet.

Dette sker gennem TEN-T CEF (Connection Europe Facility) finansieringsprogram, og involverer en række private partnere. De private har givet tilsagn om at investere i infrastruktur, og projektet skal udvikle kommunikation, der støtter idéen om at øge volumen, samt fremme korridoren internationalt gennem politiske foranstaltninger, der vil støtte overgangen fra fossile til alternative brændstoffer både på det regionale, nationale og EU niveau. Desuden udvikles forretningsmodeller for at skabe viden om en tilblivelse af fossilfri drevne køretøjer på markedet.

Projekresultater

Hovedformålet med projektet er færdigudbygning af infrastrukturen. På dette tidspunkt forventer de private partnere at etablere 4 brint stationer, 5 LNG, 4-6 CNG og 30 hurtige ladestationer. Andre vigtige elementer er opbygning af forretningsforbindelser og udarbejde af businesscases, med fokus på marked og brugerne. Det betyder,

**Punkt nr. 3 - GREAT - Green Regions with Alternative fuels for Transport
(Beslutningssag)
Bilag 1 - Side -2 af 5**

at udover de private partnere, vil andre aktører blive inddraget løbende i projektperioden. Med andre aktører menes blandt andet transportvirksomheder, kunder og kundernes kunder. Samt videns institutioner, tekniske og innovative virksomheder i arbejdet med udvikling af systemer til roaming og fælles betalingssystemer, for at nedbryde de nuværende barrierer ved transport over landegrænser.

GREAT projektet er planlagt fra begyndelsen af 2016 til slut 2019, hvor det første år har fokus på studier, og de følgende år er kernen i investeringerne. I 2015 vil fokus være på forberedelse af projektstart, samt tilknytning til regionale strategier og handlingsplaner. GREAT ønsker at skabe investeringer i infrastruktur og udvikle forretningsmodeller, ved både at følge op på resultaterne, og skabe muligheder for andre europæiske virksomheder til at kopiere. Den europæiske merværdi er vigtig.

STRUKTUR

Strukturen i projektet er skitseret nedenfor. Den politiske Styregruppe består af STRING partnere og eventuelt andre regionale repræsentanter. En eller flere separate referencegrupper etableres for at sikre tæt involvering af alle deltagere.

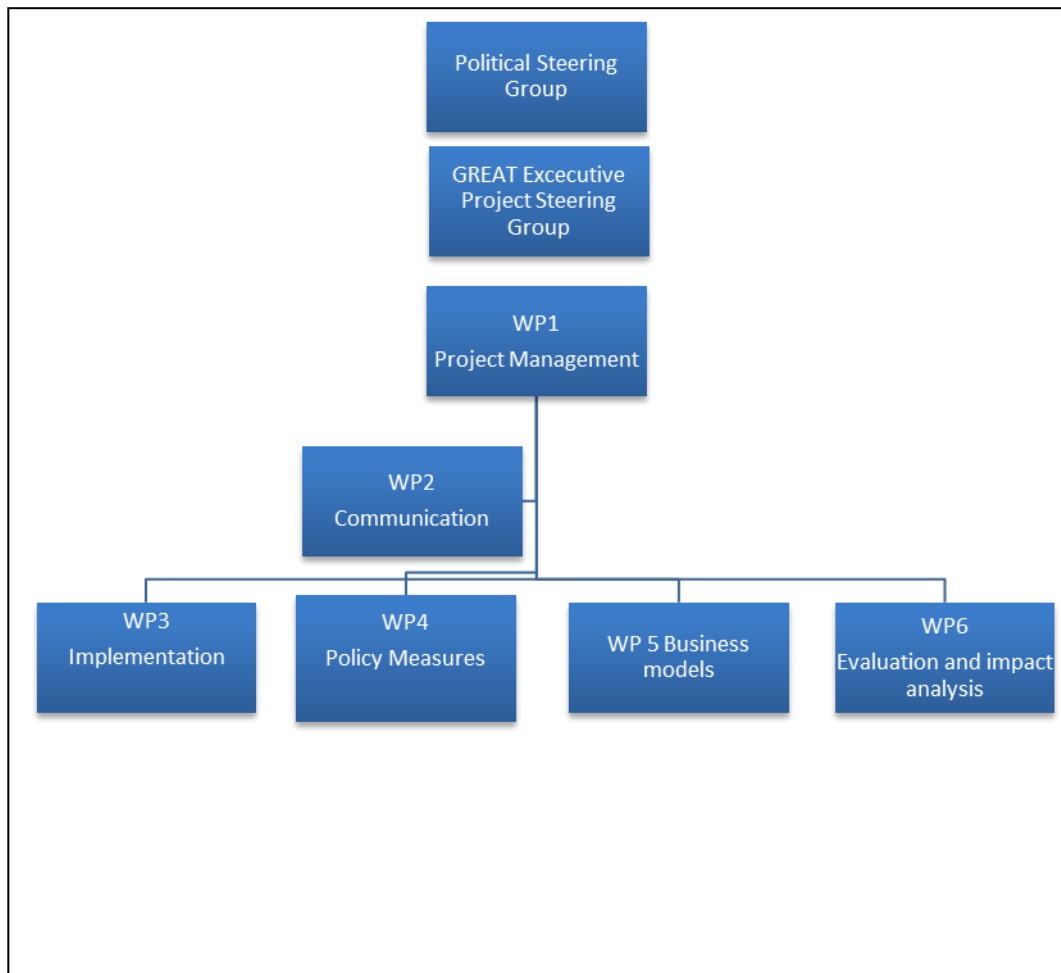
Region Skåne er lead for projektet, hvilket betyder, at de ansøger, sammen med de få private partnere, på vegne af alle STRING partnerne. Denne model er valgt, da CEF sekretariatet anbefaler få formelle projektpartnere. Region Skånes rolle er dels dialogen med EU/CEF, samt at modtage og administrere CEF støtten.

Strukturen og projektets organisation, som ses nedenfor, vil blive etableret i forbindelse med projektets begyndelse i januar 2016. Strukturen for forberedelse af projektet i 2015, vil følge nuværende struktur, hvor den regionale STRING ekspertgruppe forsat bidrager til udarbejdelse af projektet. Det anbefales dog, at strukturen for styregruppen allerede træder i kraft i 2015, så de nye partnere ikke står uden for.

Der er udarbejdet et setup for GREAT projektet, der giver regionerne mulighed for at knap 45 % af deres bidrag ydes gennem løntimer, svarende til et halvt årsværk per år. Det halve årsværk, regionerne hver især bidrager med, svarer til de timer, de ligeledes forventes at skulle bruge i GREAT projektet. En del af arbejdet vil være direkte relateret til arbejdet i egen region og strategier i tilknytning til GREAT. Altså arbejde med

**Punkt nr. 3 - GREAT - Green Regions with Alternative fuels for Transport
(Beslutningssag)
Bilag 1 - Side -3 af 5**

intern koordinering, politisk betjening, udarbejdelse af handlingsplaner og lokal forankring er indeholdt i det halve årsværk.



**Punkt nr. 3 - GREAT - Green Regions with Alternative fuels for Transport
(Beslutningssag)
Bilag 1 - Side -4 af 5**

WP i figuren står for Work package, det vil sige arbejdspakke. Forkortelsen WP bruges efterfølgende.

Den største del af regionens arbejdsindsats vil være i WP2 og WP4, samt en mindre del i WP5 og WP6. WP3 vil udelukkende bestå af private aktører. Forventet indsats i WP er beskrevet nedenfor under hver WP.

De løntimer, hver region lægger i projektet, kan få finansiering fra CEF med op til 50 % og vil indgå i det samlede budget for GREAT projektet.

Regionerne finansielle bidrag vil gå til finansiering til WP 1, der samlet udgør 1.760.000 euro totalt i projektperioden 2016-2019. De private partnere bidrager med 50 % og de offentlige partner bidrager med 50 %. Samlet set bliver bidraget 33.000 euro pr. år (ved 6 offentlige partnere)

WP1, Koordinering sker gennem et selvstændigt sekretariat, der består af 2,5 personer. En koordinator, en kommunikationsmedarbejder og en deltids administrator.

Desuden tilknyttes en ekstern konsulent (eksterne eksperter) til støtte og bistand af det relativt komplekse CEF program. Det er hermed sikret, at leadregionen ikke er belastet af for meget administration.

WP2, kommunikation er styret af en kommunikationsperson, der bringer ekstern ekspertise ind efter behov. Kommunikationslederen nedsætter en arbejdsgruppe omkring kommunikation blandt partnerne og andre centrale deltagere. Regionernes egne kommunikationspersoner har en vigtig rolle at spille.

WP3 er den største arbejdspakke. Den handler om implementering og opbygning af infrastruktur. Dette er en privat partner WP, og WP leder vil ligeledes være en af de private partnere.

WP4 ser på hvilke politiske foranstaltninger, der kan gennemføres primært på offentlig side. Det kunne være en lang række foranstaltninger, fra nedskæringer i gebyrer

**Punkt nr. 3 - GREAT - Green Regions with Alternative fuels for Transport
(Beslutningssag)
Bilag 1 - Side -5 af 5**

ved grænseovergange, hvis der bruges alternative køretøjer, til lokale tiltag i byerne. Dette er en WP med de offentlige deltagere.

WP5 koordinerer arbejdet mellem de forskellige brændstoffer i WP3 samt, med forskellige forretningsmodeller.

WP6 går ud på at gennemgå effektiviteten af handlingerne i projektet, men har også en vigtig rolle i udformningen af den fremtidige udvikling ved løbende evaluering. Universiteterne vil indgå i denne WP.

Arbejdspakker WP 4, 5 og 6 er åbne for deltagelse, og især WP 4 bør have STRING partnerlederskab, da det omhandler offentlige foranstaltninger. 'Åben for deltagelse' betyder, at arbejdspakkerne ikke er tænkt alene til at skulle være repræsenteret af de regionale partnere og de private fra partnerskabet. GREAT projektet er et dynamisk projekt, der vil inddrage, relevante aktører i arbejdspakkerne, for at sikre forankring ikke kun til markedet men også til kunderne og slutbrugerne. Inddragelse af deltagerne i arbejdspakkerne vil bero på markedsanalyserne og kan være aktører på forskellige niveauer, så som trafikselskaber, NGO, interesseorganisationer, OEM, transportoperatører og større virksomheder, der er aftager på vare og dermed påvirker transport flowet i korridoren.

Copenhagen – hele Danmarks hovedstad

UDKAST

Om den regionale vækst- og udviklingsstrategi

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. Visionen realiseres gennem fokuserede investeringer inden for to rammevilkår og fire strategiske væksttemaer. Under hvert rammevilkår og strategisk væksttema beskrives regionale udfordringer, målsætninger og investeringer. Målsætninger og investeringer, som tilsammen bidrager til at realisere visionen for hovedstadsregionen og Greater Copenhagen.



Fakta om strategien

Den regionale vækst- og udviklingsstrategi redegør for den fremtidige udvikling i hovedstadsregionen. Strategien indeholder derfor både vækstretnede og udviklingsrettede dele. Den bygger på dialog med politikere, kommuner, virksomheder, organisationer, universiteter og borgere. Den indeholder en række vækst- og udviklingsmål, som skal realiseres i de næste år.

Forord



Indhold

Forord	3
Greater Copenhagen er Danmarks vækstmotor	5
Væksten skal styrkes	6
Region Hovedstaden ønsker et stærkt Greater Copenhagen	11
Region Hovedstaden fokuserer	13
To rammevilkår og fire strategiske væksttemaer	14
Rammevilkår 1: Effektiv og bæredygtig mobilitet	16
Rammevilkår 2: Kompetent arbejdskraft og internationalisering	20
Væksttema 1: Sund vækst	24
Væksttema 2: Grøn vækst	28
Væksttema 3: Kreativ vækst	32
Væksttema 4: Smart vækst	36
Sammen skaber vi resultater	40

Greater Copenhagen er Danmarks vækstmotor

Både offentlige og private aktører i hovedstadsregionen skal samarbejde for at nå visionen om en metropolregion med høj vækst og livskvalitet. Metropolregioner er mere end blot centrale byområder. Effektive pendlermuligheder binder oplande sammen i metropolregioner, og i Greater Copenhagen er alle afhængige af hinanden. I samarbejde kan regionen blive mere internationalt synlig, fordi 3,8 millioner indbyggere giver et væld af muligheder for både borgere og virksomheder. Derfor ønsker Region Hovedstaden et stærkt Greater Copenhagen.

Greater Copenhagen er Danmarks vækstmotor og landets eneste metropolregion med global gennemslagskraft. Copenhagen er hele Danmarks hovedstad og driver udviklingen i hele landet, hvilket pålægger hovedstadsregionen en særlig rolle og et særligt ansvar for at sikre vækst og jobskabelse til gavn for hele Danmark.

- Omkring 40 procent af Danmarks BNP skabes i hovedstadsregionen
- Omkring 85 procent af de udenlandske investeringer, der ender i Danmark, tiltrækkes til hovedstaden
- Omkring 75 procent af alle nye arbejdspladser i Danmark er de sidste ti år skabt i hovedstadsregionen
- Omkring halvdelen af den danske eksport skabes af virksomhederne i hovedstadsregionen
- De største private og offentlige investeringer i forskning og udvikling sker i hovedstadsregionen

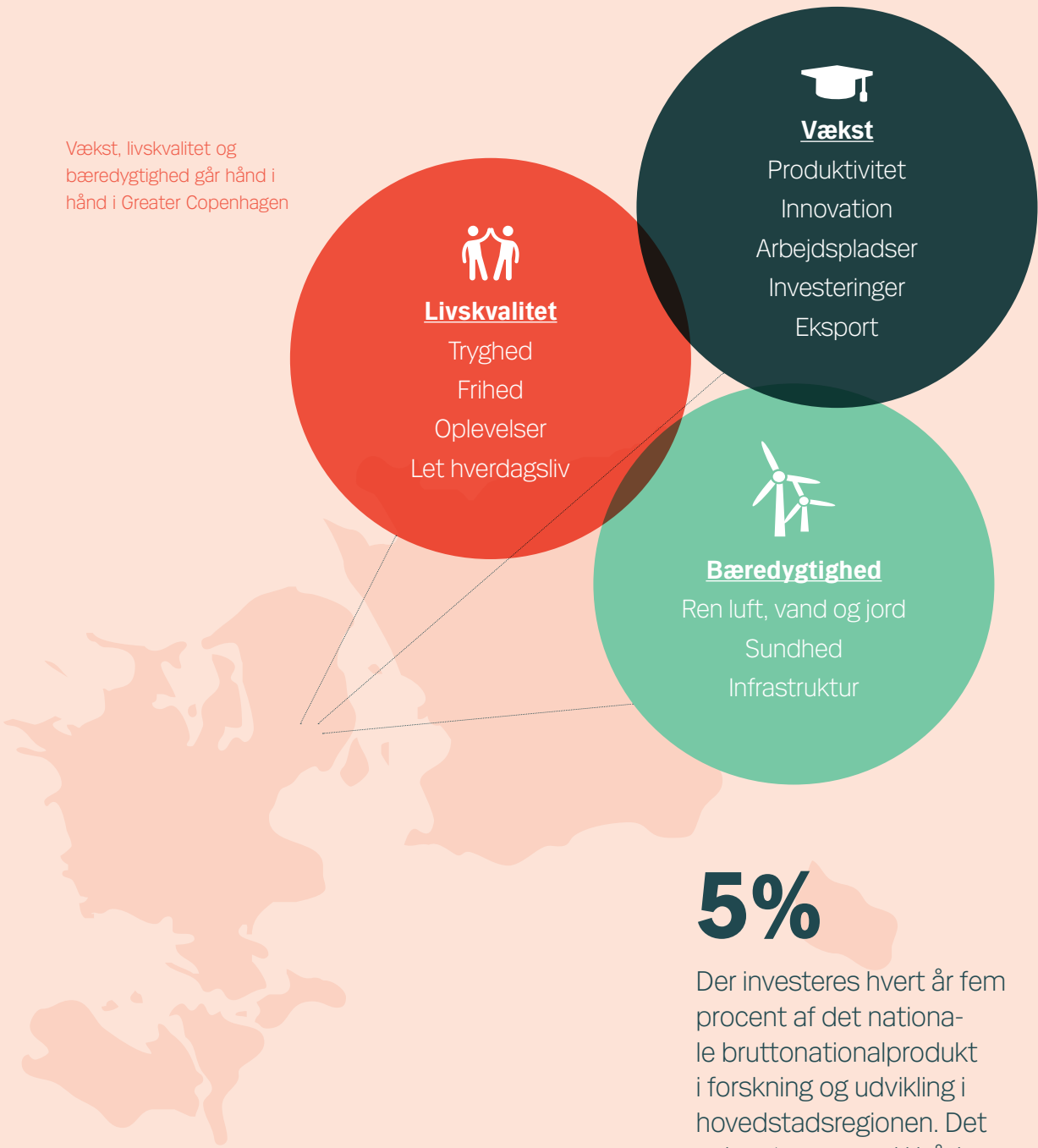
Greater Copenhagen konkurrerer med de mest succesfulde metropoler i verden om arbejdspladser og investeringer. Regionen har et godt udgangspunkt som en af de bedste regioner i verden at leve og arbejde i. Dette skal udnyttes til at skabe yderligere vækst, flere arbejdspladser og øge livskvaliteten.

Greater Copenhagen
— *To regioner og 46 kommuner i Østdanmark samt 33 kommuner og en region i Skåne samarbejder tæt om at skabe vækst og udvikling i den samlede metropol, som vi kalder Greater Copenhagen.*

— *Borgere, produkter og services bevæger sig på tværs af grænser, både lande-, regionale- og kommunegrænser, og Greater Copenhagen udgør således én sammenhængende funktionel metropolregion.*

Vision for den regionale vækst- og udviklingsstrategi

— *Hovedstadsregionen er den grønne og innovative metropol med høj vækst og livskvalitet, samt et sammenhængende sundhedsvæsen på internationalt topniveau.*



Væksten skal styrkes
Forudsætningen for at Greater Copenhagen kan konkurrere med verdens førende metropoler er et styrket samarbejde på tværs af kommune-, regions- og landegrænser og mellem virksomheder, uddannelsesinstitutioner og den offentlige sektor i hele den funktionelle metropol. Sammen er målet at fokusere og forenkle indsatserne og investeringerne, så Greater Copenhagen drager fordele af styrkepositionerne – vi skal blive endnu bedre til det, vi er gode til. Det handler blandt andet om at udnytte den høje livskvalitet, viden og evne til omstilling indenfor områder som energi, digitalisering, miljø, sundheds- og velfærdsteknologi, så der kan skabes nye væksteventyr i Danmark.

59%
59 procent af alle nationale patenter udtages i hovedstadsregionen. København ligger nummer 1 sammenlignet med mere end 200 metropoler i hele verden.

Greater Copenhagen

Hovedstadsregionen er en del af Greater Copenhagen. Greater Copenhagen er et samarbejde mellem kommuner og regioner i Skåne og Østdanmark. Et samarbejde, der har til formål at skabe vækst. Greater Copenhagen har en fælles fokuseret dagsorden om vækst og udvikling, der bygger på engagement i hele det østlige Danmark og Sydsverige.



Et veludviklet erhvervsområde med en højtuddannet arbejdsstyrke og spidskompetencer inden for design, medicin, biokemi, bioteknik, it, telekommunikation, miljøteknologi og fødevarereproduktion.



Et madmekka med unikke kvalitetsprodukter fra jord til bord.



Krydspunktet mellem Skandinavien og Europa med direkte forbindelse til 140 interkontinentale og europæiske flydestinationer, Øresundsforbindelse og den kommende Femern Bælt-forbindelse.



Et trygt velfærdssamfund, hvor det er rart at bo, med høj livskvalitet, tillid og god offentlig service – et solidt fundament for at udvikle moderne velfærdsteknologier og skabe sund vækst.



En miljømetropol med fælles værdier om grøn vækst, grøn transport, rent vand og bæredygtig energi.



Et førende forskningsområde med 11 universiteter, højt specialiserede hospitaler, bio-sundhedsklynger og tradition for innovative samarbejds miljøer.



Et attraktivt turistmål med en vifte af tilbud inden for by, kyst, ø og kultur-turisme. Fra historiske købstæder og pulserende storbymiljøer til hvide strande, bøgeskove og åbne landskaber.



Et samlet arbejdsmarkedsopland på 3,8 millioner indbyggere stigende til 4,1 millioner indbyggere i 2025. En metropol med korte pendlerafstande og direkte adgang til to landes markeder.

Visionen for Greater Copenhagen

I 2020 er Greater Copenhagen et internationalt knudepunkt for investeringer og viden på niveau med de mest succesfulde metropoler i Europa. Samarbejdet om en fokuseret vækst dagsorden har i 2020 skabt en betydelig økonomisk vækst og øget beskæftigelse i Sydkandinaviens internationale Metropol – Greater Copenhagen.

Det gør vi i Greater Copenhagen

Greater Copenhagen bygger videre på de senere års tætte samarbejder og effektive indsatser inden for eksempelvis sundhed, forskning, klima, miljø og energi samt infrastruktur og turisme. Vi samarbejder fokuseret om at sikre vækst, fordi vi vil skabe arbejdspladser og have råd til velfærd, service og uddannelse til borgerne i hele Greater Copenhagen.

Med Greater Copenhagen inviterer hovedstadsregionen interesserede parter ind i samarbejdet om en fokuseret vækst dagsorden – erhvervslivet, arbejdsmarkedets parter, forsknings- og uddannelsesinstitutioner, de regionale vækstfora og staten.

Greater Copenhagen har to indsatsområder

- *Internationalisering – fordi internationale virksomheder, investeringer, turister og højt uddannet arbejdskraft skaber vækst og beskæftigelse i hele regionen.*
- *Sammenhængende arbejdsmarked og erhvervsudvikling – fordi en vel fungerende region med god infrastruktur, plads til erhvervslivet og høj attraktivitet er grundlæggende for vækst og beskæftigelse.*

Region Hovedstaden ønsker et stærkt Greater Copenhagen

Region Hovedstaden ønsker et stærkt Greater Copenhagen og vil gerne investere i den videre udvikling af samarbejdet ved at fokusere på tre udvalgte tiltag, der er centrale for vækst og udvikling i Greater Copenhagen fremover.

Region Hovedstaden finder, at der med fordel kan skabes et sammenhængende erhvervsservicetilbud på tværs af kommuner, region og regionale aktører som for eksempel Copenhagen Capacity, Wonderful Copenhagen, Væksthus Hovedstaden. Et første skridt kunne være udviklingen af et fælles målbillede om en koordineret og ensartet indgang til den kommunale erhvervsservice i regionen koblet med et kvalitets- og kompetenceløft. Region Hovedstaden vil gerne bidrage hertil.

Region Hovedstaden finder derudover, at der fra statslig side med fordel kan tages initiativ til, at der udarbejdes et nyt fysisk plandokument for hele Greater

Copenhagen som supplement til den nuværende fingerplan, der ikke dækker hele den funktionelle metropolregion. Parterne i Greater Copenhagen samarbejdet har taget første skridt med et ”fælles Copenhagen-opslag”, som også indgår i denne regionale vækst- og udviklingsstrategi. Et opslag, der også vil indgå i en række kommuneplaner i hele metropolregionen. Det fælles plandokument skal laves i fællesskab parterne imellem og vedtages i enighed. Region Hovedstaden vil gerne bidrage hertil.

Region Hovedstaden foreslår, at der etableres et statsligt-regionalt kontaktforum, hvor investeringer og udvikling i for eksempel infrastruktur, forskning og vækst løbende kan drøftes. Deltagerne i dette kontaktforum fra regional side kunne, for at sikre den fælles værdiskabelse, være de politiske parter bag Greater Copenhagen arbejdet. Fra statslig side kunne det med fordel være centrale ministre med ansvar for vækst og jobskabelse.



Region Hovedstaden fokuserer på:

Viden.

Viden er nøglen til vækst. Regionen skal tiltrække endnu mere forskning, flere private og offentlige forskningsmidler samt skabe et tættere samarbejde mellem universiteter, erhvervsskoler, virksomheder og den offentlige sektor.

Attraktivitet.

En attraktiv region er en bæredygtig region, der er sund og tryk at leve i. Greater Copenhagen er attraktiv, og det er afgørende fortsat at styrke den regionale indsats, så der kan tiltrækkes investeringer, virksomheder og talent til hele den funktionelle metropolregion.

Infrastruktur.

Greater Copenhagen skal bindes bedre sammen med ny sammenhængende og grænseoverskridende infrastruktur. Der skal findes en samlet løsning på de trængselsproblemer regionen plages af – det skal være nemt, hurtigt, effektivt og miljøvenligt at komme rundt. Samtidig skal transporten understøtte sund levevis og være bæredygtig, så elbiler og kollektiv transport skal spille en større rolle.

Region Hovedstaden investerer i:

Stærke alliancer mellem vidensinstitutioner, virksomheder og den offentlige sektor, så fælles mål bliver til fælles løsninger

Fokuserede indsatser, som gør en forskel for borgere og virksomheder

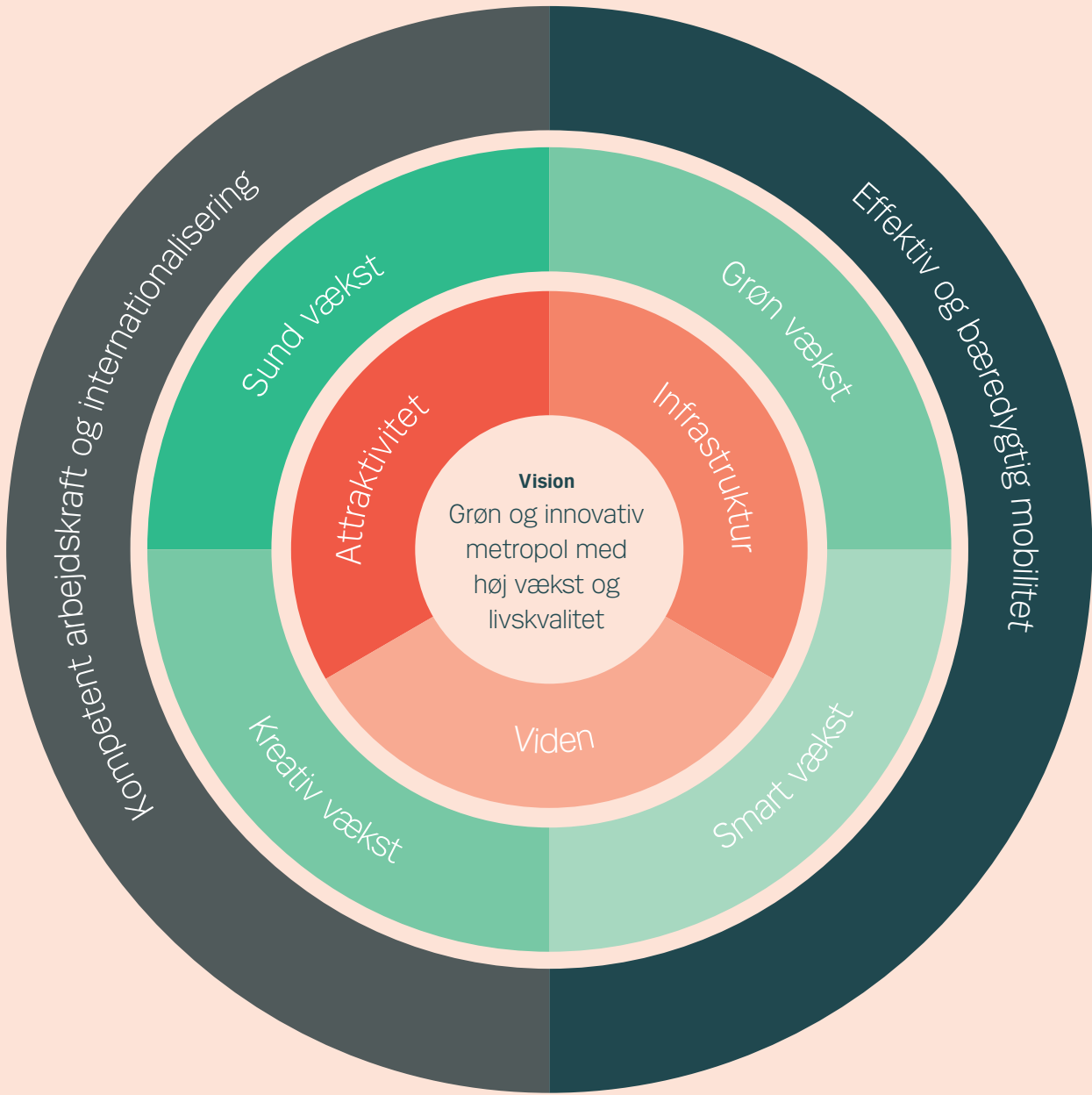
Fælles global markedsføring af Greater Copenhagen, som øger konkurrenceevnen og synligheden af metropolen internationalt

To rammevilkår og fire strategiske væksttemaer

På baggrund af de styrker hovedstadsregionen har, er der udvalgt to rammevilkår og fire strategiske væksttemaer, som den fremtidige vækst og udvikling i regionen skal bygges på:

Rammevilkår
For at opnå succes med at skabe livskvalitet og stærke erhvervs- og vidensmiljøer på det sunde, grønne, kreative og smarte område, må de rette rammevilkår være til stede. Region Hovedstaden har fokus på to rammevilkår, der understøtter både sund, grøn, kreativ og smart vækst: — Effektiv og bæredygtig mobilitet, herunder eksempelvis sammenhæng i regionen og grønne drivmidler — Kompetent arbejdskraft og internationalisering, herunder eksempelvis kvalificeret faglært arbejdskraft og tiltrækning af internationale talenter
Strategiske væksttemaer
Virksomheder og vidensinstitutioner i Greater Copenhagen er blandt de bedste, når det kommer til områder som grøn omstilling, sundheds- og velfærdsteknologi samt smarte og kreative løsninger, fordi der er en lang tradition for at specialisere sig inden for disse områder. Det skal der bygges videre på. Derfor er den regionale vækst- og udviklingsstrategi bygget op om fire strategiske væksttemaer: — Sund vækst, herunder eksempelvis øget offentligt-privat samspil om forskning og innovation — Grøn vækst, herunder eksempelvis omstilling af energi- og transportsystemet og grøn jobskabelse — Kreativ vækst, herunder eksempelvis flere turister til regionen og professionalisering af de kreative erhverv — Smart vækst, herunder eksempelvis regional bredbånds- og mobildækning og deleøkonomi som vækstdriver

Vi vil sikre gode rammevilkår og vækst, så hovedstadsregionen er en grøn og innovativ metropol med høj vækst og livskvalitet.



Effektiv og bæredygtig mobilitet

Alle i regionen, både borgere, studerende og virksomheder, er afhængige af en stærk og veludbygget infrastruktur og et effektivt kollektivt trafiksystem. Den trafikale infrastruktur er afgørende for vækst og velfærd i hovedstadsregionen, og har samtidig betydning for hurtig og nem adgang til resten af landet såvel som resten af verden. Det skal være let at komme til og fra regionen, og det skal være let at komme rundt. Særligt virksomhedernes vækst forudsætter kortere rejsetid og større mobilitet. Derfor er forbedringer af den kollektive transport, herunder rejsetid, styrkelse af lufthavnen som regionalt krydspunkt, bedre og nye veje og flere cykelstier samt offentlig efterspørgsel på smarte, intelligente og grønne løsninger til transportsektoren, afgørende for vækst og jobskabelse i regionen.

Regionale udfordringer

CO₂-udledning

Transportsektoren i hovedstadsregionen udgør en betydelig del af regionens CO₂ udledning. Hovedstadsregionen skal være CO₂ neutral i 2040, og derfor skal der løbende investeres i at nedbringe CO₂-udledningen fra transportsektoren parallelt med at den kollektive trafik styrkes og gøres mere effektiv, smart og attraktiv. Det skal være nemt at cykle, fordi det både nedbringer CO₂-udslip, nedsætter trængsel og gavner folkesundheden. Samtidig skal delebilisme udbredes, fordi det bidrager til at nedsætte CO₂-udslip.

International tilgængelighed

Virksomhedernes adgang til markeder og arbejdskraft afhænger både i hele den funktionelle metropolregion, og i resten af landet, af Københavns internationale lufthavn, som er et krydspunkt i regionen. Lufthaven har i dag direkte forbindelse til en meget stor del af verdens økonomi. Tilgængeligheden til lufthavnen fra hele landet og regionen via tog med høj hastighed skal styrkes, og antallet af flyruter til og fra lufthavnen skal øges.

Livskvalitet og sundhed til alle borgere

Hovedstadsregionen har halvdelen af alle støjbelastede boliger i Danmark og cirka 1.500 borgere bliver hvert år alvorligt syge af luftforurening. Det nedsætter sundheden, forringer livskvaliteten og hæmmer produktiviteten. Støj og partikelforurening skal nedsættes ved at sikre en bedre og mere effektiv og bæredygtig kollektiv trafik, flere delebiler, flere elbiler og øge antallet af cyklister.

Mobilitet og sammenhæng på tværs af regionen

Analyser viser, at regionens bilister spildte 9,3 millioner timer i trafikken i 2012, og tallet forventes at være fordoblet til 18,4 millioner timer i 2025. Det er en enorm regional udfordring, der hæmmer den økonomiske vækst, og det er afgørende at få den løst. Der er behov for flere nye veje, flere investeringer i letbaner og ”Bus Rapid Transit-løsninger” samt anden kollektiv infrastruktur for at nedbringe rejsetiden og øge mobiliteten.

Vækstmål

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

Livskvalitetsmål

– *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.*

Effektmål

– *Rejsetiden på udvalgte prioriterede strækninger skal nedsættes med 20 procent inden 2025*
– *Støj- og partikelforureningen fra transportsektoren nedsættes med 40 procent inden 2025*
– *Transportsektoren skal være fri for fossile brændstoffer i 2040*
– *Adgangen via kollektiv trafik til og fra Københavns Lufthavn øges med 35 procent inden 2025, og lufthavnens internationale opkobling skal være væsentligt styrket i 2025*

÷ 1 mill.

Cykling giver 1 million færre sygedage om året i hovedstadsregionen.

Effektiv og bæredygtig mobilitet – investeringer

Investeringer 2015-2017

CO₂-udledning

Region Hovedstaden vil sammen med staten, kommuner og trafikoperatører iværksætte nye løsninger på trængselsproblematikken blandt andet ved at:

- Investere i en indfasning af anvendelse af fossilfrie brændstoffer til busser og anden kollektiv trafik
- Anlægge flere supercykelstier og anden cykeinfrastruktur samt udvide antallet af by- og pendlercykler
- Videreudvikle den igangværende indsats med at øge brugen af elbiler, blandt andet ved fællesoffentlige udbud
- Tilbyde mobilitetsplanlægningsservice til alle virksomheder i regionen

International tilgængelighed

Region Hovedstaden vil i samarbejde med blandt andet staten, kommuner, Region Sjælland, Region Skåne og Malmø Stad sikre, at regionen bliver et internationalt knudepunkt ved at:

- Arbejde for flere direkte flyruter til og fra Københavns Lufthavn
- Skabe grundlaget for bedre og hurtigere trafikal tilgængelighed til lufthavnen fra et geografisk område, som dækker det meste af Danmark og rækker op i Sverige og ned i Nordtyskland

Livskvalitet og sundhed til alle borgere

Region Hovedstaden vil sammen med kommuner og andre relevante parter arbejde for livskvalitet og sundhed til alle borgere ved at:

- Kortlægge de samfundsøkonomiske og livskvalitetsmæssige potentialer ved at reducere støj- og partikelforureningen i regionen og etablere en investeringsplan for reducere af påvirkningen
- Arbejde for at flere cykler i regionen, blandt andet ved at sætte øget fokus på cykelpendlertransport, herunder til og fra regionens hospitaler
- Udvikle en grøn bilkorridor fra Skandinavien via Greater Copenhagen til Hamborg

Investeringer i 2018-25

Mobilitet

Region Hovedstaden vil sammen med staten, kommuner og trafikoperatører sikre en effektiv og bæredygtig transport, der kan nedbringe trængsel, øge borgernes mobilitet og understøtte sund levevis og bevægelse ved at:

- Samle erhvervsliv, staten, regioner, kommuner og trafikoperatører for sammen at udarbejde en mobilitetsplan for hele den funktionelle metropolregion
- Fastsætte ambitiøse mål for at nedbringe rejsetiden for udvalgte prioriterede strækninger i regionen, og synliggøre produktivitetsgevinsten ved nem og effektiv mobilitet

Sammenhæng på tværs af regionen

Region Hovedstaden vil sammen med alle relevante offentlige og private aktører udarbejde et forslag til et prioriteret og sammenhængende trafiksystem, som skal bidrage til at:

- Realisere større projekter og initiativer, som for eksempel øget kapacitet på Kystbanen
- Skabe enighed om forslag til flere letbaner og ”Bus Rapid Transit – løsninger”
- Skabe bedre skiftemuligheder mellem transportformer ved stationer og store trafikknudepunkter
- Sikre, at borgerene oplever, at den kollektive trafik i hovedstadsregionen er ét sammenhængende trafiksystem. På sigt skal der skabes et beslutningsgrundlag for at etablere én regional forankret politisk ledelse, der har ansvaret for hele den kollektive trafik i Greater Copenhagen

Region Hovedstaden vil forbinde hospitaler og skabe bedre tilgængelighed med nye letbaner

Senest i 2025 vil Region Hovedstaden sammen med staten og kommuner åbne en ny letbanelinje, som kobler Hvidovre Hospital på det højfrekvente kollektivt trafiknet. En ny letbanelinje, som knytter den kommende letbane i Ring 3 med den kommende Sydhavnsmetro, en strækning via Hvidovre Hospital, mellem Glostrup letbanestation og Ny Ellebjerg station, som er endestation for Sydhavnsmetroen.

Samtidig med at letbanen i Ring 3 knyttes sammen med metroen i København vil den nye letbanelinje kunne danne en 1. etape i en letbanelinje, som strækker sig mellem letbanen i Ring 3, tværs over Amager og ud til Københavns Lufthavn.

Region Hovedstaden vil sammen med staten og kommunerne investere i at øge borgernes tilgængelighed til hospitalerne og give den kollektive trafik et nyt gear.

Kompetent arbejdskraft og internationalisering

Alle unge og voksne uanset baggrund skal have adgang til et relevant og attraktivt uddannelsesstilbud og mulighed for at tilegne kompetencer, som arbejdsmarkedet efterspørger. Kompetent arbejdskraft og ekspansive vidensmiljøer er afgørende for hovedstadsregionens vækst og for Danmark som helhed. Der er behov for, at alle borgere i regionen kan videreuddannes, og derfor er det afgørende med en god uddannelsesdækning i hele regionen. Tilsvarende er det centralt at sikre talentudviklingen på alle uddannelsesniveauer. Alt tegner til, at regionen kommer til at mangle uddannet arbejdskraft i en nær fremtid, ligesom i tiden før den økonomiske krise, og små og mellemstore virksomheder får et større behov for internationalisering. Mangel på kompetent arbejdskraft er en barriere for at tiltrække investeringer og skabe nye arbejdspladser. Der skal uddannes højt kvalificerede unge og voksne med de rette vækstkritiske kompetencer, og det skal være nemt og interessant for udenlandske talenter og medarbejdere at bosætte sig i Greater Copenhagen, så regionens styrker kan udvikles.

Regionale udfordringer

Mere kvalificeret faglært arbejdskraft
Der bliver brug for flere dygtige faglærte i hovedstadsregionen fremover. Kun 14 procent vælger en erhvervsuddannelse direkte efter grundskolen, og dem, der gennemfører en erhvervsuddannelse, opnår ikke altid et tilstrækkelig højt kompetenceniveau. Ved at hæve uddannelsesniveauet understøttes ikke blot jobskabelsen, men også udviklingen af den generelle folkesundhed, især fordi de dårligst uddannede løftes og får bedre livskvalitet.

Vækstkritiske kompetencer
Erhvervslivet efterspørger medarbejdere med de rette væstkritiske kompetencer inden for alle brancher. Det skal understøttes af relevante uddannelser, der uddanner til efterspørgslen på arbejdsmarkedet. Højtuddannede skal i højere grad uddannes til private job, talentudviklingen skal styrkes, og der er behov for, at flere iværksættere bryder igennem og etablerer succesfulde virksomheder.

Tiltrækning af internationale talenter
Hovedstadsregionen mangler arbejdskraft og talenter inden for en række fagområder. Det skal fremadrettet være mere attraktivt at studere og arbejde i Greater Copenhagen, og det skal være nemt og effektivt at

bosætte sig både som international studerende og familie, fordi tilstrækkelig kvalificeret arbejdskraft kræver, at internationale talenter bosætter sig her.

Internationalisering af små og mellemstore virksomheder
Det internationale perspektiv og kompetenceniveauet skal styrkes i de små og mellemstore virksomheder. Der er behov for tættere samspil mellem de små og de store virksomheder i regionen for at sikre internationalisering og adgang til udenlandske markeder. Tilsvarende er der behov for ét fælles Greater Copenhagen internationaliseringsstøtteprogram for virksomhederne og deres arbejdskraft.

Styrket offentligt privat samarbejde
Sammenlignet med andre metropolregioner samarbejder private og offentlige virksomheder og universiteter i hovedstadsregionen ikke nok om innovation og forskning. Det betyder, at forskning for sjældent omsættes til nye produkter og services til nationale og internationale markeder. Tilsvarende er der behov for, at flere aktører på tværs af sektorer går sammen i konsortier om fælles forsknings- og udviklingsprojektansøgninger, fordi det øger mulighederne for at hente internationale forskningsmidler til regionen.

22.425

Der bor i dag 22.425 højtuddannede udlændinge i hovedstadsregionen.

Vækstmål

– Erhvervslivet har adgang til kompetent dansk og international arbejdskraft, og adgangen til kompetent arbejdskraft og internationalt fokus gør det attraktivt at etablere virksomhed og investere i hovedstadsregionen.

Livskvalitetsmål

– Flere unge skal gennemføre en erhvervskompetencegivende uddannelse, så de får bedre muligheder for at få fast fodfæste på arbejdsmarkedet, og Greater Copenhagen skal være et attraktivt sted at leve for internationale virksomheders medarbejdere.

Effektmål

- Mindst 25 procent af en ungdomsårgang skal vælge en erhvervsuddannelse direkte efter 9. eller 10. klasse i 2020
- Andelen af 18-29-årige, der ikke har en erhvervskompetencegivende uddannelse, er faldet med 20 procent i 2020
- Andelen af danske højtuddannede i den private sektor er steget med 10 procent i 2020
- Andelen af udenlandske højtuddannede er steget med 20 procent i 2020
- Antallet af gazellevirksomheder i regionen skal stige med 30 procent i perioden 2015-2025
- Vidensarbejdere og internationale talenter fra hele verden opfatter Greater Copenhagen som et af de fem mest attraktive steder at leve og arbejde i 2025
- Antallet af storskalainnovationssamarbejder mellem offentlige institutioner, private virksomheder og universiteter i regionen er øget med 5 procent per år frem til 2020

Kompetent arbejdskraft og internationalisering – investeringer

Investeringer 2015-2017

Mere kvalificeret faglært arbejdskraft

Region Hovedstaden vil i samarbejde med staten, erhvervsskolerne, de regionale arbejdsmarkedsråd, arbejdsmarkedets parter og kommunerne opkvalificere flere voksne til faglært niveau ved at sikre:

- Bedre inklusion af borgere på kanten af arbejdsmarkedet
- Styrket efteruddannelsestilbud til voksne, der skal opkvalificeres eksempelvis i form af flere voksenlærlinge, sidemandsoplæring og papirer på allerede erhvervet viden og kompetence

Vækstkritiske kompetencer

Region Hovedstaden vil i samarbejde med uddannelsesinstitutioner, kommuner og staten sikre, at flere får de rette vækstkritiske kompetencer som en del af deres uddannelse og efteruddannelse ved at:

- Fremme udvikling af væstkritiske kompetencer i uddannelsessystemet, herunder international forståelse, forretningsudvikling, samarbejde og tværfaglighed
- Styrke karrierefokus og sammenhængen mellem uddannelsesniveauer, herunder særligt mellem grundskole og erhvervsuddannelserne
- Styrke uddannelses- og erhvervsfremmesystemet, så der skabes flere succesfulde iværksættere
- Igangsætte programmer i regi af Greater Copenhagen, som øger kompetenceudviklingen i små og mellemstore virksomheder

Tiltrækning af internationale talenter

Region Hovedstaden vil i samarbejde med staten, kommuner, Region Sjælland, Region Skåne, og Copenhagen Capacity gøre det nemt for internationale talenter at bosætte sig i Greater Copenhagen ved at:

- Investere i den internationale borgerservice i Greater Copenhagen

- Skabe et sammenhængende beslutningsgrundlag for etablering af flere internationale grundskoler i regionen
- Udvikle et internationaliseringskatalog over tiltag som staten, region og kommuner med fordel kan gennemføre for at sikre den internationale tilgængelighed internt i regionen, herunder også på regionens hospitaler og i den kollektive trafik
- Bidrage til en løbende reduktion af grænsehindre i forhold til at bo, arbejde og studere på hver sin side af Øresund
- Arbejde for et tættere samarbejde mellem Østdanmark og Skåne om uddannelser og praktikpladser på alle niveauer
- Styrke og konsolidere regionens talentindsats, der skal forankres hos én operatør

Internationalisering af små og mellemstore virksomheder samt offentligt-privat samarbejde

Region Hovedstaden vil sammen med forskningsinstitutioner, staten og private virksomheder gøre det mere attraktivt for internationale aktører at investere i og samarbejde med regionens virksomheder og universiteter ved at:

- Etablere Copenhagen Science Region, som skal tiltrække flere forskningsmidler, internationale virksomheder og forskere
- Sætte yderligere fokus på iværksætteruddannelser samt test af nye teknologier og offentligt-private samarbejder om sundhedsinnovation
- Etablere et regionalt videnscenter for offentligt-privat samarbejde der dels skal videndele i hele hovedstadsregionen, dels identificere potentialerne ved en styrket indsats for offentligt-private partnerskaber i Greater Copenhagen, herunder særligt de gevinster, der er ved storskala offentligt-private partnerskabsprojekter

Kvalitetsløft af erhvervsuddannelserne frem mod 2020

Region Hovedstaden vil tage ansvar og investere i at gøre regionens erhvervsuddannelser til et attraktivt førstevalg ved at tilbyde alle regionens erhvervsskoler et 360 graders eftersyn, som fører til et kvalitetsløft af erhvervsuddannelserne frem mod 2020.

Kompetent faglært arbejdskraft er afgørende for vækst og livskvalitet i regionen, fordi regionens evne til at tiltrække virksomheder og arbejdspladser i høj grad afhænger af adgangen til kompetent arbejdskraft. Region Hovedstaden vil arbejde aktivt for at løfte kvaliteten af erhvervsuddannelserne, så de bliver et attraktivt førstevalg for flere unge. Målet er, at mindst 25 procent af en ungdomsårgang vælger en erhvervsuddannelse direkte efter 9. eller 10. klasse.

Region Hovedstaden vil sammen med erhvervsskolerne, arbejdsmarkedets parter, staten, kommuner, de regionale arbejdsmarksråd og uddannelsesaktører skabe et politisk forum, der kan lede og målrette den offentlige indsats. Indsatsen skal sikre bedre uddannelsesdækning, trafikal tilgængelighed, fysiske rammer og læringsmiljøer.

Region Hovedstaden vil tage politisk og investeringsmæssigt lederskab for at nå målet i 2025.

Sund vækst

Greater Copenhagen har i dag en international styrkeposition inden for sund vækst. Der er et effektivt offentligt sundhedsvæsen baseret på fri og lige adgang for alle, en international stærk tilknyttet erhvervsklynge, som skaber vækst og arbejdspladser på regionens hospitaler og universiteter, som danner grundlag for både udvikling af nye behandlinger, produkter og virksomheder. Styrkepositionen bygger på en stærk tradition for samarbejde mellem offentlige hospitaler og tilbud, virksomheder og vidensinstitutioner.

Men styrkepositionen er udfordret. Det offentlige sundhedsvæsen er under pres for at levere højere produktivitet og flere og bedre ydelser for de samme penge. Samtidig ser vi, at andre lande og storbymetropoler satser store summer på forskning og tiltrækning af talenter, virksomheder og investeringer. Derudover er middellevetiden relativt lav sammenlignet med andre regioner med økonomisk høj lighed. Fælles satsninger på en række områder er derfor nødvendige for at styrke positionen inden for sund vækst.

Regionale udfordringer

Offentlig-privat innovation

Greater Copenhagen står i dag stærkt inden for sundhedsvidenskabelig og klinisk forskning; men andre metropoler og lande satser markant, samtidig med at regionen er hæmmet af at være en lille storbyregion langt fra de store vækstmarkeder, for eksempel BRIC-landene. Kampen om at tiltrække og fastholde forskningsinvesteringer, forskere, talenter, erhvervsforskning og kliniske forsøg er benhård. Samtidig har OECD i deres analyse af hovedstadsregionen i 2009 peget på, at regionen er udfordret på evnen til at omsætte viden til løsninger, som bliver kommercialiseret, lige som andre analyser peger på, at regionens evne til at implementere og skalere nye effektive løsninger kan styrkes.

Viden og talent

Universiteterne og professionshøjskolerne uddanner dygtige medarbejdere og forskere til både offentlige og private virksomheder inden for sundhedsområdet. Men kravene til medarbejdere og ledere om at udvikle ny viden og nye løsninger på alle niveauer vil vokse de kommende år. Der er behov for udvikling af både eksisterende uddannelser og nye uddannelser, som

eksempelvis kombinere teknisk orienterede uddannelser og sundhedsvidenskab. Et centralt element er ligeledes at inddrage regionens dygtige driftsmedarbejdere i innovationsarbejdet. Samtidig er der en stigende konkurrence mellem storbyregioner om at fastholde og tiltrække både internationale forskere, undervisere og studerende, som skal danne grundlaget for vækst og udvikling.

Offentlig-private samarbejder og ESS/Max IV

Hovedstadsregionen har en mangeårig tradition for offentligt-privat samarbejde på sundhedsområdet. Men samarbejde om klinisk forskning og forsøg er ikke længere nok, og det er mange år siden, at regionen har skabt virksomheder og kommercielle successer på den baggrund. Der er behov for nye samarbejder og metoder drevet af en intelligent offentlig efterspørgsel, som kan omsætte behov for bedre og mere effektive behandlinger, teknologier og ydelser til produkter og ydelser, som kan sælges på det internationale marked, blandt andet med udgangspunkt omkring forskningsanlægget European Spallation Source (ESS) og Max IV i Lund.

80%

80 procent af Danmarks virksomheder inden for sundheds- og velfærds-teknologi er placeret i hovedstadsregionen.

2 mia.

Der forskes for over 2 milliarder kroner om året på regionens hospitaler

Relativ lav middellevetid

Et effektivt sundhedsvæsen af høj kvalitet er vigtigt for at sikre høj livskvalitet og en attraktiv region i øvrigt. Men regionen er udfordret af, at middellevetiden er relativt lav sammenlignet med andre regioner med økonomisk høj lighed, og regionen har tilsvarende en for høj ulighed i sundhed. Det nedsætter det enkelte menneskes mulighed for at leve det liv, de ønsker og opnå frihed og selvfor-sørgelse. Der er derfor behov for tiltag, både i forhold til sundhedsvæsenet, og i forhold til forebyggelse inden for blandt andet motion, beskæftigelse, uddannelse med videre, som kan løfte den generelle sundhedstilstand.

Produktivitet og sundhed

Sundhedsvæsenet har siden 2007 øget produktiviteten med mere end 2 procent om året. Men skal hospitalerne og det øvrige sundhedsvæsen i årene fremover leve op til ønsket om fri og lige adgang til sundhedsydelser på højt niveau og et godt liv for regionens borgere, er der behov for nye tiltag og løsninger, som yderligere kan øge såvel kvalitet som produktivitet i fremtiden. Samtidig er det nødvendigt at sætte fokus på indsatser, som kan forbedre befolkningens sundhed, så den enkelte borger kan opretholde et godt og selvhjulpent liv længst muligt.

Vækstmål

– Hovedstadsregionen skal være et af de fem mest foretrukne steder i verden til udvikling af sundheds- og velfærds løsninger til det globale marked.

Livskvalitetsmål

– Regionens borgere skal leve sundere og længere.

Effektmål

- Den private produktivitet i hovedstadsregionen er steget med gennemsnitligt 5 procent om året inden 2025
- Region Hovedstaden indgår i 8 større offentligt-private forsknings-og innovationssamarbejder 2015-2018
- Antallet af udstedte patenter inden for sundhedsområdet øges med 5 procent årligt inden 2025
- Middellevetiden i hovedstadsregionen hæves fra 79,8 til 81 år inden 2025
- Adgangen til testfaciliteter øges, så der på regionens hospitaler og lignende behandlingssteder er en veletableret indgang. Effekten af brugen vurderes i en måling blandt de offentligt-private samarbejder
- Der er tiltrukket 40 nye internationale topforskere, og der er sket en stigning i videre forsker-stillinger efter ph.d.-uddannelsen på 5 procent inden 2025
- Hjemtagne eksterne midler fra offentlige og private finansieringskilder skal stige med 3 procent per år frem mod 2025.

Sund vækst – investeringer

Region Hovedstaden vil udvikle Copenhagen Science Region som internationalt knudepunkt i 2025 inden for sund vækst

I konkurrencen mellem metropolregioner spiller tilstedeværelse af ekspansive vidensmiljøer en helt afgørende rolle. Greater Copenhagen er i dag hjemsted for en international erhvervsklynge med pharma-, biotek- og medicovirksomheder i global topklasse. Men den internationale konkurrence er hård.

Derfor igangsætter Region Hovedstaden sammen med andre parter et ambitiøst og fokuseret samarbejde, som skal skabe sund vækst, nye jobs og etablere nye virksomheder. Det skal bidrage til at synliggøre regionen som en vidensregion. Målet er, at førende forskere, virksomheder og mindst X antal topuniversiteter som for eksempel Harvard, Stanford, Massachusetts Institute of Technology og gerne en videnstung institution fra Kina etablerer sig og investerer i samarbejder inden 2025.

Samarbejdets omdrejningspunkter er blandt andet nye typer af uddannelser til sundhedsmedarbejdere og sundhedsentreprenører, offentligt-privat innovation inden for nye sundhedsteknologier, udvikling af regionen som natur-ligt centrum for nye videnstunge sundhedsiværksættere og særligt at drage maksimal fordel af European Spallation Source (ESS) og Max IV som magnet for forskning og innovation i nye materialer.

Region Hovedstaden vil tage politisk og investeringsmæssigt lederskab for at nå målet i 2025.

Investeringer 2015-2017

Offentlig-privat innovation

Region Hovedstaden vil sammen med universiteter, virksomheder og kommuner sikre, at Greater Copenhagen bliver et globalt centrum for udvikling og test af ny sundheds- og velfærdsteknologi ved at:

- Stille det offentlige sundhedsvæsen til rådighed som udviklingslaboratorium for udvikling og afprøvning af nye modeller, services og samarbejder, herunder styrkelse af én indgang på tværs af regionens hospitaler
- Videreudvikle Copenhagen Health Tech Cluster (CHC) som en fælles platform i Greater Copenhagen, der skal fremme vækstorienterede indkøb, implementering, skalering, storskala offentligt-private partnerskabsprojekter, eksport og tiltrækning af internationale investeringer

Viden og talent

Region Hovedstaden vil sammen med universiteter og virksomheder udvikle Greater Copenhagen som en internationalt førende vidensregion, der leverer forskning i international topklasse samt uddanner og tiltrækker forskere og medarbejdere med de rette kompetencer til arbejdsmarkedet ved at:

- Placere Greater Copenhagen centralt i det nye europæiske EU-konsortium Innolife, hvor en række af de absolut førende europæiske virksomheder og universiteter samarbejder om forskning, uddannelse og innovation med fokus på sund aldring
- Etablere et nyt tværsektorielt forskningscenter for sundhedsteknologi i samarbejde med Københavns Universitet, Danmarks Tekniske Universitet og Københavns Kommune. Etablering af Copenhagen School of Health Innovation, som en nytænkende uddannelses-satsning inden for sundhedsinnovation mellem Københavns Universitet, Danmarks Tekniske Universitet, Copenhagen Business School, Region Hovedstaden, Københavns Kommune og en række erhvervsvirksomheder
- Etablere et stærkt økosystem for iværksætterier gennem videreudvikling af samarbejdet om Copenhagen Spin-outs og inkubatormiljøer mellem universiteter, hospitaler, investorer, forskerparker og virksomheder
- Udvikle og udrulle IT-løsninger, som frigør tid til forskning i klinikken frem for dokumentation og registrering
- Udvikle initiativer og indsatsområder, der har fokus på øget tiltrækning og fastholdelse af internationale talenter
- Skabe et stærkt strategisk samarbejde og udvikle satsninger, der skaber et fælles internationalt

brand om Copenhagen Science City og tiltrækker internationale talenter. Der skal udvikles rammer og faciliteter, som sikrer optimal udnyttelse af de store investeringer

Offentligt-private samarbejder og ESS og Max IV

Region Hovedstaden vil sammen med universiteter, staten, Region Skåne, Region Sjælland og andre nøgleaktører arbejde for, at European Spallation Source (ESS) og Max IV bliver en vækstmagnet for Greater Copenhagen gennem forskning, innovation og tiltrækning af investering og forskere ved at:

- Udarbejde en langsigtet national strategi med indsatser, som samler parterne og skaber grundlag for at udnytte potentialet i European Spallation Source (ESS) og Max IV i Lund
- Etablere og koordinere et Interreg-projekt med deltagelse af universiteter, som skal fremme flere virksomhedssamarbejder, uddannelse af nye forskere og nedbryde grænsehindre over Øresund sammen med Region Skåne
- Samle relevante offentlige og private parter og universiteter om markante forsknings- og innovationssatsninger inden for sundheds- og materialevidenskab

Relativ lav middellevetid

Region Hovedstaden vil sammen med sundhedsvæsnen, universiteter og virksomheder udvikle løsninger til patienter, som hjælper sundhedsvæsnen til at møde patienters forskelligartede behov og inkludere selv de svageste og mest udsatte grupper patienter ved at:

- Kortlægge potentialerne for investeringer i strukturel forebyggelse via for eksempel cykelstier, reduceret luftforurening, reduceret støjpåvirkning og uddannelse
- Udvikle og udrulle telemedicinske løsninger til patienter
- Skabe differentierede behandlingstilbud målrettet den enkelte og under hensyntagen til patientens egne behov

Investeringer 2018-2025

Produktivitet og sundhed

Region Hovedstaden vil sammen med sundhedsvæsnen, kommuner, virksomheder og videninstitutioner sikre øget lighed i sundhed og højere middellevetid ved at:

- Kortlægge potentialer og udvikle metoder, der kan forbedre behandlingen af patienter og øge folkesundheden

Grøn vækst

Greater Copenhagen har en unik international styrkeposition som foregangsby og -region inden for den grønne omstilling. En stærk offentligt ledet indsats, der indbefatter forbedring af luftkvaliteten, bæredygtig indvinding af råstoffer, beskyttelse af drikkevand, sikring af rent badevand i havn og langs kyster samt reduktion af CO₂-udledningen har skabt høj livskvalitet og betydelig økonomisk vækst og arbejdspladser. En stor del af virksomhederne i regionen tager deres afsæt inden for det grønne og kan via deres svar på de offentligt drevne udfordringer og investeringer skabe produkter og services, som eksporteres til hele verden. Grønne løsninger, der er udviklet og testet i Greater Copenhagen, er unikke og efterspørges verden over. Flere og flere virksomheder vælger at lokalisere sig i regionen for at købe sig ind i dette grønne vidensmiljø.

Det er afgørende, at denne position som førende på området fastholdes og udvikles. Fælles fokuserede satsninger på en række områder er nødvendige for at styrke positionen inden for grøn vækst, for eksempel opstilling af ét fælles ambitiøst regionalt CO₂-neutralitetsmål og en investeringsplan for at nå målet.

Regionale udfordringer

Regional klimaplan

Energi- og transportsystemet skal baseres på vedvarende energikilder. Hovedstadsregionen skal være CO₂-neutral i 2040. Energi- og transportsystemet står for en stor del af CO₂-udledningen, og der skal investeres målrettet for at nedbringe CO₂-udslippet på et økonomisk bæredygtigt grundlag.

Klimatilpasning

Hovedstadsregionen skal tilpasse sig det ændrede klima. Region Hovedstaden vil sammen med kommuner, virksomheder og vidensinstitutioner gå forrest i arbejdet for at sikre, at Greater Copenhagen bliver klimatilpasset for at beskytte borgerne og virksomhedernes investeringer.

Ren jord, rent vand og råstoffer

Indsatsen for at sikre renere jord og rent drikkevand til alle borgere i regionen skal optimeres gennem samarbejde med virksomheder og vidensinstitutioner. Metoder, der kan effektivisere sikringen, skal udvikles, og der skal være råstoffer til rådighed for virksomheders produktion og infrastrukturprojekter. Tidligere råstofgrave skal udvikles til rekreative formål til gavn for borgere.

Udnyttelse af potentialet omkring letbanen

Letbanen i Ring 3 skal udnyttes til at sikre bæredygtig vækst på de arealer, der med den nye letbane bliver stationsnære og dermed får et nyt potentiale for anvendelse og bebyggelse. Der skal tiltrækkes investeringer, byudviklingen skal understøttes, og der skal ske en høj tilgang af passagerer til letbanen ved den bedst mulige anvendelse af arealerne.

Ressourceeffektivitet og grøn efterspørgsel

Stigende priser på ressourcer som følge af stigende ressourceknaphed øger behovet for at genanvende og nedsætte ressourceforbruget og betragte affald som en værdifuld ressource. Der skal sikres intelligent offentlig efterspørgsel efter ressourceeffektive produkter og services, hvorfor ressourceeffektivitet og grøn efterspørgsel skal drive udviklingen omkring genanvendelse.

12%

Grønne virksomheder i hovedstadsregionen står for 12 procent af den samlede danske eksport

2014

Greater Copenhagen blev i 2014 karakteriseret som "Green Economy Leader" af London School of Economics

Vækstmål

– *Der skal skabes flere arbejdspladser og udviklingen i private virksomheder skal understøttes ved at det offentlige efterspørger grønne løsninger.*

Livskvalitetsmål

– *Hovedstadsregionen skal være en af verdens bedste og mest attraktive miljømetropoler med høj drikkevandskvalitet, renere jord og luft, lav CO₂-udledning og høj evne til klimatilpasning.*

Effektmål

- *Hovedstadsregionens energisystem er CO₂- neutralt i 2035*
- *Transportsektoren i regionen er fri for fossile brændstoffer i 2040*
- *Hovedstadsregionen er internationalt bredt anerkendt som en klimaberedt region i 2025*
- *50 procent af regionens affald genanvendes i 2035*
- *80 procent af hovedstadsregionens grundvandsressource er inden 2025 sikret mod forurening fra de grunde, som udgør den største risiko for grundvandet og dermed for drikkevandskvaliteten*
- *Inden 2025 er der skabt XX nye jobs i grønne erhverv*
- *Højere passagertilgang for letbanen med en stigning på 2,5 procent pr. år frem til 2025 og/eller jobskabelsen langs med letbanen stiger 1 procent per år frem til 2025*

Grøn vækst – investeringer

Hovedstadsregionen skal være CO₂- neutral i 2040.

I 2040 vil Region Hovedstaden være verdens første CO₂- neutrale metropolregion, og regionens virksomheder og universiteter vil være førende i udviklingen af grønne løsninger, der sikrer jobskabelse, vækst og øget livskvalitet.

Hovedstadsregionen står allerede stærkt, når det gælder klimatilpasning og klimaforebyggelse, men der er behov for flere tværgående regionale og kommunale investeringer i CO₂-reduktion. Det afføder både positive effekter i forhold til klimaforandringer og skaber arbejdspladser i form af udvikling af nye teknologier og processer. Det kræver både en sammenhængende strategisk indsats og en sammenhængende klimaplan, hvis det skal lykkes at nå målet.

Region Hovedstaden vil, både som virksomhed og som regional aktør, investere i at skabe en CO₂-neutral metropolregion i 2040.

Investeringer 2015-2017

Regional klimaplan

Region Hovedstaden vil sammen med staten, kommuner og relevante aktører udarbejde en regional klimaplan for at sikre, at energiforbruget er i balance med energiproduktionen ved at:

- Omstille energiforsyningen til vedvarende energi og effektivisere energisystemets infrastruktur
- Reducere energiforbruget i bygninger og anlæg hos borgere, virksomheder, kommuner og region
- Reducere energiforbruget i transportsektoren og omlægelse af transportsektoren til fossilfrie drivmidler

Klimatilpasning

Region Hovedstaden vil sammen med staten, kommuner og relevante aktører sikre, at hovedstadsregionen er klimaberedt i 2025 ved at:

- Sikre klimatilpasning gennem vejledning, koordinering og facilitering på tværs af aktører blandt andet ved at etablere en regional Task Force
- Belyse de økonomiske potentialer ved en bedre regional kyst- og stormflodssikring
- Igangsætte et partnerskab med EU-konsortiet Climate-Knowledge Innovation Community om reduktion af og tilpasning til klimaændringer

Ren jord, rent vand og råstoffer

Region Hovedstaden vil gennem nye strategiske partnerskaber med vidensinstitutioner, virksomheder og kommuner fremme at:

- Der sker en løbende oprensning af jordforurening
- Regionens grundvand og råstoffer sikres
- Råstofgrave efter endt råstofgravning kan få ny samfundsværdi
- Flere små og mellemstore virksomheder kan udvikle sig via kommerialisering heraf

Udnyttelse af potentialet omkring letbanen

Region Hovedstaden vil i samarbejde med Ringbykommunerne og en række andre offentlige og private aktører styrke letbanen ved at:

- Igangsætte en idé- og arkitektkonkurrence for udvalgte cases og intelligente by-programmer
- Arbejde for effektiv og grøn mobilitet med fokus på udvikling af stationsområder, og trafikknudepunkter og nye mobilitetsløsninger
- Fremme markedsføring af og investeringer i de arealer, der er tilknyttet letbanen

Investeringer 2018-2025

Ressourceeffektivitet

Region Hovedstaden vil optimere ressourceeffektiviteten ved at forebygge og genanvende affald på regionens hospitaler, virksomheder og kommuner ved at fremme industriel symbiose, direkte genbrug og ressourceoptimering i produktionen.

Øget grøn efterspørgsel

Region Hovedstaden vil i samarbejde med staten og kommuner fremme øget intelligent grøn efterspørgsel efter metoder og produkter inden for miljø- og klimaområdet ved at:

- Udnytte det grønne vækstpotentiale i både Region Hovedstadens og kommuners indkøb og behov for grønne produkter og metoder i egne organisationers drift
- Fremme videns- og erfaringsudveksling samt kompetenceudvikling for offentlige indkøbere
- Sikre værktøjer til at flytte fokus fra indkøbspris til levetidsomkostning af produkter ved indkøb
- Gennemføre funktionsudbud og skabe tættere dialog med virksomheder om udvikling af grønne produkter med vækstpotentiale

Kreativ vækst

Dansk design, arkitektur og mode er kendt i hele verden, og computerspil, film- og TV-produktion udgør kæmpe eksportsuccesser og er en vigtig del af regionens brand. Michelin-restauranter og store events har sat regionen på det gastronomiske verdenskort og antallet af turister i Copenhagen vokser med 10 procent om året. Regionen står stærkt på dette felt og der er potentiale for at sikre yderligere gevinster inden for den kreative vækst. Kreativ vækst og øget turisme kommer dog ikke af sig selv, og det kræver en konsekvent og vedvarende indsats for at styrke og fastholde regionens potentialer.

De kreative erhverv og turismen er afgørende for, at Greater Copenhagen gentagne gange topper de internationale lister som et af verdens mest attraktive steder at bo og leve. Det kommer hele Danmark til gode og bidrager til betydelig jobskabelse og investeringer i regionen, men samtidig forudsætter det dygtige og professionelle virksomheder. Det er særligt vigtigt, fordi en stor del af de jobs, der følger med, er inden for brancher, hvor folk med en kort eller helt uden uddannelse kan få et godt arbejde. Disse jobs er dertil forankret i regionen og kan ikke flyttes ud. Derfor skal indsatsen for turisme og kreative erhverv styrkes på tværs af regionen i et samspil mellem kommuner og erhvervene – til gavn for jobskabelsen.

Regionale udfordringer

Kommercialisering og internationalisering

De kreative og oplevelsesøkonomiske erhverv består ofte af helt små- og mellemstore virksomheder, der har svært ved at skalere deres produktion og få dem eksporteret. Potentialet for kommercialisering og internationalisering i de kreative og oplevelsesøkonomiske erhverv skal udnyttes bedre, så virksomhedernes eksport og omsætning stiger.

Professionalisering af de kreative erhverv

Regionens kreative virksomheder er typisk udfordret af, at de mangler kapital og professionalisering. Der skal skabes fokus på innovation og produktudvikling og tiltrækning af risikovillig kapital. Derudover er der behov for øget fokus på forretningsstrategi, økonomi, markedsføring, IT, administration og forretningsudvikling.

Internationale kultur- og sportsevents

Der skal tiltrækkes endnu flere events og konferencer, som skaber omsætning og job i hele servicesektoren. Nye kultur- og oplevelsesprodukter inden for blandt andet sport, kunst, musik, mangfoldighed, spil og gastronomi skal udvikles for at skabe kvalitetsprodukter, som kan tiltrække både borgere og turister til regionen.

Flere turister til regionen

Hovedstadsregionen som global turistdestination er i stærk konkurrence med andre regioner i Europa, og prisniveauet er højt. Derfor skal turistprodukterne udvikles. Greater Copenhagen skal være et spændende turistmål med turistprodukter af høj kvalitet, god service og god tilgængelighed til oplevelser. Det gælder både i byerne, naturområderne og ved kysterne i regionen som i det øvrige Danmark. Produkterne skal målrettes både private turister og særligt erhverv- og kongresturister, der ofte har et meget højt døgnforbrug og ofte kommer igen flere gange. Antallet af turister fra Kina er stigende, og der er derfor et særligt behov for at øge regionens Kinaparathed.

Branding gennem internationale film- og TV-serier

Danmark er internationalt kendt for sine vidensmiljøer på filmområdet, stærke instruktører, producenter og kamerafolk. Dette skal udbygges, så endnu flere film og TV-serier produceres i regionen til gavn for både filmindustri og branding. Der skal samarbejdes i hele Greater Copenhagen om dette.

Vækstmål

– *Hovedstadsregionen skal være en region, hvor kommercialisering og eksport inden for de kreative og oplevelsesøkonomiske erhverv øges til gavn for vækst og beskæftigelse.*

Livskvalitetsmål

– *Copenhagen-metropolens image som bosætningsregion for veluddannede og kreative borgere skal styrkes.*

Effektmål

- *Eksporten i de kreative erhverv er steget med 25 procent inden 2025*
- *De kreative erhverv og turismen har skabt 20 procent flere arbejdspladser frem mod 2025*
- *Der er tiltrukket 25 nye store, internationale kultur- og sportsevents til regionen frem mod 2019*
- *Antallet af turister til regionen stiger med 6 procent om året frem mod 2025*
- *Copenhagen er gået 5 pladser frem som foretrukken turistby på top 20-listen Best Places to Visit in Europe inden 2025*
- *10 nye film og TV-serier er optaget i Greater Copenhagen af udenlandske producenter*

20%

De kreative erhverv og turismen står for 20 procent af beskæftigelsen i hovedstadsregionen

10%

10% af hovedstadsregionens eksportindtægter stammer fra de kreative erhverv

Kreativ vækst – investeringer

Greater Copenhagen skal være i top 10 over mest attraktive regioner i Europa for kinesiske turister

Senest i 2025 vil Region Hovedstaden sammen med kommuner og private turisme aktører tage de relevante skridt for at sikre at Greater Copenhagen er i top 10 over de mest attraktive regioner i Europa for kinesiske turister.

Antallet af kinesiske turister er stigende, og mere end 80 procent af de kinesiske overnatninger sker i hovedstadsregionen. Det har stor betydning for regionens vækst, eksport, omsætning og jobskabelse. Men der er behov for at forbedre regionens position i konkurrencen ved at udvikle et tilstrækkeligt modtageapparat, sikre flere direkte flyruter fra Kina og til regionen og levere bedre service og turistinformation målrettet og gearet til de kinesiske turister, herunder websites på kinesisk, personale der kan tale kinesisk samt, apps og turistinformation på kinesisk.

Region Hovedstaden vil sammen med andre interessede investere i at øge regionens Kinaparathed.

Investeringer 2015-2017

Kommercialisering og internationalisering

Region Hovedstaden vil sammen med offentlige og private erhvervsfremmeaktører og uddannelsesinstitutioner udnytte potentialet for kommercialisering og internationalisering i de kreative og oplevelsesøkonomiske erhverv for at øge eksport og omsætning i små og mellemstore virksomheder ved at:

- Skabe markedsmodning i samarbejde med erhvervsfremmeaktører
- Tiltrække finansiering og internationalisering af de kreative digitale erhverv
- Bidrage til forankringen af Danish Design Society som platform for en samlet kreativ erhvervs-klynge

Professionalisering af de kreative erhverv

Region Hovedstaden vil sammen med kommuner og private aktører sætte fokus på innovation og produktudvikling for at sikre professionalisering ved at:

- Fortsætte Acceleratorprogrammet, der fremmer forretningsforståelsen blandt de kreative erhvervs mindre virksomheder
- Arbejde for at tilføre forretningskompetencer udefra, blandt andet ved at tiltrække internationale talenter
- Arbejde for at styrke kreative virksomheders adgang til finansiering og risikovillig kapital

Internationale kultur- og sportsevents

Region Hovedstaden vil sammen med private aktører, staten og kommuner skabe øget omsætning i servicesektoren ved at tiltrække både borgere og turister til regionen ved at:

- Tiltrække megaevents med store delegationer, internationalt publikum og fokus fra international presse via midler til store, internationale kultur, mangfoldigheds- og sportsevents

Flere turister til regionen

Region Hovedstaden vil sammen med turismeaktører udvikle en turistdestination med produkter af høj kvalitet, god service og tilgængelighed til oplevelser ved at:

- Tiltrække flere turister ved at udvikle nye turistprodukter og afholde flere konferencer i samarbejde med Wonderful Copenhagen, Dansk Kyst- og Naturturisme og MeetDenmark

Branding gennem internationale film- og TV-serier

Region Hovedstaden vil sammen med relevante aktører styrke branding af Greater Copenhagen som centrum for knowhow og ekspertise ved at:

- Målrette arbejdet omkring international branding af film- og TV-branchen

Investeringer 2018-2025

Kommercialisering og internationalisering

Region Hovedstaden vil sammen med private aktører og staten sikre, at de kreative erhverv kan bidrage til vækst i andre erhverv og sektorer, og regionen skal i højere grad udnytte vækspotentialerne inden for fødevarerområdet ved at:

- Synliggøre erhvervets position som leverandør af kreative produkter og services overfor andre privat virksomheder og den offentlige sektor
- Igangsætte et program med det formål at understøtte designinnovation i virksomheder
- Udvikle den regionale fødevareklynge, så eksportmulighederne kan styrkes for fødevareerhvervet

Professionalisering af de kreative erhverv

Region Hovedstaden vil sammen med offentlige og private erhvervsfremmeaktører sikre, at de kreative iværksættere og små og mellemstore virksomheder udvikler sig til økonomisk bæredygtige virksomheder ved at:

- Understøtte et økosystem eller en klynge for de kreative iværksættere og virksomheder
- Undersøge og udvikle mulighederne for offentlige indkøb af kreative metoder og produkter til sundhedssektoren

Smart vækst

Hele verden står over for en voldsom urbanisering, hvor flere og flere vil bo i metropoler og storbyer. Det stiller betydelige krav til den offentlige infrastruktur i byen og nødvendiggør, at moderne teknologi kan bruges til at indrette byer bedre, for eksempel intelligent elforsyning, smarte trafiksystemer og affaldsbeholdere, der får energi fra solceller og kommunikerer om, hvornår de skal tømmes. Greater Copenhagen har alle forudsætninger for at blive en af verdens førende udviklingscentre for intelligente og smarte byer, og der er allerede internationale virksomheder og forskere, der søger Copenhagen for at udvikle ikke blot smarte byer, men også brug af big data inden for sundhedsvæsenet.

Tilsvarende er Danmark et af de mest digitaliserede lande i verden, og Region Hovedstaden vil øge satsningen på digital drift og udvikling af både den offentlige og private sektor og deleøkonomi for at sikre vækst og velfærd. Det giver både miljøgevinster, bedre levevilkår, grundlag for øget eksport og mere effektive offentlige og private løsninger. Forudsætningen er en sammenhængende datainfrastruktur i hovedstadsregionen i tæt samarbejde med kommuner og øvrige aktører.

Regionale udfordringer

Styrket regional bredbånds- og mobildækning

Greater Copenhagen er ikke dækket tilstrækkeligt til at imødekomme hverken borgeres, turisters eller virksomheders behov i forhold til bredbåndshastigheder, mobildækning og kapacitet. Der skal derfor sikres sammenhængende bredbånds- og mobildækning med tilstrækkelig kapacitet i hele regionen.

Smart udnyttelse af data

I sundhedsvæsenet såvel som i byudviklingen skal big data gøres tilgængelige for at udvikle de services og produkter, der skal sikre en effektiv og produktiv region. Inden for sundhedsvæsenet kan smart udnyttelse og integration af data for eksempel understøtte den selvhjulpne patient ved at udvikle metoder og produkter sammen med virksomheder og forbedre sygdomsbehandlingen i fremtiden.

Sammenhængende digitale systemer

Udviklingen af fælles regionale intelligente byløsninger skal accelereres for at understøtte blandt andet klimatilpasning, trængselsproblemer, effektiv udnyttelse af energinettet og nedsættelse af CO₂-udslip. På den måde skal kommuner sikres smarte løsninger til for eksempel belysning og lokalisering af vand.

Deleøkonomi som vækst driver inden for den smarte vækst

Der er betydelige potentialer for grøn omstilling og jobskabelse i Greater Copenhagen ved at styrke udviklingen inden for deleøkonomi som for eksempel brugen af delebiler og effektiv udnyttelse af offentlige ressourcer.

Små og mellemstore virksomheder skal drage fordel af digitalisering

Der ligger et stort potentiale i at øge fokus på digitalisering hos virksomheder. Digitale services driver produktiviteten frem, men særligt små og mellemstore virksomheder har endnu ikke draget den fulde fordel af digitaliseringen. Hvis små og mellemstore virksomheder skal skabe eksport og vækst, er det nødvendigt, at alle dele af erhvervslivet udnytter de muligheder, som digitalisering giver.

80%

Cirka 80 procent af arbejdspladserne i de kreative erhverv, der er relateret til IT-udvikling, ligger i hovedstadsregionen

19 mia.

Analysefirmaet International Data Cooperation skønner, at big data-løsninger har haft et marked på 19 milliarder USD i 2010 – med årlige vækstrater på over 40 procent

Vækstmål

– Vi skaber et mere effektivt samfund, hvor der investeres i smarte digitale løsninger, som både løser lokale problemstillinger og øger den globale efterspørgsel.

Livskvalitetsmål

– Vi går forrest i at udvikle hjælpemidler og services, der giver den enkelte borger højere livskvalitet.

Effektmål

- Der er inden 2018 etableret en fælles kommunal og regional data-hub i Greater Copenhagen, der formidler offentlige data til private aktører, der igen sikrer kommercialisering
- Andelen af små og mellemstore virksomheder, der udnytter fordelene ved digitalisering stiger årligt frem mod 2020
- Der er udviklet 10 nye storskala-løsninger til patienter i sundhedsvæsenet inden for regionens kerneopgaver på sundhedsområdet inden 2025
- Borgernes og virksomheders oplevelse af tilfredsheden og effekten med intelligente byløsninger (herunder det regionale kompetencecenter) er stigende år for år frem mod 2025
- Der er hurtig og fuldstændig bredbånds- og mobildækning i regionen senest i 2020
- Copenhagen er bredt internationalt anerkendt som et knudepunkt for udviklingen af deleøkonomi i 2020

Smart vækst – investeringer

Hovedstadsregionen skal have et Copenhagen Wifi i 2020

Senest i 2020 vil Region Hovedstaden sikre, at der er etableret en sammenhængende digital infrastruktur så borgere, virksomheder og turister oplever et let tilgængeligt mobil- og internettilbud, hvilket gør det attraktivt at besøge, drive virksomhed og bosætte sig i hele regionen.

Hovedstadsregionen står stærkt i forhold til mobil og bredbåndsdækning, men der er behov for en sammenhængende regional indsats for at skabe det rette service tilbud, der fremtidssikrer den regionale udvikling. Et centralt element heri er sammen med staten, kommunerne og relevante kommercielle operatører at skabe en positiv business case for etableringen af et sammenhængende Copenhagen-net.

Region Hovedstaden vil investere i at skabe et Copenhagen Wifi.

Investeringer 2015-2017

Smart udnyttelse af data

Region Hovedstaden vil sammen med private aktører, staten, kommuner og Væksthus Hovedstaden understøtte, at små og mellemstore virksomheder digitaliseres og skabe tilgængelighed til offentlige data ved at:

- Forbedre den trafikale fremkommelighed gennem intelligent styring af den offentlige trafik
- Forbedre sundhedsløsninger til mennesker, der lever med kroniske sygdomme gennem øget udnyttelse af data
- Udvikle stærkere sundhedsløsninger ved at fremme systematisk forskningsbaseret udvikling og drift af teknisk avanceret simulation

Sammenhængende digitale systemer

Region Hovedstaden vil i samarbejde med private aktører, staten, kommuner og uddannelsesinstitutioner sikre, at samfundet får adgang til de smarte og fremtidsdygtige metoder, der er brug for, og at værdien af disse metoder skal være synlig ved at:

- Etablere et regionalt kompetencecenter for intelligente bymetoder, som skal udbrede viden og skabe internationalt fokus
- Styrke eksisterende test- og demonstrationsfaciliteter for at øge virksomhedernes innovationspotentiale og konkurrenceevne
- Skabe fælles regionale og kommunale standarder for smarte byer
- Sikre systemer til lokalisering af vand ved oversvømmelser
- Bidrage til nye forsknings- og testfaciliteter, som også kan tiltrække virksomheder og højtuddannet arbejdskraft

Deleøkonomi som vækstdriver inden for den smarte vækst

Regionen vil sammen med relevante parter tage initiativ til at kortlægge de økonomiske potentialer og tilkoblede udfordringer for en styrkelse af en socialt ansvarlig deleøkonomi i Greater Copenhagen ved at:

- Undersøge potentialer for mindre brug af ressourcer ved deleøkonomi
- Afdække barrierer for en styrkelse af deleøkonomien
- Investere i de digitale udviklings- og vidensmiljøer, der kan løfte de digitale services i regionen inden for deleøkonomi sammen med de relevante parter

Små og mellemstore virksomheder skal drage fordel af digitalisering

Region Hovedstaden vil sammen med private og offentlige erhvervsfremmeaktører bidrage til at højne digitaliseringsgraden blandt små og mellemstore virksomheder ved at:

- Udbrede viden om muligheder og gevinster ved digitalisering
- Synliggøre markedet for digitale løsninger
- Understøtte digitale kompetencer i medarbejderstaben
- Arbejde for at styrke adgangen til finansiering og risikovillig kapital

Investeringer 2018-2025

Smart udnyttelse af data

Region Hovedstaden vil sammen med relevante parter åbne for de enorme sundheds- og vækstmæssige potentialer inden for udvikling af personlig medicin ved at:

- Koble data fra biologiske vævsprøver (ét fælles frysehus) med data fra sundhedsregistre
- Udvikle et beslutningsgrundlag for etablering af et regionalt big data forskningscenter, der samtidig kan fungere som eksempelvis en fælles indgang for de forskningsprojekter i regionen, der kræver adgang til big data faciliteter

Sammen skaber vi resultater

I indsatsen for at sikre høj vækst og livskvalitet i Greater Copenhagen, må vi samarbejde om fælles politiske målsætninger. Derfor inviterer Region Hovedstaden staten, andre regioner, kommuner, virksomheder, universiteter, uddannelsesinstitutioner, organisationer og borgere til at indgå stærke partnerskaber, så vi i fællesskab kan sætte handling bag ordene i strategien og skabe vækst i hele regionen og i hele Danmark.

Læs mere om den regionale vækst- og udviklingsstrategi og Greater Copenhagen på www.regionh.dk.

Kolofon

Bust excerum dolent et
omnincipium quid minit,
as doluptaque ea quo earu in quo
mo quaeper isci dunt as et ut qui
consequ am niaecate porpor seriatet
ernati andigen blab

Foto

Bust excerum dolent et
omnincipium quid minit,

Design

Bust excerum dolen

Tryk

Bust excerum dolent et
omnincipium quid minit

Bust excerum dolent et
omnincipium quid minit, Bust
excerum dolent et
omnincipium quid mini.

Region Hovedstaden
Center for Regional Udvikling
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Telefon: 3866 5000
E-mail: regionh@regionh.dk
www.regionh.dk



Region
Hovedstaden



Vækstforum
Hovedstaden

Kompetent arbejdskraft og internationalisering

Initiativ: Mere kvalificeret arbejdskraft

Indhold

Region Hovedstaden vil i samarbejde med staten, erhvervsskolerne, de regionale arbejdsmarkedsråd, arbejdsmarkedets parter og kommunerne opkvalificere flere voksne til faglært niveau.

Forventede effekter i 2020:

- Andelen af 18-29-årige, der ikke har en erhvervs-kompetencegivende uddannelse er faldet med 20 procent (fra 26,7 procent i 2014 til 21,36 procent i 2020).

Elementer i initiativet:

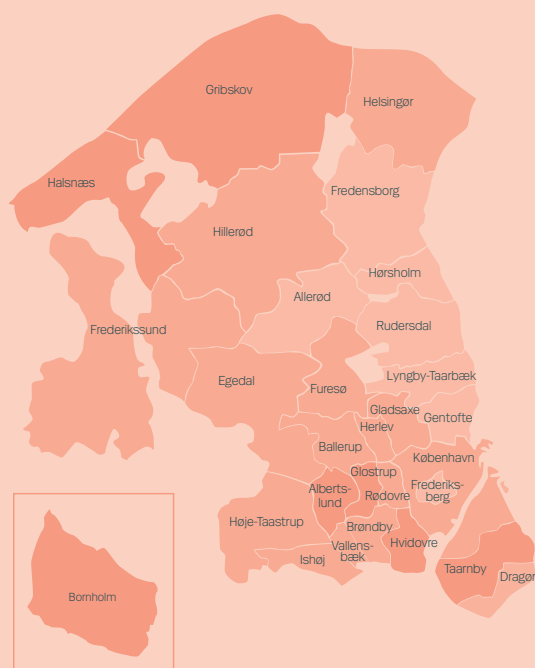
- Bedre inklusion af borgere på kanten af arbejdsmarkedet
- Styrket efteruddannelsestilbud til voksne, der skal opkvalificeres, eksempelvis i form af flere voksenlærlinge, sidemandsoplæring og papirer på allerede erhvervet viden og kompetence

Nøgletal

Andel der starter på en erhvervsuddannelse i hovedstadsregionen i 2014:

14%

3.0% til 10.0%
11.0% til 21.0 %
21.0% til 25.0 %



Deltagende parter:

- Alle erhvervsskoler i hovedstadsregionen
- Alle kommuner i Østdanmark
- Region Sjælland
- Arbejdsmarkedets parter
- Ungdommens Uddannelsesvejledning

Indsatsens geografiske dækning:

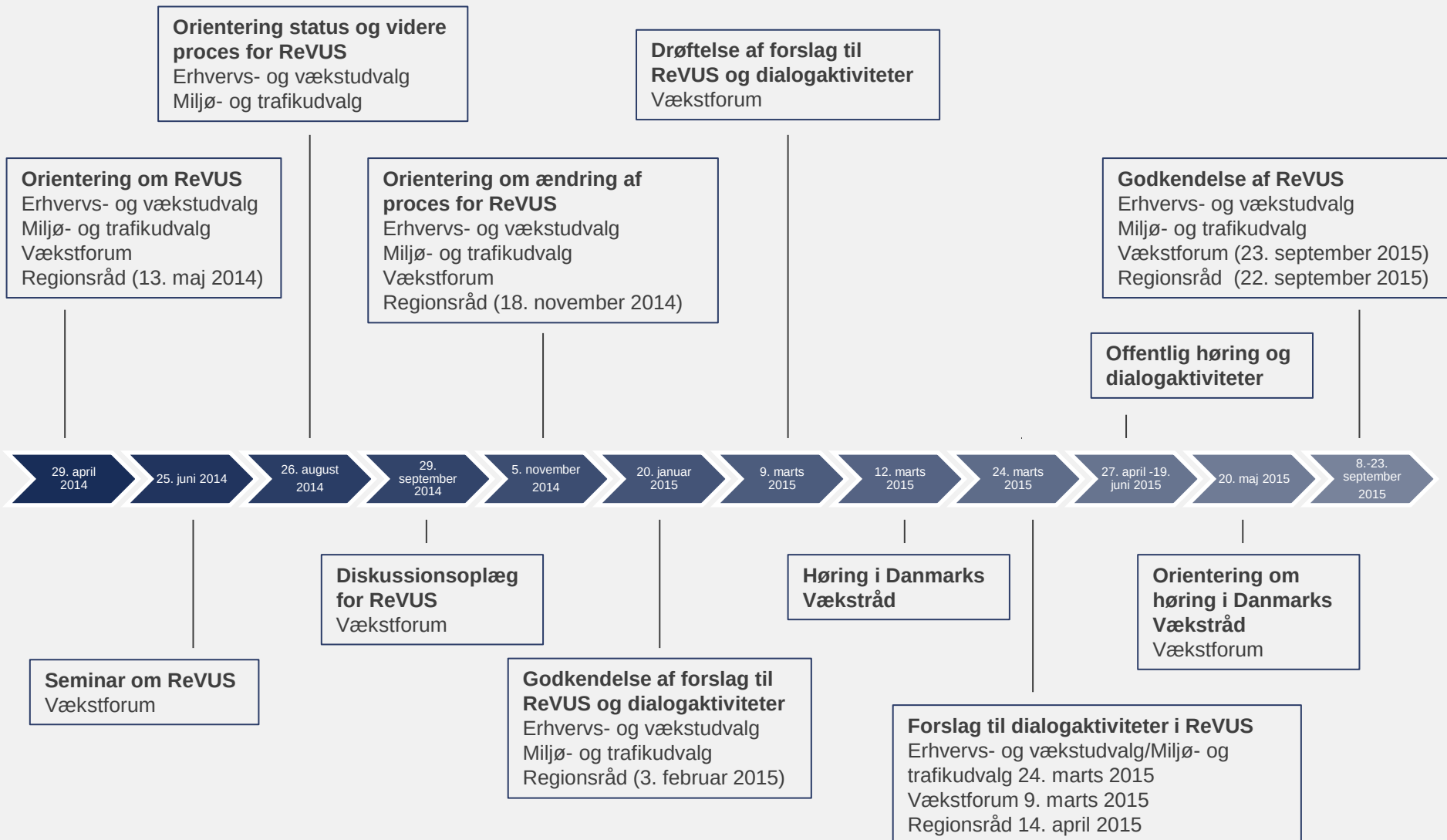


Finansiering:

Initiativets varighed: 2015-2018
Budget: Ca. 30-40 mio. kr. regionale midler og EU-midler.

Den regionale vækst- og udviklingsstrategi

Tidslinje



Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

NOTAT

Telefon +45 38 66 50 00
Direkte 38 66 55 38
Web www.regionh.dk

Til: Erhvervs- og vækstudvalget, miljø- og trafikudvalget, forretningsudvalget samt regionsrådet i Region Hovedstaden

EAN-nr: 5798001686327
Journal nr.: 14003529
Ref.: Cecilie Bredenfeld Matzen

Dato: 11. december 2014

Baggrund og proces for den regionale vækst- og udviklingsstrategi

Lovgrundlag

Folketinget har i februar 2014 vedtaget en lovændring, som betyder, at regionerne skal udarbejde en regional vækst- og udviklingsstrategi (kaldet ReVUS) inden 1. januar 2016. Regionsrådet skal, med bidrag fra Vækstforum, vedtage en regional vækst- og udviklingsstrategi, som skal indeholde en:

"redegørelse for den fremtidige udvikling for regionen og omhandle de regionale vækst- og udviklingsvilkår, herunder infrastruktur, erhvervsudviklingsindsatsen inklusiv turisme, uddannelses- og beskæftigelsesindsatsen, udvikling i byerne og yderområderne, natur og miljø, herunder rekreative formål, kultur samt sammenhængen med regionens eventuelle samarbejde med tilgrænsende landes myndigheder om udviklingsmæssige emner. Endvidere skal den regionale vækst- og udviklingsstrategi indeholde en redegørelse for de initiativer, som regionsrådet vil foretage som opfølgning på strategien".

Ud over de nævnte temaer kan strategien indeholde andre emner af betydning for den regionale udvikling, herunder grøn omstilling, klimatilpasning, kollektiv trafik eller andre emner, der er relevante i Region Hovedstaden.

ReVUS som grundlag for udmøntning af midler

ReVUS danner det strategiske grundlag for udmøntning af både regionale udviklingsmidler og EU-strukturfondsmidler i de kommende år. Strategien skal forholde sig til nationale strategier og kommunernes planlægning, hvorfor der er lagt vægt på en tæt kobling til fx Copenhagen-samarbejdet, regeringens Vækstpartnerskaber og Hovedstadsstrategien.

Forudgående politisk proces

Arbejdet med ReVUS blev igangsat efter en orientering af Vækstforum den 23. april 2014, erhvervs- og vækstudvalget samt miljø- og trafikudvalget den 29. april 2014 og regionsrådet i Region Hovedstaden den 13. maj 2014, hvor de overordnede rammer for indhold og proces blev forelagt. Der blev desuden afholdt seminar med Vækstforum Hovedstaden om ReVUS den 25. juni, hvor regionale udfordringer blev drøftet. Endvidere er diskussionsoplægget blevet præsenteret for erhvervs- og vækstudvalget og miljø- og trafikudvalget den 26. august 2014 og forelagt Vækstforum den 29. september 2014.

NOTAT

Telefon +45 38 66 50 00
Direkte 38 66 55 38
Web www.regionh.dk

EAN-nr: 5798001686327
Journal nr.: 14003529

Dato: 9. december 2014

Den regionale vækst- og udviklingsstrategi (ReVUS)

Administrationen igangsatte arbejdet med den regionale vækst- og udviklingsstrategi i januar 2014. I april blev Vækstforum, erhvervs- og vækstudvalget samt miljø- og trafikudvalget orienteret om ReVUS, hvorefter administrationen udarbejdede forslag til temaer, der kunne danne den strategiske ramme.

Dialogproces

Med baggrund i den strategiske ramme blev der indledt dialog med en lang række nøgleaktører i regionen på både politisk og administrativt niveau. Formålet med dialogen var at afprøve, om der var opbakning til temaerne blandt de væsentligste aktører, der spiller en rolle, når ReVUS skal udmøntes. Aktørerne var Arla, Bella Sky, Haldor Topsøe, Copenhagen Business School, Coloplast, Dansk Industri, Danmarks Tekniske Universitet, Krüger, Københavns Universitet, NOVO, Rambøll samt embedsmands-udvalget for vækst, uddannelse og beskæftigelse samt Administrativt Klimaforum under såvel som formanden for Kommune Kontaktrådet Hovedstaden. Møderne viste en bred opbakning omkring forslaget til fokusområder i ReVUS.

Vækstforum afholdt et seminar den 25. juni 2014, hvor strukturen og temaerne i ReVUS blev diskuteret med særligt fokus på udfordringer og målsætninger. Seks eksperter var inviteret til seminaret for at give bud på udfordringer inden for hvert af de fire væksttemaer og to rammevilkår.

Diskussionsoplæg

På baggrund af dialogen med aktører og Vækstforums drøftelser udarbejdede administrationen et diskussionsoplæg, der beskriver de overordnede strategiske sammenhænge til fx Copenhagen-samarbejdet, udfordringer for vækst og udvikling samt hvert af de seks fokusområder.

Diskussionsoplægget har i august-september været drøftet med Dansk Erhverv, Europas Maritime Udviklingscenter, LO Hovedstaden, HK Hovedstaden, Væksthus Hovedstadsregionen, Copenhagen Capacity, Wonderful Copenhagen, Københavns Kommune, de ovennævnte fora i Kommune Kontaktrådet Hovedstaden, ved arbejdsgruppemøder med kommunerne, samt med parterne i Greater Copenhagen-samarbejdet og en række ministerier. Endvidere er diskussionsoplægget blevet drøftet i både Vækstforum, erhvervs- og vækstudvalget og miljø- og trafikudvalget. Og på

**Punkt nr. 5 - Godkendelse af udkast til den regionale vækst- og udviklingsstrategi
(Beslutningssag)
Bilag 5 - Side -2 af 2**

baggrund af denne dialog er der udarbejdet et høringsforslag til ReVUS, som skal godkendes politisk forud for den lovpligtige høring i Danmarks Vækstråd.

Tre faser i ReVUS-processen

Tilblivelsen af den regionale vækst- og udviklingsstrategi er inddelt i tre faser:

Fase 1: Udarbejdelse og drøftelse af diskussionsoplæg (august- september 2014)

Administrationen udarbejdede på baggrund af input fra eksperter og møder med bl.a. kommunale embedsmænd, arbejdsgruppe for Vækstforum mv. et diskussionsoplæg med forslag til vision, mission, mål, temaer og konkrete indsatser. Oplægget blev forelagt Vækstforum den 29. september 2014 og præsenteret for regionens politiske udvalg i august 2014, samt diskuteret i relevante fora under KKR Hovedstaden, i Klimapolitisk Forum og ved bilaterale møder med centrale beslutningstagere.

Fase 2: Udarbejdelse og drøftelse af første forslag til ReVUS (oktober 2014-marts 2015)

På baggrund af drøftelser af diskussionsoplægget er der udarbejdet et udkast til ReVUS. Udkastet vil danne grundlag for den lovpligtige høring i Danmarks Vækstråd den 12. marts 2015 samt regionens input til forhandlingerne om den kommende vækstpartnerskabsaftale med regeringen. Udkast til den regionale vækst- og udviklingsstrategi forelægges hermed regionens erhvervs- og vækstudvalg og miljø- og trafikudvalg den 20. januar, regionsrådet den 3. februar og Vækstforum den 9. marts 2015 med henblik på godkendelse og fremsendelse til Danmarks Vækstråd. På baggrund af Danmarks Vækstråds høringssvar udarbejdes en tilrettet version af ReVUS, som godkendes af formændene forud for den offentlige høring, såfremt dette godkendes i forbindelse med denne sag.

Fase 3: Godkendelse og høring af endeligt forslag til ReVUS (marts- september 2015)

Formændenes godkendelse af det tilrettede forslag til ReVUS forventes at ske i april, hvorefter den formelle offentlige høringsperiode på 8 uger følger i april-juni 2015. Høringsprocessen forventes designet i tæt dialog med de centrale aktører, herunder særligt KKR Hovedstaden og Vækstforum Hovedstaden. Efter høringen færdiggøres forslaget og forelægges til endelig godkendelse i september 2015.

Punkt nr. 7 – Foretræde for miljø- og trafikudvalget – tilføjelse til forretningsordenen (Beslutningssag)

Foretræde for udvalgene Bilag 1 – Side 1 af 3 BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Det fremgår af konstitueringsaftalen, at parterne vil arbejde for, at regionens borgere i højere grad via nye metoder inddrages i den politiske proces. Der foreslås derfor indført en ordning, hvor borgere, foreninger mv. kan få lejlighed til foretræde for de stående udvalg og gøre deres synspunkter gældende på sager indenfor udvalgenes ansvarsområder.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at forretningsudvalget overfor regionsrådet anbefaler:

1. **at** der indføres en ordning med foretræde for regionsrådets stående udvalg og for forretningsudvalget i det omfang udvalget varetager politikformulerende opgaver, og
2. **at** det foreslås de stående udvalg at indføre bestemmelser herom i forretningsordenen i overensstemmelse med det forslag, der fremgår af mødesagen.

POLITISK BEHANDLING

Forretningsudvalgets beslutning den 11. november 2014:

Anbefales.

Regionsrådets beslutning den 18. november 2014:

Godkendt.

Mette Abildgaard (C), Kenneth Kristensen Berth (O), Per Roswall (V), Randi Mondorf (V) og Torben Kjær (Ø) deltog ikke i sagens behandling.

Som stedfortrædere deltog Erik Lund (C), Katrine Vendelbo Dencker (O), Thomas Bak (V), Lisbeth Dupont-Rosenvold (V) og Annette Skinhøj (Ø).

SAGSFREMSTILLING

Baggrund

Det fremgår af konstitueringsaftalen, at parterne vil arbejde for, at regionens borgere i højere grad via nye metoder inddrages i den politiske proces. På den baggrund forelægges forslag om indførelse af en ordning med foretræde for de stående udvalg på baggrund af tilsvarende ordninger i Folketinget og Københavns Kommune. Ved et foretræde kan borgere, foreninger, organisationer mv. give deres mening til kende vedrørende de sager, som udvalgene behandler og udvalgene kan få værdifulde input til deres behandling af sagerne. En ordning med foretræde og den deraf følgende mulighed for større dialog med borgere og andre interessenter i regionens opgaveløsning ligger i tråd med den politikforberedende rolle, som de stående udvalg har i Skanderborgmodellen og i regionens styrelsesvedtægt. Der behandles for øjeblikket en sag om udvalgenes samarbejde med brugere og pårørende og forslaget kan derfor ses som en supplerende mulighed for grupper og enkeltpersoner, som udvalgene ikke i forvejen er i dialog med som brugere eller pårørende.

Folketingets ordning

Folketingets udvalg modtager henvendelser fra interessegrupper, organisationer eller enkeltpersoner – også kaldet deputationer. Henvendelserne angår som regel et konkret lovforslag, men kan også ligge inden for udvalgets generelle sagsområde. Deputationer får 15 minutter til at fremføre deres synspunkter og til at besvare spørgsmål fra udvalget. Udvalgets medlemmer kommenterer ikke deputationens synspunkter, men kan stille spørgsmål til deputationen. Henvendelser om enkeltsager, herunder personsager, afvises normalt, da udvalget ikke behandler enkeltsager, men er lovforberedende.

Møde i Miljø- og trafikudvalget d. 20-01-2015

Punkt nr. 7 - Foretræde for miljø- og trafikudvalget – tilføjelse til forretningsorden

(Beslutningssag)

Udover ordningen med foretræde rettes der skriftlige henvendelser til udvalgene, som omdeles til udvalgenes medlemmer. De skriftlige henvendelser besvares ikke særskilt.

Bilag 1 - Side 2 af 3

Københavns Kommunes ordning

Enkelpersoner eller grupper på indtil 5 personer kan få foretræde for Borgerrepræsentationens udvalg. Formålet er, at udvalgets medlemmer kan få belyst synspunkter eller få supplerende faktuelle oplysninger i en sag på dagsordenen eller på et andet af udvalgets områder. Udvalget godkender ved mødets start anmodningen om foretræde.

Ved foretræde kan man kort fremføre synspunkter om en konkret sag. Udvalgets medlemmer har mulighed for at stille spørgsmål, og der kan evt. føres en kort dialog om sagen.

Der afsættes 10-15 minutter til et foretræde i forbindelse med det udvalgmøde, hvor udvalget drøfter sagen, som regel ved mødets start. Den politiske behandling af sagen finder først sted bagefter, da udvalgmødet er lukkede møder. Der kan kun anmodes om foretræde en gang om den samme sag.

Udover foretræde kan der rettes skriftlige spørgsmål til udvalgene. Spørgsmålene skal angå udvalgets ansvarsområde. Spørgsmålene besvares af udvalgets formand.

Forslag til regler om foretræde for Region Hovedstadens stående udvalg

Det foreslås, at de eksisterende forretningsordner for de stående udvalg suppleres med en bestemmelse af følgende indhold:

"§. Det er muligt for enkelpersoner eller grupper at få foretræde for udvalget.

Stk. 2. Anmodning om foretræde skal være skriftlig og skal sendes til udvalgets sekretariat senest kl. 09.00 dagen før selve mødedagen, hvis sagen er på dagsordenen. Er sagen ikke på dagsordenen, er fristen for anmodning om foretræde senest tre dage før selve mødedagen.

Stk. 3. Udvalgets formand indstiller til udvalget, om der skal gives foretræde.

Stk. 4. Udvalget beslutter ved mødets start om anmodningen om foretræde kan imødekommes.

Stk. 5. Der kan ikke anmodes om foretræde vedrørende personsager. Medarbejdere i Region Hovedstaden har ikke adgang til foretræde.

Stk. 6. Udvalget fastsætter nærmere retningslinjer om foretræde for udvalget, der offentliggøres på www.regionh.dk."

I lighed med hvad der gælder for regionsrådets spørgetid kan en ordning med foretræde ikke anvendes af regionens medarbejdere, der har adgang til at rejse spørgsmål og sager via MED-systemet eller via ledelsessystemet.

For det enkelte udvalg kan der fastsættes nærmere retningslinjer for den praktiske tilrettelæggelse af foretræde. Den praktiske gennemførelse af en ordning med foretræde forudsætter, at foretræde kan afvikles inden for det tidsrum, der i mødeplanen er sat af til udvalgenes møder. Formanden må derfor tilrettelægge forløbet, således at tidsrammen overholdes og vil - hvis flere ønsker foretræde om den samme sag - kunne begrænse den enkelte gruppes taletid. Kan afvikling af flere foretræder ikke nås inden for rammen, vil udvalget have mulighed for at holde et særskilt møde med den eller de grupper, der ønsker en dialog med udvalget.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Hvis en ordning med foretræde vedtages offentliggøres regler herom på hjemmesiden.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen forelægges forretningsudvalget den 11. november 2014 og regionsrådet den 18. november 2014. Når sagen

Punkt nr. 7 Foretræde for miljø- og trafikudvalget - tilføjelse til forretningsorden (Beslutningssag)

Bilag 1 Side 3 af 3

Hjalte Aaberg /Jesper Olsen

Journalnummer

14005537

Retningslinjer for foretræde

Der er mulighed for, at man som enkeltperson eller gruppe kan få foretræde for miljø- og trafikudvalget. Formålet er, at udvalgets medlemmer kan få belyst synspunkter eller få supplerende faktuelle oplysninger i en sag på dagsordenen.

Hvem kan få foretræde, og hvordan foregår det?

Enkeltpersoner eller mindre grupper (op til fem personer) kan anmode om foretræde for miljø- og trafikudvalget i forbindelse med et udvalgsmøde. Ved foretræde kan man kort fremføre synspunkter om en konkret sag. Udvalgets medlemmer har mulighed for at stille spørgsmål, og den eller de, der søger foretræde kan kort besvare spørgsmål.

Der afsættes 10 minutter til foretræde i forbindelse med det udvalgsmøde, hvor udvalget drøfter sagen, som regel ved mødets start. Den politiske behandling af sagen finder først sted bagefter, for udvalgsmødet er et lukket møde, jf. regionslovens § 15 stk. 2 og den kommunale styrelseslovs 20, stk. 1.

Den sag, der søges foretræde om, vil som regel blive behandlet som den første sag på dagsordenen.

Søges der foretræde om en sag eller et emne, som ikke er på dagsordenen for mødet, kan foretrædet placeres i slutningen af mødet.

Hvordan får man foretræde?

Der er nogle formelle ting, der skal overholdes:

En anmodning om foretræde skal være skriftlig og sendes til udvalgets sekretariat på mail: center-for-regional-udvikling@regionh.dk, att.: udvalgets sekretær Katrine Hagenbæk telefon: 21 12 50 27.

Fristen for at anmode om foretræde er senest klokken 9.00 dagen før selve mødedagen, hvis sagen er på dagsordenen. Er sagen ikke sat på dagsordenen, er fristen senest tre arbejdsdage før selve mødedagen, dvs. om torsdagen for møder, der holdes om tirsdagen.

På grund af de korte tidsfrister er det vigtigt, at udvalgets sekretariat får besked om, hvordan de, der ønsker foretræde, kan kontaktes op til udvalgsmødet (e-mail og telefon).

Udvalgets sekretær sender altid en skriftlig bekræftelse og orienterer udvalget om anmodningen.

Udvalgsformanden kan undtagelsesvis afslå et ønske om foretræde for udvalget. Hvis det sker, sender udvalgssekretariatet en besked med en begrundelse for afslaget til den/de personer, der ønsker foretræde. Udvalgsformanden orienterer i starten af udvalgsmødet udvalget om afslaget.

Udvalget godkender ved mødets start anmodninger om foretræde. Hvis flere søger foretræde fordeler udvalgsformanden taletiden.

**Punkt nr. 7 - Foretræde for miljø- og trafikudvalget – tilføjelse til forretningsorden
(Beslutningssag)
Bilag 2 - Side -2 af 2**

Der kan kun anmodes om foretræde en gang om den samme sag. Hvis en sag behandles i flere omgange eller i flere politiske udvalg, skal man vælge, hvornår og for hvilket udvalg man ønsker foretræde.

Sekretariatet besvarer gerne spørgsmål i forbindelse med anmodning om foretræde, men påtager sig ikke at fremsende materiale, fra personer eller grupper, der ønsker foretræde, til udvalgets medlemmer inden udvalgs mødet.

Dagsorden og beslutningsprotokol

Udvalget har mødedag tirsdag, og møderne begynder klokken 16.45. Dagsordenen til et udvalgs møde er tilgængelig på regionens hjemmeside fire dage før mødet - som regel torsdag. Udvalgets beslutninger fra udvalgs mødet offentliggøres i beslutningsprotokollen på hjemmesiden efter mødet.

Dagsordner og beslutninger findes på www.regionh.dk under Politik - se ”politisk kalender”.

Anmodning om foretræde for miljø- og trafikudvalget mailles til:

Miljø- og trafikudvalget

Mailadresse: center-for-regional-udvikling@regionh.dk

Udvalgssekretær Katrine Hagenbæk, katrine.hagenbaek@regionh.dk. tlf.: 21 12 50 27

Kongens Vænge 2

3400 Hillerød

Forretningsorden for miljø- og trafikudvalget

Udvalgets møder

§ 1. Udvalget udøver sin virksomhed i møder. Udvalgets møder holdes for lukkede døre.

Stk. 2. Er et medlem forhindret i at deltage i et udvalgs møde, meddeler vedkommende dette til udvalgets formand. I udvalgets beslutningsprotokol anføres på forsiden, hvilke medlemmer der ikke har været til stede på mødet eller under dele af mødet. Det registreres endvidere, hvem der har meldt afbud til mødet.

Stk. 3. Undtagelsesvist kan enkelte sager afgøres ved skriftlig votering på grundlag af materiale udsendt til udvalgets medlemmer. Såfremt blot ét medlem protesterer herimod, skal sagen eller sagerne behandles på møde.

§ 2. Udvalget træffer – inden for de af regionsrådet fastlagte rammer - beslutning om, hvor og hvornår udvalgets møder skal holdes.

Stk. 2. Har et medlem senest 8 dage forud for et ordinært møde indgivet skriftlig anmodning om behandling af en sag, sætter formanden denne sag på dagsordenen for førstkomende møde

Stk. 3. Udvalgets formand foranlediger, at der senest 7 dage før mødet udsendes en dagsorden over de sager, der vil komme til behandling på mødet. Dagsordenen vedlægges så vidt muligt det fornødne materiale til sagernes bedømmelse. Øvrige akter og andet materiale til sager, der er optaget på dagsordenen for et ordinært udvalgs møde skal være tilgængeligt på regionsgården ved udsendelse af dagsordenen.

Stk. 4. Der kan ikke træffes beslutning om sager, der ikke er optaget på dagsordenen, medmindre alle tilstedeværende medlemmer er enige herom.

Beslutningsdygtighed, mødeledelse og sagernes behandling

§ 3. Udvalget er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede.

Stk. 2. Udvalgets formand leder udvalgets møder. Formanden træffer bestemmelse i alle spørgsmål vedrørende forhandlingernes ledelse og formulerer de punkter, om hvilke der skal stemmes. Ved formandens midlertidige forfald udpeger udvalget en mødeleder.

Punkt nr. 7 - Foretræde for miljø- og trafikudvalget – tilføjelse til forretningsordenen (Beslutningssag)

Bilag 3 - Side -2 af 4

Stk. 3. Ethvert forslag under forhandlingerne rettes til formanden. Når formanden finder anledning dertil, eller når det begæres af 3 medlemmer, skal det sættes under afstemning, om afslutning af en forhandling skal finde sted.

Stk. 4. Sagerne behandles i mødet i den rækkefølge, som formanden bestemmer, og formanden kan herved fravige den i dagsordenen angivne rækkefølge. Udvalget afgør dog, i hvilken rækkefølge sagerne skal behandles, når mindst 3 medlemmer begærer afstemning herom.

Stk. 5. Dagsordenen godkendes ved mødets start.

Stk. 6. Enhver, der ønsker ordet, skal henvende sig til formanden, der giver ordet til medlemmerne i den orden, hvori de begærer det. Hvis flere begærer ordet på én gang, bestemmer formanden den orden, hvori medlemmerne får adgang til at tale.

Stk. 7. Enhver skal efterkomme formandens afgørelse angående overholdelse af den fornødne orden.

Stk. 8. En sag undergives kun én behandling, med mindre andet er bestemt.

Deltagelse i forhandlinger og afstemninger

§ 4. Udvalget træffer beslutning om, hvorvidt et medlems interesse i en sag er af en sådan beskaffenhed, at den pågældende er udelukket fra at deltage i udvalgets forhandling og afstemning om sagen. I bekræftende fald skal den pågældende under forhandling af og afstemning om sagen forlade lokalet, hvorimod den pågældende ikke er afskåret fra at deltage i udvalgets forhandling og afstemning om, hvorvidt vedkommende skal vige sit sæde under sagens behandling.

Stk. 2. Et medlem skal underrette udvalget, hvis der foreligger forhold, der kan give anledning til tvivl om den pågældendes habilitet.

§ 5. Medlemmerne kan kun deltage i udvalgets afstemninger, når de personligt er til stede under disse.

§ 6. Afstemning sker ved medlemmernes udtrykkelige tilkendegivelse via håndsoprækning.

Stk. 2. Alle beslutninger træffes ved stemmeflerhed.

Stk. 3. Skønner udvalgsformanden, at en sags udfald er så utvivlsom, at afstemning vil være overflødig, udtaler formanden dette med angivelse af den opfattelse, formanden har med hensyn til sagens afgørelse. Dersom intet medlem herefter forlanger afstemning, kan formanden erklære sagen for afgjort i overensstemmelse med den af formanden angivne opfattelse.

Beslutningsprotokol

§ 7. Udvalgets beslutninger indføres under møderne i beslutningsprotokollen. Formanden tilkendegiver, hvad der skal indføres.

Punkt nr. 7 - Foretræde for miljø- og trafikudvalget – tilføjelse til forretningsordenen (Beslutningssag)

Bilag 3 - Side -3 af 4

Stk. 2. Ved afstemninger anføres i protokollen, hvilke medlemmer der har stemt hhv. for og imod, og hvilke medlemmer der har undladt at stemme.

Stk. 3. Ethvert medlem, der har deltaget i mødet, kan, når medlemmet har stemt imod et forslag, forlange sin afvigende mening herom kort tilført beslutningsprotokollen og ved sager, der skal fremsendes til et andet udvalg, regionsrådet eller en anden myndighed, samtidig kræve, at denne gøres bekendt med indholdet af protokollen. Dersom det pågældende medlem ved sagens fremsendelse ønsker at ledsage denne med en begrundelse for sit standpunkt, skal pågældende meddele dette til formanden, der fastsætter en frist for aflevering af begrundelsen.

Stk. 4. Beslutningsprotokollen skal ved hvert mødes afslutning underskrives af samtlige medlemmer, der har deltaget i mødet. Medlemmer, der forlader mødet inden afslutningen, underskriver protokollen, og det angives, på hvilket tidspunkt og under hvilket dagsordenspunkt medlemmet har forladt mødet. Medlemmerne kan ikke under henvisning til deres stemmeafgivning eller andre grunde vægre sig ved at underskrive protokollen. Ethvert medlem kan ved mødets afslutning begære protokollen læst op.

Stk. 5. Snarest muligt efter mødet udsendes udskrift af beslutningsprotokollen til udvalgets medlemmer.

Stk. 6. Dagsordenen med bilag samt beslutninger offentliggøres i forbindelse med dagsordenens udsendelse – med respekt af tavshedspligten – på www.regionhovedstaden.dk

Spørgsmål til forretningsordenen

- § 8. Ethvert medlem er forpligtet til at rette sig efter formandens afgørelse med hensyn til forståelsen af forretningsordenens bestemmelser. Ethvert spørgsmål om formandens virksomhed kan imidlertid indbringes for udvalget, ligesom formanden skal meddele udvalget de oplysninger, udvalget forlanger.

Foretræde

- § 9 Det er muligt for enkeltpersoner eller grupper at få foretræde for miljø- og trafikudvalget.

Stk. 2. Anmodning om foretræde skal være skriftlig og skal sendes til udvalgets sekretariat senest kl. 09.00 dagen før selve mødedagen, hvis sagen er på dagsordenen. Er sagen ikke på dagsordenen, er fristen for anmodning om foretræde senest tre arbejdsdage før selve mødedagen.

Stk. 3. Udvalgets formand indstiller til udvalget, om der skal gives foretræde.

Stk. 4. Udvalget beslutter ved mødets start om anmodningen om foretræde kan imødekommes.

Stk. 5. Der kan ikke anmodes om foretræde vedrørende personsager. Medarbejdere i Region Hovedstaden har ikke adgang til foretræde.

Stk. 6. Udvalget fastsætter nærmere retningslinjer om foretræde for udvalget, der offentliggøres på www.regionh.dk.”

**Punkt nr. 7 - Foretræde for miljø- og trafikudvalget – tilføjelse til forretningsorden
(Beslutningssag)
Bilag 3 - Side -4 af 4**

Andet

§ 10. Denne forretningsorden træder i kraft den 20. januar 2015

Til: **Forretningsudvalget**

Dato: 8. december 2014

Høringssvar fra miljø- og trafikudvalget

På miljø- og trafikudvalgets møde den 2. december 2014 blev udvalget forelagt to sager vedr. fastlæggelse af kongeindikator og ambitionsniveau for driftsmålstyringen med henblik på at afgive høringssvar til forretningsudvalget senest den 21. januar 2015.

Høringssvar vedr. fastlæggelse af kongeindikator

Miljø- og trafikudvalget er enige i valget af CO₂ som kongeindikator, der er knyttet til den politiske vision om Region Hovedstaden som en grøn og innovativ metropol, og fremhæver, at det er en indikator, der kan indgå i forhold til væsentlige områder indenfor udvalgets område.

CO₂ skal tænkes ind i organisationen, således at regionen som organisation, men også som geografi bruger CO₂ som en indikator, da kongeindikatoren på den måde kan favne et bredt område og skabe et nødvendigt holistisk perspektiv. Det vil samtidig også være muligt at kommunikere data om kongeindikatoren til borgere i regionen, samt henvise til statslige nøgletal for CO₂, da CO₂ også bruges som en indikator herfra. Udvalget vil forelægges data om kongeindikatoren ca. hvert kvartal, og løbende vurdere, i hvor høj grad udvalget ønsker at blive orienteret om kongeindikatoren.

Høringssvar vedr. fastlæggelse af ambitionsniveauet for driftsmålstyringen

Miljø- og trafikudvalget er enige i de fastlagte ambitionsniveauer for ventetid på V1 kortlægning og afslutning af V2 undersøgelser, passagerudviklingen i Region Hovedstadens offentlige trafik og passagerkilometer i Region Hovedstadens offentlige trafik i forhold til kr.

Det er vigtigt at regionens investeringer følges af et ambitiøst niveau, og at der er fokus på en optimering af disse investeringer. Det kan vise sig nødvendigt at justere ambitionsniveauet såfremt der på et senere tidspunkt træffes beslutninger, som giver afledte konsekvenser. Udvalget vil forelægges data om driftsmålstyringen sammen med kongeindikatoren ca. hvert kvartal, og løbende vurdere, i hvor høj grad udvalget ønsker at blive orienteret om driftsmålstyringen.



NOTAT til:

Miljø- og trafikudvalget

Telefon 38665000
Direkte 38665682
Fax 38665700
Mail miljoe@regionh.dk
Web www.regionh.dk

Sagsnr.: 07001352
Sagsbeh.: cabaje

Orientering om forureningssagen på Vestergade 5, Skuldelev

Dato: 08. januar 2015

I de seneste uger har der både i den lokale presse (Frederiksborg Amts Avis og Lokalavisen) og i TV-Lorry været indslag om Region Hovedstadens undersøgelses- og oprensningsaktiviteter på en forurennet grund på Vestergade 5 i Skuldelev, Frederikssund Kommune.

Baggrunden for pressedækningen er et af Region Hovedstaden afholdte borgermøde i Skuldelev den 17. december 2014. På dagsordenen for mødet var status for indeklimateovervågning, igangværende og gennemførte oprensninger, resultater af de seneste undersøgelser i grundvandet ved Vestergade 5, samt status for byens drikkevand og regionens videre arbejde. På borgermødet deltog efter aftale Frederikssund Kommune og Skuldelev vandværk.

Region Hovedstadens undersøgelser i Skuldelev har vist, at den fundne forurening med chlorerede opløsningsmidler, som ligger delvist under fabriksanlægget på Vestergade 5, trækkes hen mod en af vandværkets drikkevandsboringer. Der er pt. ikke fundet forurening i drikkevandsboringen eller vandværkets to øvrige boringer. På baggrund af Region Hovedstadens undersøgelser og kommunens anbefaling har vandværket valgt at lukke den ene af tre drikkevandsboringer midlertidigt. Region Hovedstadens undersøgelser viser, at der ikke er risiko for vandværkets to øvrige drikkevandsboringer.

Administrationen er i færd med at afklare oprensningsløsning og omkostningerne til denne. En oprensning indebærer, at fabriksanlægget skal nedrives, og at de økonomiske vilkår skal aftales med ejer. Det er, som i alle øvrige oprensningssager, en forudsætning at få afklaret den samlede økonomi i forbindelse med et oprensningsprojekt, før der kan ske en endelig prioritering af dette.

Oprensningssagen i Skuldelev skal ligeledes vurderes og prioriteres i forhold til andre sager, som bliver klar til oprensning inden for det næste år. Denne usikkerhed i forhold til hvornår Region Hovedstaden gennemfører oprensningen, og herunder om andre sager kan blive prioriteret højere, såfremt disse bidrager med "mere vand for pengene", skaber naturligvis en vis usikkerhed lokalt i Skuldelev.

Administrationen har aftalt et møde med ejeren af Vestergade 5 den 20. januar 2015. Der lægges fra administrationens side op til en frivillig aftale, men forløbet kan ende i en ekspropriation. Afhængigt af forløbet forventer administrationen at foreligge en mødesag for udvalget/regionsrådet i løbet af foråret 2015.



GEVINSTER VED
INVESTERINGER |
BYLIV OG **BYKVALITET**

Punkt nr. 1 - Meddelelser - Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet

Bilag 1 - Side -2 af 16

GEVINSTER VED INVESTERINGER I BYLIV OG BYKVALITET

Denne sammenfatning rummer hovedresultater af projekterne "Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet I og II".

Samarbejdsprojekterne "Gevinster ved investering i byliv og bykvalitet" har finansieret udarbejdelsen af forskningsrapporterne med titlerne:

Værdisætning af bykvaliteter – fra hovedstad til provins", Københavns Universitet og Spacescape, 2013

Virksomheders værdisætning af byrummets kvaliteter, Københavns Universitet, 2014

Følgende parter står bag projekterne: Aarhus Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, By & Havn, Frederiksberg Kommune, Gladsaxe Kommune, Glostrup Kommune, Herlev Kommune, Hvidovre Kommune, Ishøj Kommune, Kildebjerg Ry A/S, Københavns Kommune, Københavns Universitet, Lyngby-Taarbæk Kommune, Miljøministeriet, Region Hovedstaden, Rødovre Kommune, Skanderborg Kommune og Vallensbæk Kommune.

Analysen er gennemført af Københavns Universitet med inputs fra Spacescape.

De Økonomiske Råds sekretariat har deltaget i projektets styregruppe.

Sammenfatningen er udarbejdet af COWI A/S og Tegnestuen Jens V. Nielsen.

Læs mere på <http://naturstyrelsen.dk/planlaegning/projekter/byliv-der-betaler-sig/>

GEVINSTER VED INVESTERINGER I BYLIV OG BYKVALITET HOVEDTRÆK

Byliv og bykvalitet er nøgleord i kommunale visioner for bæredygtig byudvikling for både kommuner, grundejere, projektudviklere og investorer. Men vores viden om, hvilke konkrete, økonomiske værdier investeringer i byliv og bykvalitet skaber, har hidtil været begrænset.

Miljøministeriet har derfor taget initiativet til en række udviklingsprojekter som skal bidrage til at kvalificere kommuners, grundejeres og investorers beslutningsgrundlag i forbindelse med overvejelser om investeringer i byliv.

I samarbejde med By & Havn, Kildebjerg Ry A/S, Region Hovedstaden og en lang række kommuner har Miljøministeriet med hjælp fra Københavns Universitet og firmaet Spacescape gennemført to store undersøgelser, der kortlægger, hvordan boligpriser og lejeniveauerne i erhvervslejemål afspejler en række kvaliteter i byerne. De to analyser betegnes GEVIBB og bygger på et analysearbejde, der er det største af sin art i Norden.

Analyserne er opsummeret i en række tommelfingerregler og økonomiske nøgletal for, hvordan boligpriser og lejeniveauerne i erhvervslejemål afspejler en række kvaliteter i byerne. De kan udgøre et stærkt grundlag for en bedre dialog mellem offentlige og private parter om hvordan der via byudviklingsprojekter kan skabes både offentlig og privat merværdi. En dialog der kan understøtte igangsætningen af eksempelvis byomdannelsesprocesser i byerne.

Målet er at det offentlige-private samarbejde om byudviklingsprojekter i endnu højere grad inddrager viden om bylivets og bykvaliteternes betydning for de værdier, der skabes i byudviklingsprocesserne, og dermed motiverer til øget fokus på at skabe endnu bedre byer.

Denne sammenfatning giver et kort overblik over analyseresultaterne samt eksempler på, hvordan analyserne kan anvendes i konkrete planprocesser og ikke mindst i dialogen mellem offentlige myndigheder, grundejere, projektudviklere og investorer.



Punkt nr. 1 - Meddelelser - Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet
Bilag 1 - Side -5 af 16

NØGLETAL TIL VURDERING AF INVESTERINGER I BYLIV OG BYKVALITET

Der træffes i national og kommunal politik og planlægning store beslutninger om byernes fremtidige strukturer – infrastrukturinvesteringer i veje, jernbaner og stationer, opgradering af parker og bynære skove, udpegning af nye byomdannelsesområder og gennemførelse af klimatilpasningstiltag, som samtidig skaber nye grønne og blå kvaliteter. Investeringer som samtidig ofte forøger værdien af eksisterende ejerboliger og erhvervslejemål samt planlagte byudviklingsområder i bystrukturen.

Markedsforhold, økonomi og planernes realiserbarhed har de senere år fået øget fokus i mange danske byudviklingsprojekter. Det skyldes dels krisen, men også en erkendelse af, at mange planer løber ud i sandet eller må ændres markant, når de "møder markedet". Derfor arbejder mange aktører på at styrke kompetencerne på dette felt for at øge planernes kvalitet, gøre planerne mere realiserbare og udnytte offentlige investeringer i infrastruktur, klimatilpasning mv. til at "kickstarte" private investeringer i byudvikling.

Tommelfingerregler og økonomiske nøgletal for hvordan boligpriser og lejeniveauerne i erhvervslejemål afspejler en række kvaliteter i byerne udgør et stærkt grundlag for en bedre dialog mellem offentlige og private parter om hvordan der via byudviklingsprojekter kan skabes både offentlig og privat merværdi. En dialog der kan understøtte igangsætningen af eksempelvis byomdannelsesprocesser i byerne.

ANALYSER OG TOMMELFINGERREGLER

De to store analyser af hvordan boligpriser og lejeniveauerne i erhvervslejemål afspejler en række kvaliteter i byerne udgør et stærkt grundlag for en bedre dialog mellem offentlige og private parter om hvordan der via byudviklingsprojekter kan skabes både offentlig og privat merværdi. En dialog der kan understøtte igangsætningen af eksempelvis byomdannelsesprocesser i byerne.

veauerne i erhvervslejemål afspejler en række kvaliteter i byerne er opsummeret i 10 tommelfingerregler for, hvilke bykvaliteter der afspejler sig i boligpriserne og 12 tommelfingerregler for erhvervslejemål. Tommelfingerreglerne fremgår af de følgende sider.

ANALYSERNES DATA OG FORUDSÆTNINGER

Analyserne er baseret på knap 60.000 handler fordelt på lejligheder og enfamilieshuse i en række udvalgte boligmarkeder i og omkring København og Aarhus, samt på store mængder data der i form af hundredvis af variabler beskriver byrummet omkring boligerne. Efter tilsvarende principper er der gennemført analyser af omtrent 17.000 erhvervslejemål i og omkring København og Aarhus.

Analyserne belyser effekterne på ejerboligpriser i eksisterende boliger og lejeniveauet i eksisterende erhvervslejemål, og rummer således ikke fremadrettede vurderinger eller metoder til belysning af fremtidige gevinster af investeringer i byliv og bykvalitet.

Men i kraft af de meget omfattende analyser og den store datamængde vurderes tommelfingerregler at kunne anvendes som nøgletal i vurderinger af, hvilke værdier der skabes ved nye investeringer i byliv og bykvaliteter, så længe forudsætninger for at anvende nøgletallene vurderes kritisk fra situation til situation.

Analysernes geografiske udstrækning – Storkøbenhavn, Aarhus samt forstæder til Aarhus – gør resultaterne mere anvendelige i disse områder end eksempelvis i provinsbyer udenfor de store vækstregioner.

Punkt nr. 1 - Meddelelser - Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet

Bilag 1 - Side -6 af 16

EJERBOLIGERS VÆRDI

VIGTIGE VÆRDIER FOR EJERBOLIGER

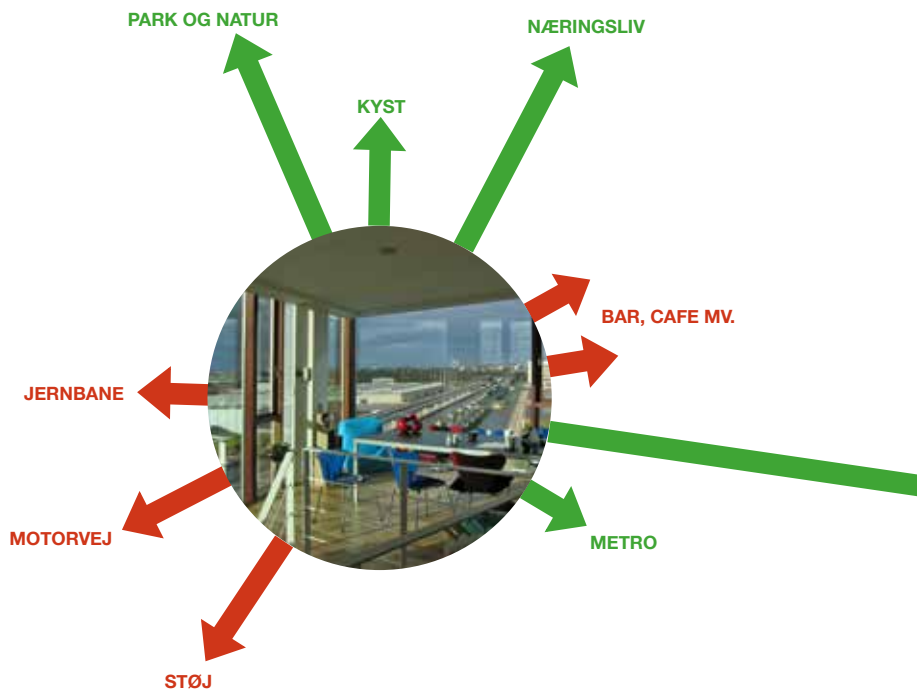
Byliv og bykvalitet har ofte positiv betydning for ejerboligpriserne. Analyserne viser, at en række faktorer som hovedregel altid har positiv betydning for ejerboligpriser – eksempelvis park- og naturområder i boligens nærområde, nærhed til kyst, nærhed til metro, stationer mv.

Det er velkendte effekter, som planlægningen allerede i dag i vidt omfang fokuserer på at maksimere gevinster af. Det er også velkendt, at eksempelvis støj og barriereeffekter af store veje og jernbaner har negativ betydning for ejerboligpriserne.

OPMÆRKSOMHED PÅ RISIKOEN FOR NEGATIVE EFFEKTER I NÆROMRÅDET

Set i det brede perspektiv viser analyserne, at mangfoldighed i næringslivet – herunder både butikker, caféer og restauranter – også har en meget positiv effekt på ejerboligpriserne. Men på helt lokalt niveau kan nogle af de bylivsaktiviteter, der kendetegner den blandende og levende by – eksempelvis barer, caféer og restauranter – faktisk have negativ betydning for ejerboligpriserne. En del af forklaringen skal formentlig findes i, at analyserne både omfatter støjende barer og restauranter mv. med lange åbningstider, samt caféer med kortere åbningstider og lavere støjniveau, som i nogle tilfælde formentlig har positiv betydning for ejerboligpriserne.

Resultaterne understreger betydningen af gennem planlægning at sikre, at byen bliver levende og mangfoldig uden at skabe gener for de lokale beboere.



Faktorer der påvirker ejerboligers værdi positivt (grønt) eller negativt (rødt). Længden af pilene indikerer, hvor langt ud i byområdet effekten rækker.

Kilde

"Værdisætning af bykvaliteter - fra hovedstad til provins". Københavns Universitet og Spacescape.

1 Værdien af et hus stiger med op til 10 % i gennemsnit for hver ekstra 10 hektar park eller **BYNÆRT NATURAREAL**, der findes inden for 500 m gangafstand og med op til 2 % for hver 10 hektar inden for 1.000 meters gangafstand. Både værdistigning og rækkevidde er lavere for lejligheder i de større byer, men ikke meget.

2 **NÆRHED TIL KYSTEN** øger en boligs værdi med 15-30 % for dem, der ligger tættest på kysten, og falder mod nul ved ca. 300 meter fra kysten.

3 **MANGFOLDIGHED I NÆRINGSLIVET** giver værdi. Værdien af boliger er typisk 2-4 % højere for hver ti nye næringslivsbrancher (butikker, cafeer, liberale erhverv etc.), der findes inden for 1.000 meters gangafstand.

4 Værdien af et hus falder med 1-4 % for hver **BAR, CAFE** og lignende, der findes inden for 100 meters gangafstand.

5 Værdien af en lejlighed i **METROPOLOMRÅDERNE** falder med 0,3-1 % for hver **BAR, CAFE** og lignende, der findes inden for 100 meters gangafstand.

Kilde:
Værdisætning af bykvaliteter – fra hovedstad til provins”,
Københavns Universitet og Spacescape, 2013

6 **NÆRHED TIL STATIONER** – især uden for metropolområderne – forøger en boligs værdi med op mod 4-8 % for de boliger, der ligger tættest på stationen, og effekten klinger kun langsomt af mod nul omkring 1.500 meter fra stationen.

7 **NÆRHED TIL METROSTATION** giver en jævn forøgelse på ca. 5-7 % af boligernes værdi, men kun inden for de nærmeste par hundrede meter omkring stationen.

8 **STØJ** reducerer en boligs værdi med op til 2 % ved et niveau på omkring 60 dB til op mod 10 % ved 70 dB. I nogle tilfælde kan effekten være over 20 % ved niveauer over 75 dB.

9 **NÆRHED TIL JERNBANER** reducerer – ud over støjeffekten – boligens værdi med op mod 10-15% tættest ved jernbanen, men den negative effekt aftager jævnt mod nul allerede ca. 100 meter fra jernbanen. Den negative effekt aftager jævnt mod nul allerede ca. 100 meter fra jernbanen.

10 **NÆRHED TIL MOTORVEJE OG STORE VEJE** reducerer – ud over støjeffekten – boligens værdi med op mod 7-10 % for boliger tættest på, og effekten aftager jævnt mod nul omkring 300-400 meter fra vejen.



STATION

Punkt nr. 1 - Meddelelser - Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet

Bilag 1 - Side 8 af 16

ERHVERVSLEJEMÅLS VÆRDI

INFRASTRUKTUREN ER VIGTIG FOR ERHVERVSLEJEMÅL

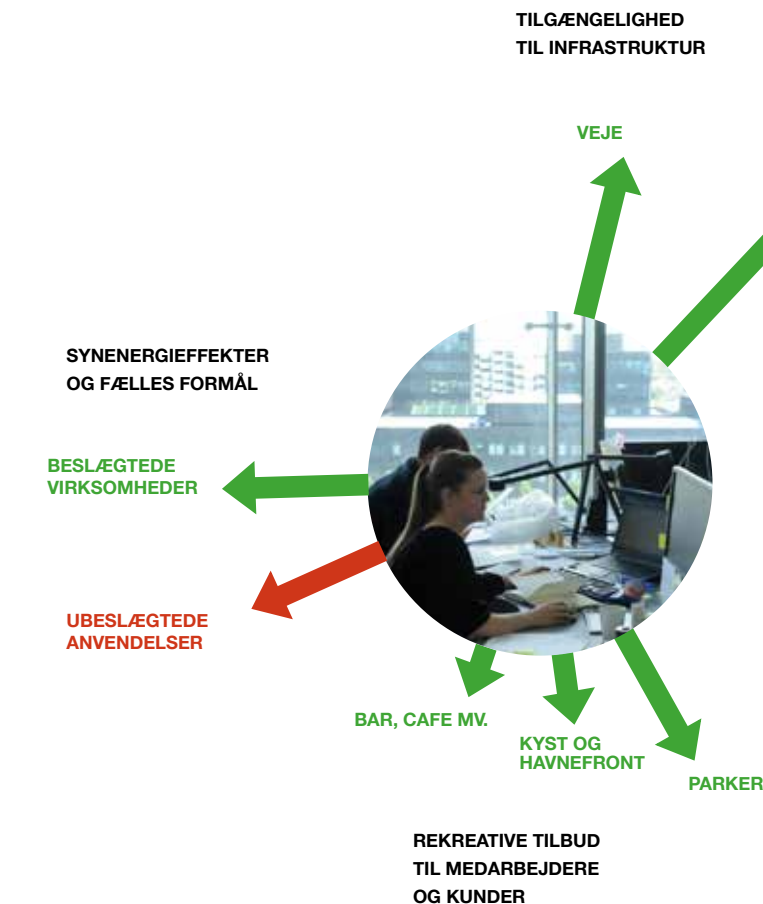
Analyserne viser tydeligt, at infrastruktur og tilgængelighed har afgørende betydning for virksomhederne. Der skal være let adgang for kunder og medarbejdere, og derfor har nærhed til stationer, metro, større veje, og vejkryds stor, positiv betydning for værdien af erhvervslejemål og kan betyde et tillæg på op til 50 % på kvadratmeterprisen på erhvervslejemål. Det er bemærkelsesværdigt, at beliggenhed i forhold til kollektiv transport har særlig stor betydning – her spredte effekten sig i stor afstand fra stationen.

REKREATIVE TILBUD HAR VÆRDI FOR MEDARBEJDERE OG KUNDER

Rekreative tilbud til medarbejdere og kunder afspejler sig også positivt i analyseresultaterne. En smuk beliggenhed nær kyster, havne og parker samt nærhed til cafeer og restauranter har betydning for virksomhedens medarbejdere og en repræsentativ funktion for kunderne. Derfor påvirker det prisen på lejemål positivt med op til 30-40 % for de bedste placeringer.

SYNERGIEFFEKTER OG FÆLLES FORMÅL

Virksomheder kan have fordele af at ligge tæt på beslægtede virksomheder for at øge synligheden overfor kunder og dele visse infrastrukturer med hinanden. Derfor påvirker det prisen på lejemål positivt når der er en høj tæthed af beslægtede virksomheder i nærheden – op til 10-20 %, mens det er negativt at dele område eller bygning med visse andre typer virksomheder og formål, og det kan reducere prisen med op til 10-20 %.



Faktorer der påvirker erhvervslejemåls værdi positivt (grønt) eller negativt (rødt).
Længden af pilene indikerer, hvor langt ud i byområdet effekten rækker.

Kilde:

Virksomheders værdisætning af byrummets kvaliteter, Københavns Universitet, 2014

OM ERHVERVSLEJEMÅLS VÆRDI

1 NÆRHED TIL STATIONER. For detailhandelen er der en villighed til at betale 15 % ekstra, hvis der er en station inden for 200 meter. For kontorvirksomheder og lager- og produktionsvirksomheder er effekten op til 30-40 % lige ved stationen faldende mod nul ved 1.500 meters afstand.

2 FLERE LINJER. Større kontorvirksomheder er villige til at betale yderligere en leje på 6-9 % for hver ekstra linje, der afgår fra en station lige ved siden af virksomhederne – faldende til nul ved 1.500 meters afstand.

3 NÆRHED TIL ET VEJKRYDS. Særligt detailhandelsvirksomheder betaler op til 7-14 % ekstra for at ligge i et kryds, mens kontorer ligger noget lavere med 2-3 % højere lejeniveau.

4 NÆRHED TIL STØRRE VEJE FOR KONTORVIRKSOMHEDER. Kontorvirksomheder betaler op til 5 % mere for en beliggenhed lige ved en større vej aftagende til nul inden for blot 200-500 meter.

5 NÆRHED TIL MOTORVEJSAFKØRSLER og store veje har positiv betydning for de arealkrævende lager- og produktionsvirksomheder, der betaler op til ca. 5 % ekstra tæt på afkørsler og større veje.

6 NÆRHED TIL KYST OG HAVN. Større kontorvirksomheder betaler op til 30 % højere pris per m² for at ligge inden for 200 m fra kystarealer og havnefronter.

7 NÆRHED TIL PARKER. Detailhandelsvirksomheder betaler op til 15 % ekstra for at ligge lige ved en park faldende mod nul ved ca. 400-600 m afstand. Kontorvirksomheder betaler typisk 5-7 % ekstra inden for en radius af op til 200 meter fra parker.

8 Adgang til CAFEER, RESTAURANTER OG BARER er et plus særligt for de mindre virksomheder, og der er effekter på 5-20 % for hver 10 af den slags virksomheder der findes inden for ca. 200 meter.

9 LOKALISERING NÆR BESLÆGTEDE VIRKSOMHEDER. For detailhandelen er effekten ca. 3 % for hver 10 søstervirksomheder, der findes inden for ca. 200 meter. For kontorer er der villighed til at betale 0,25-0,5 % ekstra for hver 10 søstervirksomheder inden for ca. 400 meter.

10 NÆRHED TIL INDKØBSCENTRE og PLACERING I GÅGADER har særlig betydning for de større detailhandelsvirksomheder, der betaler op til 20-35 % ekstra.

11 Lejemål i BYGNINGER MED ET ANDET HOVEDFORMÅL end virksomheden (fx beboelse eller produktion) er typisk 8-15 % billigere per m² for både detail- og kontorvirksomheder.

12 Kontorvirksomheder finder det ikke attraktivt at ligge i **OMRÅDER MED LAGER- OG PRODUKTIONS-VIRKSOMHEDER** og betaler typisk ca. 10 % mindre i de områder.

Kilde: Virksomheders værdisætning af byrummets kvaliteter, Københavns Universitet, 2014

Punkt nr. 1 - Meddelelser - Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet

Bilag 1 - Side -10 af 16

I BYUDVIKLINGSPROCESSER

Nøgletallenes effekter i et konkret byområde afhænger ikke blot af bystrukturen, men også af en række andre rammebetingelser i det konkrete byområde, eksempelvis ejerforhold og lokale markedsforhold og investortyper.

HVEM FÅR GEVINSTERNE?

Byudviklingsprocesser der involverer private investeringer drives af mulighederne for at skabe en værdiforøgelse ved at øge bebyggelsesprocenten og ændre anvendelsen af et areal i byen.

Generelt sker værdistigningen i kraft af, projektudvikleren bringer bruger og investor sammen om den rigtige idé og beliggenhed og realiserer projektet, eller ved at en investor gennemfører denne proces uden en projektudvikler.

Investeringer i infrastruktur, grønne områder osv. kan bidrage til værdiforøgelsen, men hvilken betydning effekterne får for mulighederne for eksempelvis at igangsætte en byomdannelse af et industriområde afhænger af, hvem der får gevinsterne.

I industriområder under omdannelse kan værdistigninger i praksis enten tilfalde grundejeren, der er i gang med at afvikle en ældre industrivirksomhed, eller en projektudvikler eller investor, der har opkøbt grunde med henblik på omdannelse til eksempelvis kontor, detailhandel eller boliger. Sker værdistigningen før grundene eventuelt handles videre til en projektudvikler giver det eventuelt en gevinst til grundejeren og dermed et øget incitament til at arealet skifter anvendelse. Men samtidig kan den

øgede grundpris i nogle tilfælde reducere projektudviklens eller investorens incitament til at indgå i en byomdannelse, da den øgede grundpris presser businesscasen for en omdannelse.

Hvilken betydning værdistigningerne får for dynamikken i byområdet afhænger således i høj grad af ejerforholdene og hvilke typer projektudviklere og investorer, der opererer i området.

HVORDAN SER DET LOKALE BOLIG- OG ERHVERVSEJENDOMSMARKED UD?

I hvilket omfang de effekter nøgletallene indikerer opnås i et konkret byområde afhænger også af den lokale situation på bolig- og erhvervsejendomsmarkedet i byområdet.

Når det gælder kontorbyggeri har lejeniveauerne og niveauet for den såkaldte "tomgang" – omfanget af tomme lejemål – stor betydning for de potentielle værdistigninger og dermed for dynamikken i byudviklingen. Tilsvarende har lokale lejeniveauer i udlejningsboligbyggeri og ejerboligprisernes grundniveau stor betydning for, hvordan boligmarkedet reagerer på eksempelvis investeringer i byrum og grønne områder.

Byomdannelsesområder i danske byer består i mange tilfælde af erhvervsområder, der helt eller delvist omdannes til nye formål i takt med, at nogle virksomheder flytter eller effektiviserer og dermed optager mindre areal. I nogle byområder med attraktiv beliggenhed og lav tomgang i kontorbyggeriet er leje- og grundprismånerne i



sig selv tilstrækkelig høje til, at der kan planlægges for en blanding af boliger, kontor og butikker mv. Her kan investeringer i bykvalitet yderligere gøre det attraktivt at investere i omdannelse.

I andre byomdannelsesområder betyder en høj tomgang i kontorbyggeriet, at lejeniveauet er væsentligt under et niveau, hvor der er attraktivt for en investor at opføre eksempelvis kontorbyggeri til udlejning. Her er lejeniveauerne i nogle tilfælde for lave til, at værdistigninger som følge af eksempelvis ny infrastruktur i sig selv kan "kickstarte" en byomdannelse. Her opnås effekten først, når flere bylivsinvesteringer kombineres, samtidig med at den store tomgang reduceres. Enten ved at der sker en markeds-mæssig forbedring over en årrække, eller ved

at ældre, mindre attraktive kontorlejemål nedrives eller omdannes til andre formål.

I nogle tilfælde kan flere forskellige investeringer i byliv og bykvalitet i kombination med et anvendelsesskift til eksempelvis til boliger være vejen frem for at øge mulighederne for at kickstarte byomdannelsen. Eksempelvis at kombinere en letbane med en styrkelse af et områdes grønne kvaliteter i kombination med en etapedeling, der fremmer investeringer i ét delområde frem for andre.

3 EKSEMPLER

PRINCIPIELLE EKSEMPLER PÅ ØKONOMISKE
GEVINSTER VED BYLIVSINVESTETERINGER



INVESTERINGER I EN LETBANE

Analyserne af hvordan lejeniveauerne i erhvervslejemål afspejler en række kvaliteter i byerne viser, at infrastrukturinvesteringer som eksempelvis letbaner kan medføre store, positive effekter på lejeniveauerne. I forbindelse med GEVIBB-analyserne er der gennemført en vurdering af effekterne på en konkret letbanestation ved Herlev Station.

Analyserne viser, at mellemstore og store kontorvirksomheder er villige til at betale op til 30-40 % mere i husleje for at få adgangen til en station, og at de vil betale mere for adgangen, hvis stationen er bedre forbundet med andre stationer i form af et større antal af jernbanelinjer. Tømmelfingerreglerne viser således, at store kontorvirksomheder er villige til at betale yderligere en leje på 6-9 % for hver ekstra linje, der afgår fra en station lige ved siden af kontoret. Effekten falder til nul 1.500 meter fra stationen.

I eksemplet ved Herlev Station vil ikke færre end 31 mellemstore kontorvirksomheder og 61 store kontorvirksomheder blive påvirket. Københavns Universitet har beregnet, at den samlede gevinst for de berørte parter i dette tilfælde udgør 3,5 mio. kr. pr. år – eller et stort, tocifret millionbeløb, hvis letbaneinvesteringen betragtes over en længere årrække.

Det skal bemærkes, at der her er tale om effekten af yderligere én linje (en letbane) i et område, hvor der allerede er S-togsstation. I områder uden eksisterende stationer kan en letbane, jf. tommelfingerreglerne, have væsentlig større effekt.

Beregnete gevinster er et udtryk for den økonomiske vækst som letbanen vil skabe for de berørte virksomheder og som de ville være villig til at betale for i form af en større husleje. Beregningerne ikke tager højde for den mergevinst områdets borgere og letbanens brugere vil opnå i forbindelse med etableringen af letbanen.

Hvilken betydning værdistigningerne vil få for dynamikken og byudviklingen i området afhænger af en række konkrete forhold vedr. grundejere, projektudviklere og investorer. I de tilfælde hvor kontorvirksomheden selv ejer bygningen vil der være tale om en værdistigning, som kan kapitaliseres ved et salg. Ejers bygningen af en investor, der lejer bygningen ud til en kontorvirksomhed, kan investoren over tid opnå en højere leje. Og ved omdannelse af industriområder i nærheden af letbanestationen til eksempelvis kontor kan værdistigningerne under visse omstændigheder bidrage til, at det bliver rentabelt for en investor at gennemføre et byomdannelsesprojekt, der ikke var rentabelt før planer om etablering af en letbane. Men det afhænger også af en række andre faktorer, herunder det generelle lejeniveau og "tomgangen" i kontorlejemål i området.

Punkt nr. 1 - Meddelelser - Bystruktur og bykvalitet
Bilag 1 - Side -14 af 16

Eksempel 2: BYOMDANNELSE FRA INDUSTRI TIL BOLIGER OG KONTOR

Strukturudviklingen i dansk erhvervsliv medfører, at en række erhvervsområder i disse år præges af mange tomme lejemål og tomme grunde, som ikke efterspørges til nye, erhvervsmæssige formål som eksempelvis industri og lager. I nogle tilfælde er det muligt at omdanne disse områder til kontorformål, men dette anvendelsesskift vanskeliggøres i nogle områder af en meget stor tomgang i kontorbyggeriet.

Derfor planlægges der i mange tilfælde en konvertering af delområder fra industri til boligformål, evt. i kombination med planer om konvertering af andre delområder til kontor i senere faser, hvor den store tomgang i kontorbyggeriet er reduceret.



Det er ikke alle udtjente erhvervsområder, der umiddelbart er markedsmæssigt attraktive at omdanne til boligformål. Det gælder eksempelvis erhvervsområder, der ligger afskåret fra naturen og er prægede af eksempelvis store veje med tunge trafik.

I nogle tilfælde er der behov for at arbejde med at tilføre et område nye kvaliteter, hvis en omdannelse skal i gang. Analysen af hvordan boligpriserne afspejler en række kvaliteter i byerne giver indikationer på, hvilke tiltag der har størst effekt.

Hvis planer for omdannelse fra erhverv til boligformål kombineres med etablering af eksempelvis bynær skov og/eller klimatilpasningsprojekter i form af regnvandsbassiner udformet så de også har rekreativ værdi er det under optimale betingelser muligt at opnå væsentlige værdistigninger.

Tommelfingerreglerne viser således, at værdien af et hus stiger med op til 10 % i gennemsnit for hver ekstra 10 hektar park eller bynært naturareal, der findes inden for 500 m gangafstand. Nærhed til vand giver grundlag for endnu større værdistigninger. En reduktion af støjgener reducerer desuden værditab ifht. trafikstøj mv.

Ud fra lokale kvadratmeterpriser på nye boliger er det muligt vha. tommelfingerreglerne at beregne de mulige værdistigninger med henblik på at drøfte alternative strategier for opgradering af områderne med grundejere, projektudviklere og investorer, der skal gennemføre byomdannelsen i praksis.

EKSEMPEL 3: FORNYELSE AF EN BYMIDTE

Den øgede konkurrence i detailhandlen og væksten i internethandlen udfordrer handelslivet i mange danske bymidter og bydele i de større byer. Service- og detailhandelsvirksomheder er under pres flere steder, og det har resulteret i lukninger af virksomheder og deraf følgende tomme lokaler. I nogle områder forventes service- og detailhandelsvirksomhederne ikke at vende tilbage til området efter at den økonomiske krise er overstået.

De tomme lokaler vil forblive tomme i det omfang lokalerne ikke benyttes til andre formål. En liberalisering af lokalplanen, der tillader andre type af virksomheder at etablere sig i gaden, vil måske sikre et fortsat liv samtidig med, at lokalerne ikke står tomme. Derfor er der i mange af de sekundært beliggende handelsområder i bymidterne behov for at revurdere strategierne for hvordan

der skabes liv og aktivitet i stueetagerne. En strategi kan være at åbne op for boliger eller mindre kontorvirksomheder.

Mindre kontorvirksomheder betaler gennemsnitligt mindre pr. kvadratmeter end detailhandelsvirksomheder i denne slags områder. Tommelfingerreglerne giver et fingerpeg om, hvad det kræver at gøre områderne attraktive for eksempelvis kontorvirksomheder. Kontorvirksomheder kan have en interesse i naboskab til andre kontorvirksomheder. Analyserne viser, at mindre kontorvirksomheder har en vis betalingsvillighed for adgang til cafeer, barer, restauranter.

Skal strategien lykkes er det vigtigt at tilrettelægge udviklingen således, at der gives muligheder for omdannelse fra butik til kontor uden at ødelægge sammenhængen i butiksstrukturen. Det kan eksempelvis ske ved at åbne op for at skabe "klynger" med mindre kontorvirksomheder i enderne af et butiksstrøg, som udtynnes. Spredes butikkerne har det negativ betydning for butiksmiljøets attraktivitet.

Lykkes det at skabe grundlag for mindre klynger af kontorvirksomheder, der dels drager nytte af at ligge i en klynge og dels drager nytte af nærhed til caféer, barer og restauranter, kan det i nogle tilfælde lykkes at aktivere tomme butikslokaler. Tommelreglerne viser således, at det påvirker prisen på lejemål positivt når der er en høj tæthed af beslægtede virksomheder i nærheden – op til 10-20 %. Det forudsætter samtidig, at lokalernes størrelse matcher kontorvirksomhedernes behov.



PARTER

MILJØMINISTERIET

KØBENHAVNS UNIVERSITET

REGION HOVEDSTADEN

KØBENHAVNS KOMMUNE

RINGBY KOMMUNERNE

AARHUS KOMMUNE

FREDERIKSBERG KOMMUNE

SKANDERBORG KOMMUNE

BY & HAVN

KILDEBJERG RY A/S

KOLOFON

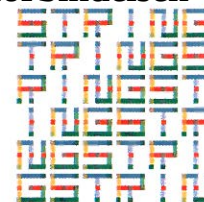
Tekst /redaktion: COWI

Layout og foto: Jens V. Nielsen

Visualisering side 10: Cenario

Produktion: Production Facilities

November 2014



Transportministeriet
Frederiksholm Kanal 27 F
1220 København K

STRING

company_name
region
address
postal_code_city
+ 45 5787 5871
www.stringnetwork.org

23. december 2014

Høringssvar vedrørende lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark samt tillæg til VVM

Transportministeriet har udsendt udkast til Lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark i høring. Hertil er udsendt et tillæg til VVM for Femern Bælt-forbindelsen. Høringen gennemføres frem til og med den 5. januar 2015.

På vegne af STRING samarbejdet – Region Skåne, Københavns Kommune, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Schleswig-Holstein og Hamborg - fremsendes hermed synspunkter til det fremlagte lovforslag om den kommende faste forbindelse.

STRING ser frem til en beslutningsproces, som sikrer, at Femern Bælt-forbindelsen kan realiseres i henhold til tidsplanen med en forventet åbning i ultimo 2021.

Af høringsmaterialet fremgår det, at der i 2025 vil køre 36 persontog og 65 godstog pr. døgn i alt for begge retninger og at denne trafik vil vokse til 40 persontog og 74 godstog pr. døgn i 2040. Denne vækst underbygger de vækstanalyser, som STRING har gennemført.

Vækstpotentialer

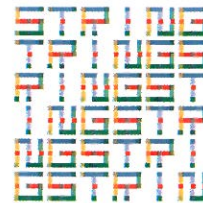
STRING partnerne har netop afsluttet det fælles EU-støttede projekt Green STRING Corridor.

Udover at pege på vækstpotentialerne ved at knytte Skandinavien sammen med Centraleuropa med Femern Bælt-forbindelsen, peges også på konkrete forbedringsmuligheder for jernbanetrafikken i Femern Bælt-korridoren.

STRING is the political cross-border partnership between Hamburg and Schleswig-Holstein in Germany, the Capital Region of Denmark and Region Zealand in Denmark, and Region Skåne in Sweden.

Our vision is that the STRING region will be the driver behind a North European green growth corridor consisting of the STRING region in a functional partnership with our neighbouring regions. The corridor will be a green European powerhouse; a strong strategic axis contributing to knowledge, growth, welfare, and sustainability in Northern Europe, including the Baltic Sea Region.





STRING

Det vil være muligt at køre med både hurtigere tog og et større antal godstog samtidig med, at der kan ske væsentlige forbedringer for regionaltogstrafikken.

Desuden ville det fremme Københavns Lufthavns vækstmuligheder og passagergertal, når togforbindelsen herfra til både destinationer i regionen og en større geografi i Sverige og Tyskland integreres yderligere med det europæiske jernbanenet. Forbindelsen skaber de fysiske rammebetingelser for at realisere et vækstpotentiale i korridoren fra Skåne via Sjælland til Nordtyskland.

Femern-projektet muliggør, at uddannelses- og forskningsmiljøerne i Øresundsregionen og Hamborg-området kan knyttes tættere til hinanden, at transportafhængige erhverv kan styrkes i korridoren, samt at turismemiljøerne kan udvikles væsentligt med åbningen af forbindelsen.

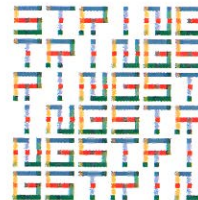
Skal vækstpottentialerne realiseres, er det særligt vigtigt, at jernbaneforbindelsen får en standard, som muliggør en rejsetid på cirka 2½ time mellem København og Hamborg.

I den forbindelse vil STRING gerne pege på vigtigheden af, at Danmarks, Tysklands og Sveriges transportmyndigheder allerede i 2015 i fællesskab forbereder et koordineret planlægningsarbejde vedr. indkøb af tog-materiel, udvikling af køreplaner og den samlede infrastruktur, med mere.

Den tyske stat er traktatmæssigt alene forpligtet til at sikre elektrificeret dobbeltspor på tysk side senest i 2028, altså senest syv år efter forbindelsen er åbnet. Skulle dette blive tilfældet, vil det have betydning for hvornår og i hvilket omfang man kan høste og udnytte de vækstpottentialer, som forbindelsen skaber. STRING anbefaler derfor, at Transportministeriet og den danske stat fokuserer på og fremmer disse centrale udfordringer primo 2015.

Det bemærkes, at regeringen i 2014 har indgået aftale med Vækstforum Sjælland om et regionalt vækstpartnerskab med fokus på de udviklingsmæssige perspektiver ved Femern Bæltforbindelsen.

STRING ser gerne, at staten medvirker til at fremme udviklingsperspektiverne yderligere i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven. Udviklingspottentialerne i hele korridoren kan styrkes gennem øget statslig finansiering af udviklingsaktiviteter og andre initiativer som for eksempel organisering af kulturelle og folkelige aktiviteter,



STRING

sprogundervisning, Femern Belt Days, forberedelse af OL med videre, gennem et tættere samarbejde mellem staten og relevante aktører i korridoren, således at de potentielle gevinster både for samfund og for den faste forbindelse kan optimeres bedst muligt.

Grænsebarrierer

STRING partnerne har gennem samarbejdet med blandt andet Femern Bælt Komiteen fokus på at nedbryde grænsebarrierer. Vi arbejder for, at korridoren skal udvikle sig til en grøn vækstmotor i Nordeuropa.

Det er væsentligt, at der arbejdes målrettet med at nedbryde de grænseregionale barrierer med henblik på, at skabe et sammenhængende grænseregionalt arbejdsmarked. Det omhandler f.eks. skatteforhold, gensidig anerkendelse af virksomheders autorisationer, overførelse af merit på uddannelsesområdet med mere.

Erfaringerne fra Øresundsområdet viser, at det er vigtigt med en vedholdende indsats på området. STRING vil derfor gerne opfordre staten til, at arbejde målrettet med nedbrydning af grænsebarrierer og styrker det tværnationale samarbejde som kan mindske barrierer og fremme vækst og udvikling.

Afslutningsvis ser STRING meget positivt frem til etableringen af Femern Bæltforbindelsen, som skal forbinde ikke bare Skandinavien og Centraleuropa, men også København, Hamborg og byerne i korridoren.

Med venlig hilsen

Henrik Appel
Formand for STRING

e-mail

Punkt nr. 4 - Meddelelser - Rullende dagsorden
Bilag 1 - Side -1 af 3

Ledende Udvalg	Titel	Problemstilling	Dato for udvalg	Dato for rådsmøde
MTU	Forslag til proces for energihandlingsplan og beslutningskatalog for energibesparende projekter	Politikformulerende. Første behandling ift. energibesparende projekter som der i budget 2015 blev afsat 25 mio. kr.	2015.02.24	FU/RR marts
MTU	KLIKOVAND	Evt. fremlæggelse af projektforslag/ansøgning	2015.02.24	
MTU	Omstilling af energisystemet i Region Hovedstaden	Temadrøftelse om omstilling af energisystemet	2015.02.24	
MTU	Letbanen som vækstdriver	Opfølgningssag vedr. samarbejdet med Ringbysamarbejdets kommuner om udmøntning	2015.02.24	
MTU	Studietur 2014 - opfølgning	Opfølgning på studieturen	2015.02.24	FU/RR marts
MTU	Copenhagen EU Office	Oplæg sammen med EVU. Præsentation af Copenhagen EU Office v. Birgitte Wederking	2015.02.24	
MTU	Prioritering af jordforureningsindsatsen	Implementering af jordforureningsindsatsen for Region Hovedstaden.	2015.02.24	FU/RR marts
MTU	Grøn Mobilitet i Øresundsregionen	Region Hovedstaden er med i en dansk-svensk partnerkreds om en ansøgning til Interreg-sekretariatet om medfinansiering til et projekt over Øresund om Grøn mobilitet. Regionen vil som led i projektet gennemføre et mobilitetsrejsehold. Det skal ses som et Formel M version 2.0 med både nye og gamle partnere	2015.03.24	FU/RR april
MTU	Trafikbestilling for 2015	Regionens trafikbestilling for 2015	2015.03.24	FU/RR april
MTU	Letbanen i Ring 3: forhøring VVM	Letbaneselskabet planlægger at sende et forslag til VVM i intern høring hos regionen og kommunerne inden den officielle høring	2015.03.24	FU/RR april
MTU	Vandeffektive hospitaler	Orientering om regionens nuværende indsats vedr. vandeffektivitet, vandkredsløb og klimaforebyggelse samt indledende drøftelser af fremtidige indsatser	2015.03.24	

Punkt nr. 4 - Meddelelser - Rullende dagsorden
Bilag 1 - Side -2 af 3

MTU	Grøn drift og udvikling: energiplan og investeringsplan	Udpegning af specielle tværgående indsatsområder samt investeringer, afskrivning, intern forretning	2015.03.24	
MTU	Budgetindspil	Politikformulerende - 1. drøftelse af udvalgets ønsker til budgetindspil 2016 - drøftelse på overskriftsniveau	2015.03.24	
MTU	Fremlæggelse af visionsudkast til omstilling af energisystemet til vedvarende energi - Projektet Energi på Tværs	Politikformulerende: visionsudkast udarbejdet på baggrund af scenarier og temadiskussioner. Der er fokus på præsentation af hovedtrækkene og processen frem mod godkendelse af visionen	2015.05.05	
MTU	Klimatilpasning	Fremlæggelse af Greenspots analyser og indledende drøftelser af regionsprojekt om klimatilpasning	2015.05.05	
MTU	Ressourceeffektivitet	Indledende drøftelser af ressourceeffektivitetsprojekter, herunder initiativer for at optimere genanvendelsen af affald i form af bl.a. substitution af vores primære råstoffer og jord	2015.05.05	
MTU	Budgetindspil	Politikformulerende - 2. drøftelse af udvalgets budgetindspil - drøftelse af konkrete oplæg	2015.05.05	
MTU	Liste over medlemskaber	Orientering om regionens nuværende medlemskaber ift. MTU	2015.05.05	
MTU	ReVUS	Endelig vedtagelse	2015.06.02	FU/RR juni
MTU	Projekt Energi på Tværs	Politikformulerende: visionsudkast udarbejdet på baggrund af scenarier og temadiskussioner. Der er fokus på præsentation af hovedtrækkene og processen frem mod godkendelse af visionen	2015.06.02	
MTU	Projekt Energi på Tværs (2)	Efter visionsformuleringen for det fremtidige energisystem på vedvarende energi er der behov for at der formuleres en handlingsplan for, hvordan den reelle omstilling skal finde sted	2015.06.02	
MTU	Budgetindspil	Endelig vedtagelse af budgetindspil til FU	2015.06.02	
MTU	Supercykelstier	Opfølgning om sikring og udvikling af supercykelstier ift. Budget 2015 og status for udmøntning af den innovative pulje	2015.09.08	FU/RR sep/okt

Punkt nr. 4 - Meddelelser - Rullende dagsorden
Bilag 1 - Side -3 af 3

MTU	Virtuel mobility	Temadrøftelse om virtuel mobility i Region Hovedstaden		