K O N K L U S I O N E R REGION HOVEDSTADEN

UNDERUDVALGET VEDR. REGIONAL UDVIKLING

Tirsdag den 28. april 2009

Klokken 8:30-10:30

Sted: Gentofte Hospital, Niels Andersens Vej 65, Hellerup

Mødelokale: Administrationsbygningen - mødelokale 1 på 1. sal.

Møde nr. 3

Mødet slut kl. 10:00

Medlemmer:
Benedikte Kiær
Michael Lange
Bent Larsen
Hans Toft
Abbas Razvi
Marianne Stendell
Georg Miksa
Allan Schneidermann
Anna Rosbach

Fraværende:
Bent Larsen
Hans Toft fra kl. 9.30
Abbas Razvi
Marianne Stendell
Georg Miksa

Indholdsfortegnelse

		Side
1.	Udkast til handlingsplan for den regionale udviklingsplan	3
2.	Konkluderende redegørelse for udfordringer og handleplaner mht. uligheder i uddannelsesvalg og studieadfærd blandt unge i Region Hovedstaden	7
3.	Effektivitet i regionens lokalbaner og regionale busruter	11
4.	Den Øresundsregionale udviklingsstrategi (ØRUS) – baggrund, indhold og proces	15
5.	Meddelelser	18
6.	Eventuelt	19

SAG NR. 1

UDKAST TIL HANDLINGSPLAN FOR DEN REGIONALE UDVIKLINGSPLAN

SAGSFREMSTILLING

I kommissoriet for underudvalget er det blevet fastlagt, at "underudvalget skal drøfte og komme med input til forslag til regionale udviklingsinitiativer, som udvikles og igangsættes i regi af den regionale udviklingsplan og den opfølgende handlingsplan."

I det følgende præsenteres processen med og indholdet i udkast til handlingsplan for den regionale udviklingsplan.

Baggrund
Regionsrådet vedtog den 24. juni 2008 den regionale udviklingsplan (RUP) for hovedstadsregionen. Udviklingsplanen indeholder en vision og syv pejlemærker indenfor temaerne infrastruktur, uddannelse, natur/miljø, erhvervsudvikling, kultur- og oplevelser samt internationalt samarbejde.

Den regionale udviklingsplan har sat retning og mål for en lang række tiltag på både lokalt, regionalt og statslig niveau. Fx indgik udviklingsplanens væsentligste løsningsforslag inden for infrastruktur i et fælles regionalt/kommunalt indspil til regeringens infrastrukturkommission, og sikrede derved parterne stor indflydelse på den nationale trafikaftale. Desuden er mange af de konkrete løsningsforslag på infrastrukturområdet blevet igangsat. Fx har 30 parter på begge sider Øresund igangsat et ambitiøst samarbejde i Øresundsregionen om infrastruktur og byudvikling. Projektet skal bl.a. analysere, hvordan man skaber et bæredygtigt transportsystem og realiserer en bæredygtig byudvikling i Øresundsregionen.

På uddannelsesområdet har mange af de problemstillinger og udfordringer, som den regionale udviklingsplan rejser, påvirket og formet den offentlige debat. Fx peger udviklingsplanen på regionens store frafald på ungdomsuddannelsesområdet, hvor hver femte elev falder fra. Siden 2008 er der sat en lang række initiativer i søen for at mindske frafaldet. Desuden har de regionale erhvervsskoler haft et øget fokus på frafaldsproblematikken og i tråd med målsætningerne i udviklingsplanen udviklet og igangsat nye initiativer. Hvad angår de videregående uddannelser bl.a. på universiteterne, drøftes udfordringer og muligheder på det område hyppigt i Vækstforum Hovedstaden, hvor en række initiativer er igangsat i erhvervsudviklingsstrategien. Endvidere har universiteterne mulighed for at søge om medfinansiering af projekter fra EU's strukturfondsmidler.

På miljø- og naturområdet er der fx i forhold til det regionale stinet igangsat mange kommunale og tværkommunale indsatser. Dette arbejde understøttes af trafikaftalen fra januar 2009, hvor der er afsat 100 mio. kr. til sammenhængende og innovative cykelprojekter i 2009. Desuden er der også igangsat mange initiativer

vedrørende forbedring af luftforurening. Fx har Københavns Kommune etableret Danmarks første miljøzone. Miljøzonen omfatter lastbiler og busser over 3,5 ton og stiller krav til, at disse køretøjer skal have påmonteret partikelfiltre.

Dialogproces
For at sikre yderligere handling og konkret implementering af udviklingsplanens løsningsforslag er administrationen ved at udarbejde en handlingsplan for den regionale udviklingsplan. Resultatet foreligger nu i form af første udkast til en handlingsplan.

Arbejdet startede med, at KKR Hovedstaden blev forelagt en procesplan for udarbejdelse af handlingsplanen i november 2008. Januar 2009 blev alle kommuner i hovedstadsregionen inviteret til et dialogmøde for at formidle deres interesse og behov for at udvikle regionale løsninger på de udfordringer, der beskrives i RUP'en vedrørende infrastruktur, natur og miljø. Herefter har administrationen været i dialog med bl.a. Transportministeriet, Vejdirektoratet, By- og Landskabsstyrelsen, Skov- og Naturstyrelsen, kommuner, og enkelte interesseorganisationer for at videreudvikle de idéer og forslag til initiativer, som fremkom på mødet med kommunerne i januar.

På uddannelsesområdet har administrationen løbende været i dialog med centrale uddannelsesaktører for at drøfte og udvikle løsninger på de regionale udfordringer. Administrationen har været i dialog med kommunerne gennem KKR's udvalg vedr. Børne- og Kulturområdet og har holdt en række møder med repræsentanter fra erhvervsskolerne, øvrige ungdomsuddannelser, erhvervsakademier og professionshøjskoler.

Udkast til handlingsplanen har desuden løbende været drøftet med en administrativ RUP-følgegruppe med deltagelse af bl.a. sekretariatet for KKR Hovedstaden.

Handlingsplanen består dels af en beskrivelse af status for implementering af RUP'ens løsningsforslag og dels af 16 konkrete initiativer indenfor infrastruktur, uddannelse og natur/miljø.

Kortlægning af den igangværende indsats
Statusbeskrivelsen bygger på Oxford Researchs kortlægning af initiativer i hovedstadsregionen, som er igangsat af offentlige myndigheder og som relaterer sig til udfordringerne og løsningsforslagene i udviklingsplanen. Kortlægningen kan læses på linket:

http://www.regionh.dk/menu/regionalUdvikling/Den+regionale+udviklingsplan/Kortlægning+af+aktiviteter/

For at skabe overblik over denne omfattende status har Oxford Research anvendt et trafiklyssystem. Hvert løsningsforslag fra RUP'en er blevet tildelt et rødt, gult eller grønt trafiklys afhængig af i hvor høj grad, det enkelte løsningsforslag er blevet gennemført.

Trafiklysvurderingen er baseret på

1) hvilke og hvor mange aktører, der deltager i det enkelte initiativ - som en indikator for initiativets effekt

2) initiativets økonomiske størrelse – som en indikator for initiativets gennemslagskraft
3) initiativets RUP-relevans – om initiativet er sammenfaldende med udfordringer og løsningsforslag i RUP'en

Kortlægningen viser, at kommuner, region og stat har igangsat en omfangsrig indsats, der håndterer mange af de udfordringer og løsningsforslag, der er beskrevet i RUP'en. Indsatsen er dog ofte ikke tilstrækkelig markant og bredt favnende. Derfor har langt de fleste indsatsområder fået enten et gult eller et rødt trafiklys.

På infrastrukturområdet har fx løsningsforslagene - styrket anvendelse af intelligent trafikstyring og flere store parker og rejs anlæg ved de store indfaldsveje fået gult lys, mens etablering af jernbane- og vejforbindelse i Ring 5 har fået rødt lys.

På uddannelsesområdet har fx løsningsforslagene - styrket vejledning og bedre rekruttering til plejeomsorgsuddannelser fået gult lys, mens samspil mellem uddannelsernes erhvervsrelevans og faglige udvikling og målretning mod regionale erhvervsmæssige behov har fået rødt lys.

På natur- og miljøområdet har fx løsningsforslagene - etablering af Nationalpark Kongernes Nordsjælland - forøget kapacitet til behandling af forurenet jord og satsning på kollektiv trafik fået gult lys, mens udvikling af en miljøvenlig bilpark har fået rødt lys.

Handlingsplanens initiativer
Handlingsplanens 16 nye konkrete initiativer tager fat på nogle af disse områder i RUP'en, hvor der mangler handling. Initiativerne er formuleret på et overordnet niveau, og skal videreudvikles i løbet af efteråret i samspil med relevante og interesserede aktører.

Initiativerne tager form af enten analyser, der bibringer ny viden om konkrete problemstillinger; pilotprojekter, der bidrager til udvikling af nye løsninger eller afprøver nye samarbejdsformer; etablering af faglige netværk eller initiativer, der bidrager til kompetenceudvikling.

På infrastrukturområdet er der formuleret 6 initiativer i handlingsplanen. Et af dem vedrører strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejinfrastrukturen i hovedstadsområdet. Analysen skal klarlægge fremtidens transportbehov og udbygningsmuligheder. Et andet initiativ er analyse og kortlægning af mulighederne for at etablere parker og rejs-anlæg ved udvalgte stationer og trafikale knudepunkter.

På uddannelsesområdet er der formuleret 4 brede initiativer i handlingsplanen. Et af dem vedrører en styrket vejledningsindsats og består af 4-5 projekter om bl.a. nyt informations- og vejledningsmateriale til folkeskolens afgangsklasser, vejledningssamarbejde mellem produktions- og erhvervsskoler og mentorordninger på erhvervsskolerne.

Endelig er der i handlingsplanen formuleret 6 initiativer på natur- og miljøområdet. Et af dem vedrører rekreative områder og skal bl.a. undersøge mulighederne for at forlænge de grønne kiler og udvikle den femte grønne ring. Et andet initiativ handler om at reducere luftforening ved at skabe mulighed for nemt og sikkert

at cykle i hele Øresundsregionen. Dette skal bl.a. ske ved at registrere og udbedre "missing links" i det regionale cykelstinet og harmonisere skiltning af cykelstier.

Regionens rolle
Det er en forudsætning for handlingsplanens succes, at initiativerne forankres og gennemføres hos de myndigheder og aktører, der har ansvar og/eller interesse herfor og som bidrager med ressourcer.

Regionen kan som udgangspunkt ikke varetage et projektlederansvar for de enkelte initiativer. Regionen kan til gengæld bidrage til at initiativerne igangsættes og formuleres. I nogle tilfælde vil regionen også kunne følge samt bidrage til den videre udvikling af initiativerne, mens regionen i andre tilfælde vil trække sig tilbage, når initiativet er kommet godt fra start. Regionen har desuden mulighed for at medfinansiere op til 50 % af de enkelte initiativer i handlingsplanen. Regionen har i 2009 afsat ca. 17 mio. kr. til regionale udviklingsprojekter generelt og ca. 30 mio. kr. specifikt til uddannelsesprojekter.

Det endelige udkast til handlingsplanen drøftes af RUP-følgegruppen den 12. maj, KKR's formandskab den 15. maj, URU den 26. maj og regionsrådet den 24. juni 2009.

KONKLUSION

Udkastet blev gennemgået og drøftet.

Der blev aftalt en række tilføjelser. Endvidere vil der blive udarbejdet en supplerende oversigt over RUP-forslag, hvad der er under gennemførelse på anden vis samt hvad de 16 handlingsplanforslag er målrettet.

Sagen drøftes på ny på URU-mødet den 26. maj 2009.

Bilagsfortegnelse:
1. Udkast til handlingsplan for den regionale udviklingsplan.

Sagsnr: 09003462
Arkiv: 1-01-76

SAG NR. 2

KONKLUDERENDE REDEGØRELSE FOR UDFORDRINGER OG HANDLEPLANER MHT. ULIGHEDER I UDDANNELSESVALG OG STUDIEADFÆRD BLANDT UNGE I REGION HOVESTADEN

SAGSFREMSTILLING

Baggrund

Underudvalget for regional udvikling har på udvalgsmøder d. 17. februar og 31. marts 2009 drøftet udfordringer og indsatsområder i forhold til at imødegå uhensigtsmæssige uligheder i uddannelsesvalg og studieadfærd blandt unge og unge voksne i Region Hovedstaden. Ulighed skal ses i forhold til den nationale målsætning om, at 95 % af alle unge skal gennemføre en ungdomsuddannelse. Drøftelserne er sket på baggrund af to notater, der dokumenterer markante forskelle i uddannelsesniveau og uddannelsesmønster i regionens kommuner, og som udpeger en række indsatsområder, som regionen vil fokusere på fremover for at imødekomme ulighederne.

Sigtet er, at regionens handlingsplan for den regionale udviklingsplan skal indeholde initiativer, der følger op på de indsatsområder, som er beskrevet her.

Administrationen har på baggrund af de to foregående oplæg udarbejdet et konkluderende notat, hvor der bliver samlet op på de analyser, mål og handleplaner, som tidligere er blevet præsenteret. Notatet i bilag 1 indeholder redegørelser for følgende:

1. Unges uddannelsesmønster og studieadfærd i Region Hovedstaden
2. Ungdomsuddannelsernes geografiske placering og kapacitet og videregående uddannelsers geografiske placering
3. Region Hovedstadens strategi og handleplaner for at imødekomme udfordringer på uddannelsesområdet

1. Unges uddannelsesmønster og studieadfærd i Region Hovedstaden

Hovedstadsregionen står over for en særlig udfordring, når det kommer til ulighed i uddannelse. Der er væsentlige sociale, økonomiske, kulturelle og geografiske forskelle internt i regionen, og der er et stort spænd mellem dem, der klarer sig godt i uddannelsessystemet, og dem der har svært ved at gennemføre en uddannelse.

Administrationen har kortlagt de unges uddannelsesmønster og studieadfærd i regionens kommuner i forhold til karaktergennemsnit, frafald samt igangværende uddannelse og forventede opnået uddannelsesniveau. Kortlægningen viser, at der er markante forskelle på, hvordan de unge klarer sig i uddannelsessystemet i regionens kommuner.

Ser man på unges karaktergennemsnit fra folkeskolen skiller især flere vestegnskommuner og nogle nordsjællandske kommuner sig ud ved, at eleverne forlader skolen med lavere karaktergennemsnit end lands- og regionsgennemsnittet. I den modsatte ende ligger flere kommuner nord for København. Her er karaktergennemsnittene markant højere end regions- og landsgennemsnittet.

I nogle kommunerne forlader de unge folkeskolen med et karaktergennemsnit på 5,5. Til sammenligning er samme tal 6,4 for hele landet, og 7,8 for de kommuner der præsterer bedst i regionen.

Der tegner sig et lignende geografisk mønster i gymnasiet som i folkeskolen. Dog er karakterspændet mellem kommunerne ikke lige så stort som på folkeskoleområdet. Det skal særligt bemærkes, at andelen af gymnasieelever, der gennemfører deres gymnasieuddannelse i region Hovedstaden ligger under landsgennemsnittet (82 % i region Hovedstaden for de almene gymnasieuddannelser mod 84 % på landsplan)

Ser man på, hvorvidt regionens unge er i uddannelse, hvilken uddannelsestype de er i gang med, og hvordan vi kan forvente, at de unge generationer uddanner sig fremover, kan der spores et mønster, der i mange henseender ligner mønstret i folkeskolen.

I flere af de kommuner, som ligger lavt mht. karaktergennemsnit, er der også flere unge, der ikke er i gang med en uddannelse, og som ikke forventes at få en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse. Også her er der stor forskel på kommunerne – eksempelvis forventer man, at 77,3 % af Ishøjs unge får en ungdomsuddannelse. Samme tal er 92,9 % i Allerød.

Desuden tyder det på, at der er større risiko for, at unge ikke får en videre uddannelse senere i livet, hvis de ikke er i gang med en ungdomsuddannelse som 18årige.

Ser man på, hvor mange unge, der falder fra undervejs i ungdomsuddannelsen, er frafaldet generelt større på erhvervsuddannelserne end på de gymnasiale uddannelser. Desuden er frafaldet på hf-kurserne større end på de almindelige gymnasieuddannelser. På nogle erhvervsskoler falder mere end halvdelen af eleverne fra i løbet af grundforløbet.

2. Ungdomsuddannelsers geografiske placering og kapacitet og videregående uddannelsers geografiske placering

Udbuddet af uddannelser spiller en væsentlig rolle for unges uddannelsesvalg. Det er vigtigt, at der er et varieret uddannelsesudbud i hele regionen, så et begrænset antal studiepladser eller transportafstande ikke er barrierer for, at regionens unge gennemfører en ungdomsuddannelse og eventuelt en videregående uddannelse.

Udbuddet af videregående uddannelser er langt størst i Københavnsområdet. Ungdomsuddannelsestilbuddene er mere ligelig fordelt i regionens kommuner.

I visse områder er der dog et relativt lille udbud af ungdomsuddannelser sammenlignet med andre. Der er mange ungdomsuddannelsesinstitutioner i københavnsområdet, mens der er markant længere mellem dem i kommuner som Frederiks-

sund, Halsnæs og Gribskov. Udbuddet skal naturligvis ses i relation til befolkningstallet i kommunerne, men lange transportafstande har formentlig indflydelse på unges uddannelsesvalg – især hvis de mangler opbakning til at søge uddannelse hjemmefra.

I forhold til uddannelsernes kapacitet tyder det på, at kapaciteten på de almengymnasiale gymnasier generelt er tilstrækkelig i de fire fordelingsområder. Det skal dog bemærkes, at søgningen til de almengymnasiale uddannelser er steget i 2009. Der kan derfor være ændringer i forhold til de senere år.

Det er sværere at få overblik over udbuddet af erhvervsgymnasiale uddannelser og erhvervsuddannelser. Det skyldes, at der ikke findes kapacitetstal på dette område, fordi udbuddet tilpasses antallet af ansøgere fra år til år, og fordi ansøgerne ikke fordeles centralt. Da der oprettes pladser afhængig af ansøgertallet, er der umiddelbart passende kapacitet på dette område.

3. Region Hovedstadens strategi og handleplaner for at imødekomme udfordringer på uddannelsesområdet

Hovedstadsregionen står over for en særlig udfordring, når det kommer til ulighed i uddannelse. Der er væsentlige sociale, økonomiske, kulturelle og geografiske forskelle internt i regionen.

Der er nogle områder i Region Hovedstaden, som står over for større udfordringer end andre. Det er nødvendigt at yde en særlig indsats over for unge i disse områder. Ellers er der risiko for, at vi ikke får brudt den negative spiral, der betyder, at nogle unge vokser op med markant ringere chancer for at få en uddannelse end andre.

Der vil i 2009 blive sat særligt fokus på at imødegå uhensigtsmæssige uligheder i uddannelsesvalg og studieadfærd blandt unge og unge voksne i Region Hovedstaden. Regionen vil – inden for rammerne af den regionale udviklingsplan – arbejde på at reducere sociale og geografiske faktorers betydning for, at unge får en kompetencegivende uddannelse.

Region Hovedstaden vil særligt fokusere på følgende indsatsområder:

- Fagligt løft af tosprogede og bogligt svage
- Vejledning
- Regional ulighed i uddannelsessystemet
- Det regionale erhvervslivs behov for kompetencer

Der er udarbejdet handlingsplaner for hvert af de fire indsatsområder, som er nærmere beskrevet i bilag 1. Disse punkter forventes også at indgå i handleplanen for den regionale udviklingsplan.

KONKLUSION

Sagen forelægges regionsrådet i juni 2009 parallelt med RUP-handlingsplanen.

Administrationen undersøger, om det er muligt yderligere at opdele talmaterialet på de københavnske bydele, svarende til sundhedsprofil-opdelingen.

Bilagsfortegnelse:

1. Konkluderende notat om Region Hovedstadens udfordringer og indsatsområder mht. uligheder i uddannelse og studieadfærd i regionen.
2. Oversigt over erhvervs- og SOSU-skoler i Region Hovedstaden.
3. Oversigt over produktionsskoler i Region Hovedstaden
4. Oversigt over videregående uddannelser i Region Hovedstaden
5. Kapacitet på Region Hovedstadens ungdomsuddannelser og videregående uddannelser
6. Region Hovedstadens initiativer på uddannelsesområdet

Sagsnr: 09003154
Arkiv: 1-31-84

SAG NR. 3

EFFEKTIVITET I REGIONENS LOKALBANER OG REGIONALE BUSRUTER

SAGSFREMSTILLING

Underudvalget behandlede denne sag den 17. februar og 31. marts 2009. Sagsnotaterne fra møderne er vedlagt som bilag. Der skal nu inden for rammerne af udvalgets kommissorium udarbejdes et konkluderende notat som grundlag for udvalgets afrapportering til Regionsrådet.

På mødet den 31. marts 2009 var konklusionen, at udvalget ønsker, at afrapporteringen til Regionsrådet peger på behovet for at følge Movias videre arbejde med udvikling og implementering af trafikplan for Nordsjælland tæt i forhold til effektiviteten af den kollektive trafik. Udvalget pegede derudover på muligheden for en øget anvendelse af incitamentsaftaler, betydningen af en god korrespondance mellem de regionale busser og lokalbaner, behovet for en effektiv markedsføring samt indsatsen for at skabe tryghed for chaufførerne.

Hovedkonklusionerne fra udvalgets drøftelser er:

1. Der er særlige udfordringer for trafikken i Nordsjælland både økonomisk og planlægningsmæssigt
2. Der er behov for et særligt fokus på samspillet mellem busser og lokalbaner både for at sikre en bedre køreplanlægning, korrespondancer mellem tog og bus og en mere effektiv udnyttelse af de økonomiske ressourcer

Økonomiske nøgletal for lokalbaner og regionale busser

Udvalget er blevet præsenteret for følgende nøgletal, der afspejler de lokale jernbaners og de regionale bussers økonomiske effektivitet:

Baner:

Strækning	Passagerer (mio.)	Udgift pr. pass. (kr.)	Selvfinansieringsgrad (pct.)
Frederiksværk	1,358	15,10	47,3
Gribskov	1,348	16,21	44,2
Hornbæk	0,659	9,52	38,7
Lille Nord	0,933	14,01	55,4
Nærum	0,635	4,83	46,7
I alt	4,935	14,49	46,2

Busser:

Rutenr.	Påstigere (mio.)	Nettoudgift pr. påstiger (kr.)	Selvfinansieringsgrad (pct.)
308	0,130	18,61	36,1
319	0,436	11,10	48,8
400	0,246	19,40	30,5
300S	4,742	3,95	67,2
400S	2,554	3,42	73,6
500S	3,081	4,81	68,5
600S	1,055	7,02	63,8
I alt	12,243	5,04	65,3

Konklusion:
For lokalbanerne er der en del forskel på selvfinansieringsgraden. Hornbækbanen ligger i bund og Lille Nord i top. Sammenligner man med andre lokalbaner i Danmark er der ingen væsentlig forskel på niveauet for selvfinansiering. Lokalbanerne er omfattet af en aftale med staten, hvorefter det statslige investeringstilskud er betinget af et fastsat driftsomfang på banerne. Hvis der køres mindre – f.eks. hvis en bane lukkes – kan der blive tale om tilbagebetaling af en del af investeringstilskuddet. Aftalen løber til og med 2015.

For busserne er de tværgående S-busser et populært produkt. Det viser sig tydeligt i oversigten. De mere lokale linjer – 308 og 319 – fra Frederikssund til Farum hhv. Helsinge har ikke den samme passagertilgang. Den særlige problemstilling vedr. linje 400/400S omtales nedenfor.

Helt generelt viser nøgletallene, at der er en betydeligt lavere selvfinansieringsgrad for banerne end for busserne. Samtidig er nettoudgiften pr. påstiger næsten tre gange så høj i togene som i busserne. Selv om togene gennemsnitligt transporterer passagererne længere end busserne, er toget et betydeligt dyrere tilbud end busserne. Passagertallene på lokalbanerne skal følges tæt for at følge udviklingen.

Trafikplan for Nordsjælland
Movia har udarbejdet et forslag til en plan for trafikken i Nordsjælland, som går under arbejdstitlen ”Projekt Nordkalotten”. Hensigten er at optimere tog- og busdriften i lokalbanernes opland og skaffe flere passagerer i det samlede system. Der er set på bussernes rolle, som tilbringer til togene og på et hovedrutenet for busserne med faste minuttal og faste korrespondance mellem tog og bus i udvalgte knudepunkter. Samtidig lægges op til, at paralleldrift mellem tog og busser bliver minimeret. Movia mener, at dette kan især få en positiv betydning for Hornbækbanen, som ”konkurrerer” med en kommunal buslinje, der kører parallelt med banen. I planen indgår desuden en øget markedsføringsindsats. Movia arbejder nu

med at sætte økonomi på forslagene, som herefter skal drøftes med de involverede kommuner og regionen.

Konklusion:
Udvalget ønsker at følge fremdriften i Projekt Nordkalotten tæt, herunder arbejdet i projektet med at få klarlagt de egentlige pendlerstrømme og de økonomiske konsekvenser. Administrationen vil i forbindelse hermed fortsætte dialogen med Movia om at optimere bus- og lokalbanedriften i Nordsjælland, herunder at sikre bedre korrespondancer mellem lokalbaner og busser. Samtidig bør indtænkes en markedsføringsstrategi for de nye initiativer.

Linje 308 og 400
Udvalget har haft særlig opmærksomhed på de to buslinjer, der har den laveste selvfinansieringsgrad.

Linje 400 er i praksis aftendelen af linje 400S. Forskellen er, at linjen betjener samtlige stoppesteder på strækningen. Samlet har linje 400/400S en økonomi på niveau med de øvrige S-busser.

Linje 308 mellem Farum og Frederikssund er sammen med tre kommunale linjer en del af den samlede busbetjening i området. Movia vurderer, at der er basis for en optimering af den samlede busdrift i området. Det fordrer dog et samarbejde mellem de tre involverede kommuner og regionen.

Konklusion:
Movia opfordres til at tage initiativ til sammen med de tre kommuner og regionen at udarbejde forslag til optimering af den lokale og regionale busdrift mellem Farum og Frederikssund.

Incitamentsaftaler m.m.
Movia har sammen med nogle af kommunerne og operatørerne indgået incitamentsaftaler, som giver operatørerne en del af merindtægten ved passagerfremgang. Indtil videre er det gennemført som forsøg på to buslinjer. Forsøget har været en succes med betydelig fremgang i passagertallet. Movia ønsker at udvide antallet af incitamentsaftaler i de kommende år. Der vil i april 2009 blive forelagt en sag i Regionsrådet om indgåelse af incitamentsaftaler for de regionale buslinjer 300S og 400/400S.

Udvalget har også set på chaufførsikkerheden i busserne. Der er ingen fast tendens over årene i antallet af voldelige episoder. Der arbejdes løbende fra Movias og operatørernes side med initiativer, der skal fremme sikkerheden. Det drejer sig bl.a. om videoovervågning, kurser i konflikthåndtering og minimering af kontantbeholdninger i busserne.

Konklusion:
Udvalget finder, at incitamentsaftaler vil være et godt instrument i indsatsen for at øge passagertallet på de regionale buslinjer. Derudover ønsker udvalget, at der fortsat fra Movias og operatørernes side er fokus på chaufførsikkerheden i busserne.

KONKLUSION

Sagen forelægges regionsrådet i maj 2009, parallelt med Movia-bestiller-sagen for 2010.

Bilagsfortegnelse:

1. Notat fra KRU af 9. februar 2009 (til URU)
2. Notat fra Movia af 6. marts 2009 (til URU)
3. Passagertal på lokalbanerne 1991-2008

Sagsnr: 08001878
Arkiv: 1-16-5-75

SAG NR. 4

DEN ØRESUNDSREGIONALE UDVIKLINGSSTRATEGI (ØRUS) – BAGGRUND, INDHOLD OG PROCES

SAGSFREMSTILLING

I henhold til kommissoriet for 2009 skal underudvalget vedr. regional udvikling følge udarbejdelsen af den Øresundsregionale udviklingsstrategi (ØRUS).

Baggrund

Den 6. marts 2008 besluttede Øresundskomiteens forretningsudvalg, at der skal udarbejdes en Øresundsregional udviklingsstrategi. Målet er at have en færdig strategi for udviklingen af Øresundsregionen klar til politisk godkendelse i april/maj 2010. Det er endvidere besluttet, at udarbejdelsen af ØRUS skal ses i sammenhæng med og inddrage relevante regionale og kommunale strategier, herunder de regionale udviklingsplaner, samt OECD's analyse af hovedstadsregionen og tidligere projekter i Øresundsregionen, herunder ØRIB I og II.

Derudover er det aftalt, at Interreg-projektet Infrastruktur og Byudvikling i Øresundsregionen (IBU), som Region Hovedstaden sammen med de to andre regioner har taget initiativ til, skal levere en væsentlig del af de analyser og det baggrundsmateriale, der vil indgå som grundlag for ØRUS. De første resultater fra IBU offentliggøres således i forbindelse med en politisk konference, som regionerne arrangerer i samarbejde med Øresundskomiteen den 11. september 2009.

Den Øresundsregionale udviklingsstrategi er forankret i Øresundskomiteens forretningsudvalg, som har det politiske ansvar for udarbejdelsen af strategien. Forretningsudvalget har nedsat en ledningsgruppe, der har det administrative ansvar for udarbejdelsen af ØRUS og koordinering af processen. Desuden er der nedsat en arbejdsgruppe bestående af kontorchefer/udviklingschefer med deltagelse fra de tre regioner og øvrige medlemmer af Øresundskomiteen. Region Hovedstaden deltager aktivt i udarbejdelsen af ØRUS, således er regionen repræsenteret i forretningsudvalget, ledningsgruppen og arbejdsgruppen.

Arbejdsgruppen har udarbejdet en ramme for ØRUS, der er blevet forelagt Øresundskomiteens forretningsudvalg d. 20. april 2009. Med godkendelsen af dette dokument er den politiske ramme for proces og indhold i ØRUS blevet fastlagt.

Den politiske ramme for ØRUS
Den politiske ramme og den overordnede proces for udarbejdelse af ØRUS fremgår af vedlagte notat, som har været behandlet i Øresundskomiteens forretningsudvalg. Forretningsudvalget har på baggrund af mødet den 20. april besluttet, at den indholdsmæssige ramme for ØRUS indeholder fire hovedtemaer. Disse er bl.a. valgt med udgangspunkt i den nyligt offentliggjorte OECD-analyse af hovedstadsregionen.

De fire temaer, som alle er centrale for Øresundsregionens konkurrenceevne, er følgende:

- Tilgængelighed og mobilitet
- Viden og innovation
- Et attraktivt og sammenhængende arbejdsmarked
- Kultur og events i Øresundsregionen

Arbejdet med "Kultur og events i Øresundsregionen" er allerede i gang og vil blive indarbejdet i ØRUS i forbindelse med dennes udformning.

Udover de fire hovedtemaer indeholder rammen tre tværgående emner, der vurderes at have særlig betydning for en attraktiv og konkurrencedygtig Øresundsregion, og som i større eller mindre grad knytter sig til de fire hovedtemaer. De tre tværgående emner er:

- Attraktivitet og åbenhed: fx i forhold til tiltrækning af højtuddannet arbejdskraft og de internationale forbindelser til regionen
- Klima og miljø: fx i forhold til satsning på kollektiv trafik samt forskning og innovation
- Sundhed og helse: fx forskning og innovation inden for bio-sundhed og events med fokus på idræt og sport

Proces
Udarbejdelsen af ØRUS starter op ultimo april efter Øresundskomiteens forretningsudvalgs behandling og løber frem til foråret 2010, hvor den sendes i høring. Selve arbejdet med udviklingsstrategien falder i to hoveddele. Første del er udrednings- og kortlægningsdelen, som løber frem til september måned, mens den anden del omfatter udarbejdelsen af selve strategien frem til årsskiftet. I løbet af 2009 vil der blive afholdt en række møder med medlemsorganisationerne og andre aktører på begge sider af Øresund for at give information og viden om arbejdet

Udviklingsstrategien forventes vedtaget og præsenteret i forbindelse med det årlige Øresundsting i maj 2010 og Øresundsbroens 10-års jubilæum. Procesplanen fremgår af rammen for ØRUS. (Bilag 1)

KONKLUSION

Udvalget tog orienteringen til efterretning. Administrationen udarbejder et notat om Øresundsorganisationer.

Bilagsfortegnelse:

1. Forslag til ramme for ØRUS.
   Bilag til mødet i Øresundskomiteens FU/VU d. 20.04.2009

Sagsnr: 09003508
Arkiv: 1-01-76

SAG NR. 5

MEDDELELSER

1.
Ændring af tidspunktet for mødet i underudvalget for regional udvikling den 24. november 2009.

I henhold til den fastlagte tidsplan for underudvalgenes møder afholdes der møde i underudvalget for regional udvikling tirsdag den 24. november 2009.

På grund af valget den 17. november 2009 foreslås mødetidspunktet ændret til:

Tirsdag den 1. december 2009, kl. 8.30 – 10.30.

Udvalget er enige herom.

2.
Agenda 21
Underudvalget vedr. regional udvikling blev den 31. marts 2009 orienteret om processen for implementering af Agenda 21 på virksomhederne. Der har som planlagt nu været holdt møder med virksomhederne på direktionsniveau, og der er generelt bred tilslutning til at indføre miljø- og energiledelse samt at deltage i processen med at opbygge en handleplan for region Hovedstaden. Procesplanen følges således og næste step i planen er en nærmere kortlægning af forbruget på strategiens seks indsatsområder: energi, luft og klima, vand, spildevand, kemikalier og affald. Kortlægningen udarbejdes af virksomhederne.

URU vil blive holdt løbende orienteret om processen. Første udkast til handleplan forventes forelagt URU i september/oktober 2009.

SAG NR: 6

EVENTUELT

MØDET SLUT: KL. 10:00

NÆSTE MØDE: Tirsdag den 26. maj 2009