

**REGIONAL UDVIKLINGSPLANS- OG  
TRAFIKUDVALGET**

**Torsdag den 15. april 2010**

**Klokken: 17:00 – 19:00**

**Sted: Regionsgården**

**Mødelokale: H 5**

**Møde nr. 3**

**Mødet slut kl. 19:20**

**Medlemmer:**

Allan Schneidermann

Peter Kay Mortensen

Maja Højgaard Nielsen

Ellen Thrane

Marianne Stendell

Karsten Skawbo-Jensen

Per Roswall

Kenneth Kristensen Berth

**Fraværende:**

Peter Kay Mortensen

Marianne Stendell deltog frem til kl. 19.00  
og i behandlingen af sagerne 1-2 og 3

## Indholdsfortegnelse

---

	<b>Side</b>
1. En status på projektet infrastruktur og byudvikling i Øresundsregionen (IBU)	3
2. Høring af den øresundsregionale udviklingsstrategi (ØRUS)	7
3. Region Hovedstadens køb hos MOVIA i 2011 af bane- og bustrafik samt fælles administration	13
4. Drøftelse af arbejdsfelter – herunder udarbejdelse af forslag til kommissorium	18
5. Meddelelser	19
6. Eventuelt	22

## SAG NR. 1

### EN STATUS PÅ PROJEKTET INFRASTRUKTUR OG BYUDVIKLING I ØRESUNDSREGIONEN (IBU)

---

#### SAGSFREMSTILLING

##### **Baggrund og formål**

Interreg-projektet IBU er et samarbejde mellem forskellige regionale aktører på begge sider af Øresund, som har til formål dels at bidrage med et nyt strategisk grundlag for den øresundsregionale udvikling, dels at bidrage til en strategisk udvikling af infrastrukturen på tværs af Øresund set i sammenhæng med den øgede integration, stigende pendling og transport af gods samt behovet for international tilgængelighed.

På regionsrådets møde den 24. juni 2008 godkendte rådet, at der bevilges 3,1 mio. kr. til medfinansiering. Projektet er medfinansieret af EU under programmet Interreg IV A Øresund-Kattegat-Skagerak – delprogram Øresund. Projektet har et samlet budget på ca. 35 mio. SEK og 29 deltagende parter på begge sider af sundet. Herudover bidrager Øresundsbroen med ca. 1 mio. SEK til belysning af fx nye pendlerprognoser på Øresundsbroen.

IBU startede op den 1. september 2008 og løber frem til slutningen af 2010. Region Hovedstaden, Region Sjælland og Region Skåne er i fællesskab ansvarlige for projektet. Region Skåne er projektets leadpartner.

Kernen i IBU er at etablere ny viden om behov og udfordringer i Øresundsregionen via en række analyser, som gennemføres i tæt dialog med faglige eksperter og parterne i projektet. Et centralt formål med IBU er at sikre, at hovedkonklusionerne formidles til politikerne – såvel lokalt og regionalt som nationalt i begge lande - og herigennem kommer til at indgå som grundlag for politiske drøftelser om udvikling og behovet for investeringer i Øresundsregionen.

##### **Projektets organisering og indhold**

Projektet er organiseret med en styregruppe, som består af direktørerne fra de tre regioner, som har ansvaret for den regionale udvikling, og med Øresundskomiteens direktør som observatør. Styregruppen har den overordnede ledelse af projektet, mens den daglige ledelse varetages af en Koordineringsgruppe med repræsentanter fra regionerne samt de ansatte projektledere.

Fagligt består projektet består af fire delaktiviteter, som de tre regioner hver især har det faglige ansvar for. Region Hovedstaden har det faglige ansvar for IBU 3:

- IBU 1: Øresundsregionens infrastruktur- og byudvikling
- IBU 2: En beskrivelse af Øresund som internationalt trafikknudepunkt
- IBU 3: Korridoren Femern Bælt og Øresundsregionen, herunder analyser af Femer Bælt-forbindelsens betydning og behovet for fast HH-forbindelse
- IBU 4: Fælles transportanalyser.

I de fire delaktiviteter er en række analyse- og udredningsopgaver på nuværende tidspunkt blevet afsluttet. Af analyser kan bl.a. nævnes en international benchmarking af Øresundsregionens styrker, en analyse af Øresundsregionens kvaliteter, identitet og fremtid, en analyse af Øresundsregionen som internationalt trafikknudepunkt samt Øresund-Femern som grøn logistikkorridor. Analyserne er indgået som baggrundsmateriale i arbejdet med udarbejdelsen af ØRUS. Herudover foreligger der en række andre delanalyser om byudvikling og regionens herlighedsværdier og forskellige trafikanalyser og pendlingsprognoser.

Resultaterne af samtlige analyser og udredninger vil blive samlet i en fælles rapport for hele projektet, som vil blive præsenteret på den afsluttende politikerkonference i begyndelsen af december 2010. Herudover overvejes det, hvorledes analyser og hovedbudskaberne kan formidles til politikere, herunder ikke mindst til de to regeringer, samt til fagfolk og eksperter i relevante organisationer.

### **IBU 3**

I delaktivitet 3, som Region Hovedstaden har ansvaret for, indgår en beskrivelse af trafikstrømmene i dag, og efter Femern-forbindelsens åbning i 2018 sammen med et oplæg til en fremtidig banestrategi for Øresundsregionen og en selvstændig analyse af en ny Ring 5 forbindelse og en fast forbindelse ved Helsingør-Helsingborg.

Som sparringspartner er der nedsat en faglig styregruppe bestående af chefer og direktører fra de kommuner og regioner, der deltager i delaktiviteten, ligesom der er nedsat en arbejdsgruppe af embedsmænd, som yder faglig sparring for både styregruppe og konsulenter.

Debatoplægget til en fremtidig banestrategi for hele Øresundsregionen er udarbejdet af professor Otto Anker Nielsen og lektor Alex Landex fra DTU. Oplægget – som blev offentliggjort på Øresundstinget d. 11. september 2009 - peger på, at en langsigtet strategi for forbedring og udbygning af jernbanenettet kan spille en væsentlig rolle for at knytte Øresundsregionen tættere sammen, bidrage til at løse væsentlige miljøudfordringer samt forbedre forbindelserne fra regionen til dens naboregioner.

Baneoplægget anbefaler tre indsatsområder, som der strategisk skal satses på 1) pendlerlinjer med regionale lyntog, 2) fjerntrafiklinjer over længere afstande med højhastighedstog samt 3) en satsning på godstrafikken.

Banestrategien er udviklet ud fra et helhedsperspektiv, hvor de enkelte delelementer tilsammen spiller en væsentlig rolle i forhold til at skabe de langsigtede forbedringer for transportinfrastrukturen til/fra og internt i Øresundsregionen.

På dansk side peges der på:

- **En fast Helsingør-Helsingborg-forbindelse** – det vurderes, at en HH-forbindelse allerede i dag kan være selvfinansierende og samtidig betale for en del af landanlæggene. Baneoplægget foreslår flere alternativer for en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.
- **Langsigtet strategi for godstog** – det vurderes, at det er nødvendigt med en ny godskorridor for internationalt gods for at sikre godstogstransporten de fornødne vækstmuligheder. Dette kunne fx indbefatte en særlig godstogsskunt fra Øresundsbroen syd om Kastrup.
- **Den vestlige transportkorridor** – En ringforbindelse (Ring 5) med både vej- og baneforbindelse vest om København vil kunne betjene nye stationsnære byområder og samtidig aflaste Øresundsbron.
- **Bedre forbindelse mod Sydsjælland og Tyskland** – vil sikre et større pendlingsopland til Øresundsregionen. Der er allerede planlagt projekter på Sydsjælland og i Tyskland, og det er et skridt på vejen. Men det vurderes, at der herudover er behov for flere nye baner og særlige strækninger kun til godstog.
- **Helsingør til København** – For at få flest mulige fordele af en fast HH-forbindelse bør banekapaciteten mellem Helsingør og København udbygges.

Den anden store analyse i IBU 3, analysen af en fast forbindelse ved Helsingør-Helsingborg og Ring 5/transportkorridoren forventes færdiggjort i juni måned 2010. I analysen indgår studier af mulige linjeføringer på såvel HH-forbindelsen som en Ring 5 forbindelse med udgangspunkt i transportkorridoren, økonomi og prognoser samt mulige regionale og lokale effekter af de to anlæg.

Parallelt med HH-analysen har regionen i samarbejde med Region Skåne bedt konsulentfirmaet DAMVAD om at udarbejde en analyse af de erhvervsmæssige potentialer ved en fast forbindelse, og her viser de første resultater, at der er stor tilslutning og en generel opbakning til HH-forbindelsen fra erhvervslivet i Nordsjælland og Nordvestskåne. Denne analyse er ligeledes færdig inden sommer.

På mødet vil udviklingschef Kristian Johnsen gennemgå IBU-projektet.

---

## **KONKLUSION**

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

---

Sagsnr: 08005200  
Arkiv: 1-01-76

## SAG NR. 2

### HØRING AF DEN ØRESUNDSREGIONALE UDVIKLINGSSTRATEGI (ØRUS)

---

#### SAGSFREMSTILLING

Den Øresundsregionale Udviklingsstrategi (ØRUS) er Øresundskomiteens forslag til en strategi for den fremtidige regionale udvikling i Øresundsregionen. Forretningsudvalget for Øresundskomiteen har den 15. marts 2010 sendt udkast til høring hos Øresundskomiteens medlemsorganisationer med frist for høringssvar den 3. maj 2010.

Efter høringsperiodens udløb 2010 vil høringssvarene blive behandlet på et møde i Øresundskomiteens forretningsudvalg den 17. maj 2010. Den færdige strategi bliver præsenteret på det årlige Øresundsting den 28. maj 2010.

Den politiske behandling af ØRUS vil ske i Regional udviklingsplans- og trafikudvalget, samt forretningsudvalget og regionsrådet i april måned 2010.

Udviklingschef Kristian Johnsen vil på mødet præsentere ØRUS og kort gennemgå indholdet samt administrationens vurdering af udkastet.

#### **Baggrund**

Den 6. marts 2008 besluttede Øresundskomiteens forretningsudvalg, at der skulle udarbejdes en Øresundsregional Udviklingsstrategi (ØRUS). Arbejdet blev igangsat den 20. april 2009. Det administrative ansvar for udarbejdelsen af ØRUS blev placeret i en styregruppe med deltagelse fra Region Hovedstaden, Region Sjælland og Region Skåne samt Malmø og Københavns Kommuner. Fra Region Hovedstaden deltog koncerndirektør Jens Chr. Sørensen.

#### **Struktur og indhold i ØRUS**

ØRUS er opbygget af fire overordnede kapitler. I nedenstående opsummeres hovedbudskaberne i hvert kapitel.

#### **1. Forord**

ØRUS indledes med et forord, hvor samtlige medlemmer fra Øresundskomiteens forretningsudvalg fremgår som afsendere.

## **2. Baggrund**

I dette kapitel beskrives udviklingen i Øresundsregionen siden etablering af Øresundskomiteen i 1993 og nogle af de markante milepæle, som regionen har oplevet frem til nu, herunder naturligvis åbningen af Øresundsbron i 2000. I 1993 var Øresundskomiteen den eneste Øresundsorganisation, men efterfølgende er der kommet flere samarbejder til på tværs af sundet, både private og offentlige. I denne udvikling har muligheden for medfinansiering af projekter via Interreg-programmet spillet en væsentlig rolle.

ØRUS tager blandt andet afsæt i OECD's analyse af hovedstadsregionen fra 2009 som konkluderer, at der er fortsat et stort uudnyttet potentiale i en øget integration over Øresund. ØRUS peger således på, at et styrket samarbejde mellem aktørerne i Øresundsregionen vil kunne styrke konkurrenceevnen for hele regionen og hermed såvel hovedstadsregionen og de øvrige regioners muligheder i den globale konkurrence mellem storbyregioner.

## **3. Vision og strategi**

Udkastet til ØRUS foreslår følgende vision for Øresundsregionen:

I 2020 skal Øresundsregionen være Europas mest attraktive og klimasmarte region for borgere, erhvervsliv og besøgende takket være en effektiv udnyttelse af integrationen og den grænseregionale dynamik.

Visionen understøttes af en række både overordnede og konkrete pejlemærker for den videre indsats. Samtidig fremgår det, at initiativet til en ny vision og udviklingsstrategi skal ses på baggrund af den hidtidige udvikling og indsats, som har pågået de senere år. I udkastet til ØRUS lægges op til, at der fremadrettet især fokuseres på fire temaer/områder, som bl.a. anbefales som centrale temaer for regioners udvikling af OECD:

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

Udover de fire temaer har Øresundskomiteens forretningsudvalg udpeget tre tværgående emner: 1) Attraktivitet og åbenhed, 2) Klima og miljø og 3) Sundhed og livsstil. Der er tale om emner som Øresundsregionen deler med andre internationale regioner, men samtidig er det områder, hvor regionen i forvejen står stærkt, og som med en målrettet indsats på tværs af de fire temaer kan udnyttes til regionens fordel i den globale konkurrence.

## **4. Øresundsregionens største udfordringer og strategiske indsatser**

Kapitlet fremstår som det centrale omdrejningspunkt i ØRUS. I afsnittet slås det fast, at en realisering af visionen kræver, at der arbejdes målrettet med en række hovedudfordringer, som er udpeget via eksisterende analyser og strategier samt en

intensiv dialogproces med en lang række aktører i Øresundsregionen. For hvert tema kommer ØRUS med forslag til de centrale hovedudfordringer og strategiske indsatsområder og initiativer.

Generelt gælder det, at der er tale om udfordringerne og strategiske indsatser, som forudsætter et tættere samarbejde mellem Øresundsregionens centrale aktører samt en styrket politisk dialog med de to stater på en række konkrete områder. Eksempler på udfordringer og indsatsområder for hvert af de fire temaer er beskrevet i nedenstående.

### **Viden og innovation**

I forbindelse med dette tema fremhæves det, at Øresundsregionen ikke i tilstrækkelig grad formår at udnytte de styrker inden for forsknings- og innovationsområdet, som findes på begge sider af sundet. Temaet udpeger to strategiske hovedområder i temaet: Samarbejde om uddannelse og Samspil om innovation og iværksætteri.

Samarbejde om uddannelse omhandler især behovet for at forbedre samarbejdet mellem universiteter på begge sider af Øresund, så de studerendes bevægelighed mellem uddannelsesinstitutionerne i regionen øges, og der kan tiltrækkes flere udenlandske studerende. Løsningen af denne udfordring kræver bl.a. etablering af grænseoverskridende projektarbejder, harmonisering af regler og flere uddannelser på tværs af Øresund.

Det andet strategiske område i temaet omhandler innovation og iværksætteri, der er vigtige værktøjer, når det gælder udnyttelse af regionens forskning, skabelse af økonomisk vækst og flere arbejdspladser. En hovedudfordring bliver at sikre, at Øresundsregionens samlede ressourcer på innovationsområdet anvendes koordineret og mere effektivt. Et centralt indsatsområde relaterer sig til at øge triplehelix samarbejdet mellem erhvervsliv, forskningsinstitutioner og hospitaler samt offentlige myndigheder inden for regionens styrkeområder.

### **Kultur og oplevelser**

ØRUS udpeger kultur og oplevelser som et vigtigt element i opfattelsen af Øresundsregionen som en åben og attraktiv region. Det gælder både i forhold til borgerne i regionen, men også i forhold til indsatsen for tiltrækning af mennesker og virksomheder til regionen.

I den forbindelse er det en udfordring at skabe bedre koordinering af kulturudbuddet - ikke mindst i forhold til tiltrækning og afholdelse af store begivenheder og events - og i den forbindelse fælles udnyttelse af arenaer og kulturfaciliteter i Øresundsregionen. Et andet centralt indsatsområde er indsatsen for at gøre unge til ambassadører for øget integration.

### **Et attraktivt og varieret arbejdsmarked**

Øresundsbroen og de positive konjunkturer frem til 2008 har medført en markant øgning af den arbejdsrelaterede pendling over Øresund. På trods af finanskrisen forventes det fortsat, at især hovedstadsregionen i de kommende år vil opleve mangel på veluddannet arbejdskraft inden for en række områder. ØRUS udpeger etablering af et sammenhængende arbejdsmarked på tværs af Øresund baseret på en veluddannet og kompetent arbejdskraft og et tilstrækkeligt udbud af arbejdskraft som en hovedudfordring, men samtidig som en løsning på mangelen af arbejdskraft i hovedstadsregionen.

En betydelig udfordring for regionens arbejdskraftforsyning er de formelle og institutionelle barrierer, som gør det vanskeligt at bo og arbejde på forskellige sider af Øresund. Disse skal minimeres eller helt fjernes. Dette kræver bl.a. en indsats, hvor Øresundskomiteen videreudvikler dialogen med de to stater om fjernelse af de eksisterende grænsehindre.

### **Tilgængelighed og mobilitet**

I beskrivelsen af det sidste af de fire temaer fremgår det, at tilgængelighed og mobilitet - både internt i regionen og i interregionalt perspektiv - er afgørende for Øresundsregionens funktionalitet og i mange henseender en forudsætning for, at Øresundsregionen på de øvrige tre temaer kan udvikle sig positivt.

En central hovedudfordring er udvikling af den internationale tilgængelighed til regionen. Det gælder ikke mindst at sikre, at Københavns lufthavn bevarer sin position som en international førende lufthavn, og at der sættes fokus på opkobling til det europæiske højhastighedsnet. En anden udfordring bliver at lede de forventede stigende godsmængder som følge af Femern-forbindelsen gennem regionen på en bæredygtig måde, fx ved etablering af grønne korridorer baseret på et jernbane-baseret godstransportsystem.

Endeligt gælder det udfordringen med at understøtte den interne mobilitet og pendling i og mellem regionerne og på tværs af Øresund. Etablering af en ny forbindelse over Øresund ved Helsingør-Helsingborg fremhæves som et nøgleinitiativ for udviklingen af et sammenhængende og fremtidssikret trafiksystem i Øresundsregionen.

### **Administrationens vurdering**

Administrationens vurdering af ØRUS tager udgangspunkt i den regionale udviklingsplan, erhvervsudviklingsstrategien samt OECD's analyse af hovedstadsregionen fra 2009. Overordnet set vurderer administrationen, at ØRUS er i god overensstemmelse med Region Hovedstadens egne strategier. Desuden er valget af de fire temaer i ØRUS i fin overensstemmelse med OECD's anbefalinger i analysen af hovedstadsregionen fra januar 2009.

Administrationen vurderer, at en ØRUS som hele Øresundskomiteen står bag i høj grad vil kunne understøtte en positiv udvikling for hele Øresundsregionen, og

hermed for hovedstadsregionen, som i tråd med OECD's anbefalinger via en øget integration vil blive placeret i midten af en region med ca. 3,5 mio. indbyggere.

Administrationen finder det således positivt, at ØRUS udpeger København og Malmø som Øresundsregionens naturlige omdrejningspunkt. Samtidig er det vigtigt, at der understøttes en udvikling, som kommer hele Øresundsregionen til gavn og binder regionen sammen på en bæredygtig måde. I den forbindelse finder administrationen, at ØRUS især i temaet "Mobilitet og Tilgængelighed" peger på en række indsatser, som både vil understøtte hovedstadsregionen som en international storbyregion og understøtte et øget samspil på tværs af Øresund.

I forhold til de fire temaer og udfordringer finder administrationen generelt, at ØRUS udpeger centrale udfordringer og indsatsområder, som har et tydeligt Øresundsperspektiv, og som kræver et fælles fokus og samarbejde mellem parterne i Øresundsregionen.

I forhold til de tre emner, som går på tværs af de fire hovedtemaer, så er administrationen enig i de tværgående emner. Men samtidig vurderer administrationen, at de tværgående temaer kan indbygges tydeligere i forhold til forslagene til strategiske indsatser. Det gælder for eksempel klima og miljø, som kan indarbejdes tydeligere og mere konkret både i forhold til temaet tilgængelighed og mobilitet, hvor bæredygtig transport bør stå i centrum, og temaet viden og innovation, hvor cleantech er et internationalt styrkeområde.

I forhold til de strategiske indsatser, så er administrationen enige i relevansen i de forslag, som der fremgår af udkastet til ØRUS. Samtidig finder administrationen dog, at der kan være behov for at tydeliggøre en række fyrtårnsprojekter, som kan samle parterne, og hvor Øresundskomiteen kan gå forrest og vise handlekraft. Inden for de fire temaer vurderer administrationen, at det især kan være relevant at satse på:

- udarbejdelse af en fælles strategi for, hvordan regionens samlede videnressourcer kan udnyttes på en mere effektiv måde til at skabe vækst og videntunge arbejdspladser
- igangsætte en indsats som kan understøtte, at børn og unge tidligt får kendskab til kulturen på begge sider af Sundet og herigennem bliver ambassadører for dialog og samarbejde
- videreudvikling af ØresundDirekt som den fælles informationservice på begge sider af Sundet, som kan tilbyde assistance til virksomheder og jobsøgende i Øresundsregionen
- at styrke dialogen med de to stater om de nødvendige nationale udredningsarbejder om de langsigtede behov for yderligere investeringer i togforbindelser, veje, lufthavne og havne

Endelig er administrationen enig i, at implementering af ØRUS kræver opbakning og en fælles indsats fra medlemsorganisationerne, både i forhold til interessevaretagelse over for de to stater og i udvikling af markante initiativer på tværs af Øresund. I den forbindelse er det afgørende, at indsatsen understøttes af en fokuseret anvendelse af Interreg-midlerne til at understøtte implementeringen af ØRUS.

---

## **KONKLUSION**

Udvalget så positivt på de administrative vurderinger og påpegninger, således som de fremgår af dagsordenens afsnit "Administrationens vurdering".

Udvalget så gerne, at der snarest blev iværksat konkrete initiativer på indsatsområderne og med en stærkere fælles handlekraft. Der ønskedes en årlig opfølgning på strategiens udmøntning.

Udvalget fandt endvidere, at der måtte sikres, at valget af illustrerende billeder var neutralt, og at anvendte citater havde sammenhæng med strategiens tekst.

Kenneth Kristensen Berth (O) vil meddele sin stilling ved sagens behandling i forretningsudvalget.

---

Bilagsfortegnelse:

1. Udkast til ØRUS

Sagsnr: 09003508

Sagsgr.: 1-01-76

### SAG NR. 3

## REGION HOVEDSTADENS KØB HOS MOVIA I 2011 AF BANE- OG BUSTRAFIK SAMT FÆLLES ADMINISTRATION

---

### SAGSFREMSTILLING

Region Hovedstaden er på den kollektive trafiks område økonomisk ansvarlig for tre områder:

1. Lokale jernbaner (5 banestrækninger i Nordsjælland)
2. Regionale busruter (8 linjer)
3. Fælles administrative udgifter i Trafikselskabet Movia (sammen med Region Sjælland)

Regionen skal som led i sin bestillerrolle over for Movia angive, hvilke ændringer der ønskes i betjeningen i 2011 og fastlægge en ramme for de fælles administrative udgifter. For bane- og busområdet har Movia bedt om en bestilling pr. 1. maj 2010 for at kunne indarbejde resultatet i selskabets budgetforslag.

Movia har primo februar udsendt et budgetoplæg - Basisbudget 2011 - som siden på administrativt plan er blevet drøftet med Movia. Oplægget indebar betydelige udgiftsstigninger for regionen. Det er i processen ved en nærmere, konkret afklaring af budgetforudsætningerne lykkedes at tilpasse budgetoplægget, så de samlede udgifter ud fra uændret aktivitet kan holdes inden for en uændret budgetramme i forhold til 2010. Det er administrationens indstilling, at bestillingen holdes inden for disse rammer.

Movia har foreslået nogle mindre udvidelser både på bus- og banesiden. Administrationen har her vurderet, at yderligere udvidelser først kan komme på tale, når effekten især på passagersiden er kendt for de betydelige satsninger, som regionen sætter i værk i foråret 2010.

Nedenfor gennemgås de tre udgiftsområder kort.

#### **1. Lokalbaner**

##### **Drift**

Movia har i Region Hovedstadens område 5 lokalbaner i Nordsjælland. Driften og infrastrukturforvaltning på banerne udføres af Lokalbanen A/S, hvor Movia ejer 85,5 pct. af aktiekapitalen, mens resten ejes af kommuner og private aktionærer.

Region Hovedstaden dækker underskuddet på banedriften og finansierer anlægsudgifter via et årligt statsligt anlægstilskud.

### Nøgletal for banerne i budget 2010

	Påstigere (Mio.)	Driftstilskud (Mio. kr.)	Egenfinansiering (pct.)
Frederiksværkbanen	1,5	29,8	43
Hornbækbanen	0,7	14,9	40
Gribskovbanen	1,4	31,4	40
Nærumbanen	0,7	9,4	51
Lille Nord	1,0	11,2	57
I alt	5,2	96,7	45

I driftstilskuddet i oversigten er ikke indregnet regionens tilskud til vedligeholdelse af infrastruktur, der i 2010 er på 20,3 mio. kr.

Fra januar 2009 er der forsøgsdrift på Frederiksværkbanen med 3 tog i timen i dagtimerne på hverdage. Forsøget er under evaluering efter det første driftsår. En foreløbig opgørelse viser, at der er en passagerfremgang på banen på 16 pct.

Movias skøn over driftsudgifterne i 2011 ved uændret aktivitet er på nuværende tidspunkt sammenholdt med Movias budget 2010:

Mio. kr. 2011-priser	Budget 2010	Budgetskøn 2011	Difference (merudgift)
Entreprenørudgifter	179,6	178,7	-0,9
Driftstilskud HL	20,8	20,8	0,0
Passagerindtægter	-80,0	-80,7	-0,7
I alt	120,4	118,8	-1,6

Det ses, at der i 2011 ud fra Movias oplæg vil være en marginal mindreudgift på 1,6 mio. kr. i forhold til Movias budget 2010. De endelige budgettal til Movias 1. behandling af budgetforslag 2011 vil først foreligge i juni 2010.

Det er derfor administrationens indstilling, at det bekræftes over for Movia, at lokalbanetrafikken i regionen i 2011 udføres med uændret service i forhold til 2010.

### Anlæg

Regionen modtager på lokalbaneområdet frem til og med 2015 et anlægstilskud fra staten på ca. 39 mio. kr. Disse midler skal sammen med provenuet fra salg af aktiver i Lokalbansen A/S bruges til realisering af investeringsprogrammet i den

investeringsplan, som regionsrådet har godkendt i 2007. Investeringerne heri er primært i sikkerhed, stationsmoderniseringer og øvrige reinvesteringer. Ifølge anlægsplanen anvendes 27,2 mio. kr. årligt til leasingudgifter til togmateriel. I 2011 er der ikke planlagt yderligere anlægsudgifter finansieret af regionen. Movia vil i løbet af 2010 gennemgå banerne og opdatere anlægsbehovet i de kommende år.

## **2. Regionale busruter**

Regionen finansierer 8 regionale buslinjer, hvoraf tre (400, 400S og især 600S) kører over regionsgrænsen og deles med Region Sjælland. Buslinierne forbinder de store knudepunkter på tværs af banegrenene i regionen og supplerer dermed banebetjeningen. Fra foråret 2010 er der fra regionens side sket en styrkelse af bustilbuddet ved åbning af den nye ekspresbuslinje 330E og udvidet drift på linje 400S og 500S.

### **Nøgletal for de regionale buslinjer i budget 2010**

	Påstigere (Mio.)	Driftstilskud (Mio. kr.)	Egenfinansiering (pct.)
308 Farum-Frederikssund	0,1	3,0	30
319 Frederikssund-Helsingør	0,4	6,3	42
330E DTU-Ishøj	0,4	5,1	54
400 Lyngby-Hundige Station	0,3	4,0	38
300S Nærum-Ishøj	5,1	15,0	74
400S Lyngby-Hundige St.	3,0	7,6	79
500S Kokkedal-Ørestad St.	3,3	25,3	55
600S Hillerød-Hundige St.	2,6	7,5	61
I alt	15,2	73,8	63

Linje 400/400S og linje 600S finansieres sammen med Region Sjælland. Driftstilskuddene i oversigten er Region Hovedstadens andel.

Selvfinansieringsgraden er i de sidste par år gået ned, fordi busoperatørernes omkostninger er steget pga. bortfald af refusion af energiafgifter og ændringer i momsregler for leasing af busmateriel. Regionerne er på bloktilskudssiden blevet kompenseret for merudgifterne.

Indstillingen til budget 2011 er at det i 2010 gennemførte forøgede serviceniveau fastholdes.

## **3. Fælles administrative udgifter mm.**

De to regioner på Sjælland finansierer i fællesskab de fælles administrative udgifter i Movia. Det skal forstås som de udgifter, som ikke er specifikke for de enkelte busruter. Der er tale om en række udgifter til drift (køreplaner, information, markedsføring, IT mv.), administration (husleje, kontorhold mm.), personale og tjene-

stemandspensioner. Desuden betaler regionerne renteudgifter og afdrag på et driftslån fra HUR-tiden.

Movia har for de kommende år lagt op til rammereduktioner på de fælles administrative udgifter på 1,5 pct. i 2011 og 1 pct. i hvert af de følgende 3 år. For regionens vedkommende modsvares det dog delvist af, at udgiftsandelen øges fra 78 til 79 pct. pga. den øgede drift på busser og tog fra 2010.

I Movias budget 2010 og budgetoplæg 2011 er udgifterne sammensat således for Region Hovedstadens andel:

Mio. kr. 2011-priser	Budget 2010	Budgetskøn 2011	Difference
Administration og personale	243,7	243,2	-0,5
Tjenestemandspensioner	6,7	7,2	0,5
Renter og afdrag	3,8	1,3	-2,5
I alt	254,2	251,7	-2,5

Udover de administrative udgifter afholder Movia investeringsudgifter til Rejsekortet, som lånefinansieres fuldt ud. Der er ikke budgetteret med låneafdrag i 2011.

#### **4. Samlet økonomi i forhold til Movia**

Budgettallene for 2011 skal generelt tages med forbehold for ændringer i de grundlæggende økonomiske forudsætninger, som vil blive nærmere vurderet som led i budgetprocessen i Movia frem til budgetvedtagelsen i september. Også for regionen vil resultatet af forhandlingerne med staten om regionernes økonomi være af stor betydning for det økonomiske råderum i 2011. I fremskrivningerne i denne mødesag er der i Movias budget regnet med en pris- og lønregulering på 2,5 pct. fra 2010 til 2011 - også af bloktilskuddet fra staten. Det er ikke givet, at denne forudsætning holder. I regionens budgetarbejde regnes der inden økonomiforhandlingerne med en regulering på 2,1 pct. for kollektiv trafik (regional udvikling).

Desuden vil efterreguleringen som følge af resultatet af regnskab 2009 blive indregnet i betalingen fra regionen til Movia i 2011. Movias regnskab 2009 foreligger endnu ikke, men et foreløbigt skøn viser, at regionen vedrørende 2009 har ca. 10,1 mio. kr. til gode, som vil blive fratrukket tilskuddet for 2011. I betragtning af usikkerhederne i budgetoplægget er der ikke i forslaget til bestilling foretaget nogen disponering af dette beløb på nuværende tidspunkt.

Samlet er skønnet over de økonomiske relationer til Movia i 2011 således sammenlignet med regionens budget 2010:

2011-priser	B2010	Skøn 2011	Difference
Lokalbaner	123,5	118,8	-4,7
Regionale busruter	77,0	85,7	8,7
Fælles adm. og renter	251,6	251,7	0,1
Efterregulering	2,5	-10,1	-12,6
I alt	454,6	446,1	-8,5

Anlægsudgifterne er ikke medtaget i oversigten, da de finansieres fuldt ud af staten. Det forventes, at der i 2011 vil være uforbrugte anlægsmidler på ca. 12 mio. kr.

Oversigten viser et finansieringsoverskud på driften inkl. efterregulering i budgetskøn 2011 på 8,5 mio. kr. set i forhold til regionens budget 2010.

---

## KONKLUSION

Udvalget kunne tilslutte sig administrationens anbefalinger.

Der blev udleveret supplerende notat om Movias forslag til udvidelser af bus- og banedriften i Nordsjælland.

**SAG NR. 4**

**DRØFTELSE AF ARBEJDSFELTER, HERUNDER UDARBEJDELSE AF FORSLAG TIL KOMMISSORIUM**

---

**SAGSFREMSTILLING**

Udvalget besluttede på mødet den 4. marts at skyde den videre behandling af arbejdsfelter til næstkommende møde i april. Der lægges således op til en fornyet drøftelse, bl.a. med henblik på udformning af udvalgets kommissorium for resten af 2010.

Der vedlægges slides over mulige arbejdsfelter, som administrationen præsenterede på udvalgets første møde.

---

**KONKLUSION**

Udvalget drøftede på ny, hvilke arbejdsfelter som man ønsker at lægge vægt på. På den baggrund udarbejder administrationen et forslag til kommissorium for udvalget for hele 2010, som vil blive forelagt forretningsudvalget i maj måned.

---

Bilagsfortegnelse:

1. Slides fra 1. møde onsdag den 10. februar 2010 om arbejdsfelter

Sagsnr: 10001495

Sagsgr.: 1-01-76

## SAG NR. 5

### MEDDELELSER

#### 1.

##### **Status for regionens satsninger på udvikling af de regionale buslinjer**

Regionen besluttede i forbindelse med tillægsaftalen for budget 2009 og budgetvedtagelsen for 2010 en række satsninger på at udvikle de regionale buslinjer og lokalbaner. Det drejer sig bl.a. om en ny ekspresbuslinje på Ring 3, driftsudvidelser på S-busnettet og Gribskovbanen, forbedret stoppestedsinformation og en pulje til fremkommelighedsforbedringer for de regionale busser.

Der er udsendt et notat, som giver en status på, hvor langt satsningerne er kommet.

Sagsnr.: 09005851

Arkiv: 1-16-4-75

#### 2.

##### **Præsentation af planerne for studietur til Malmö den 6. maj.**

På udvalgets første møde blev det besluttet, at der skal arrangeres en tur for udvalget til Skåne den 6. maj 2010 som et heldagsarrangement, hvor der vil være mulighed for at høre om tilrettelæggelsen af den kollektive trafik og infrastruktur i Øresundsregionen. Det endelige program ligger ikke helt klart, men det forventes, at:

- Skånetrafikken laver et oplæg om organiseringen af og arbejdet med den kollektive trafik i Skåne.
- Region Skåne giver oplæg om infrastruktur i Øresundsregionen - problemstillinger og løsninger - samt om arbejdet med regionale udviklingsplaner i Skåne.
- Stockholm Län giver oplæg om organiseringen af den kollektive trafik i Stockholm-Mälarenregionen, herunder ansvarsfordelingen imellem de forskellige myndigheder og trafikaktører. Og med udgangspunkt i Stockholmregionens udviklingsplan for 2030 (RUF 2030) vil de fortælle om målsætningerne for den kollektive trafik og samspillet imellem den kollektive trafik, det øvrige trafiksystem og byudviklingen.

Studieturen finder sted i Malmø og forventes at starte fra København ca. kl. 9.00 og afsluttes senest. kl. 17.00 i Malmø. Transporten foregår med tog begge veje.

### 3.

#### **Status på evalueringen af organiseringen af den kollektive transport**

På udvalgets møde den 4. marts blev organiseringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet gennemgået af stabsdirektør Joost Nielsen. I denne forbindelse blev det oplyst, at Transportministeriet i øjeblikket gennemfører en evaluering af Lov om trafikkselskaber, hvor der er fokus på finansieringsmodellen og på direktørsamarbejdet mellem de kollektive trafikaktører i hovedstadsområdet. Transportministeriet har meddelt, at analysen bliver forsinket og forventes først offentliggjort sammen med en redegørelse for organiseringen af den kollektive trafik i anden halvdel af april måned 2010.

### 4.

#### **Statuskonference for de strategiske analyser af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet og Østjylland**

I forbindelse med transportaftalen "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 har Transportministeriet igangsat to strategiske analyser af de langsigtede udbygningsmuligheder af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet og Østjylland. Analysearbejdet skal både bidrage til at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder i landets to mest trafikerede regioner. Analysen om hovedstadsområdet afsluttes endeligt i efteråret 2013, dog skal der ske en samlet delrapportering i efteråret 2011 med henblik på en drøftelse af de foreløbige resultater som led i den rullende planlægning. Transportministeriet ønsker en bred dialog med alle relevante interessenter. Den 12. april afholdes den første statuskonference. For Region Hovedstaden deltager koncerndirektør Jens Chr. Sørensen.

Sagsnr.: 09001300

Arkiv: 1-35-75

### 5.

#### **Byvision Ringbyen - politikerseminar torsdag den 20. maj 2010 - sæt kryds i kalenderen**

Ringby- og Letbanesamarbejdet har besluttet at invitere til politikerseminar om projektet "Byvision Ringbyen" torsdag den 20. maj 2010 i Herlev Medborgerhus fra klokken 15.00 – 19.00 med efterfølgende middag. Ringby-projektet udspringer af kommunesamarbejdet langs Ring 3. Formålet med projektet er at fastlægge en vision, der kan blive en ledetråd for byudviklingen langs hele Ring 3 i tilknytning til ønsket om etablering af en høj-klasset kollektiv trafikforbindelse i Ring 3-traceet. Et endeligt program og invitation til politikerseminaret forventes at blive udsendt fra projektsekretariatet medio april. I første omgang handler det derfor om at sætte kryds i kalenderen den 20. maj 2010. Politikerkredsen fra de deltagende kommuner og regionsrådsmedlemmerne vil modtage direkte invitationer med posten.

**6.**

**Svensk statslig udredning af en fast forbindelse ved Helsingør-Helsingborg**

Den 30. marts offentliggjorde den svenske regering vedtagelsen af en national transportplan for 2010-2021 på i alt 482 mia. SEK. I den forbindelse har den svenske regering også besluttet at undersøge behovet og mulighederne for en yderligere fast forbindelse til Danmark over Øresund. På pressemødet d. 30. marts 2010 understregede medlemmer af den svenske regering, at det i første omgang er den nordlige del af Øresund ved Helsingborg og Helsingør, som de har tænkt på. På nuværende tidspunkt er der ikke fremlagt nærmere detaljer om undersøgelsens omfang eller tidshorisont, dog lægger det fast, at den danske regering vil få en invitation til at deltage i udredningsarbejdet.

Sagsnr: 08005200  
Arkiv: 1-01-76

---

Der blev udleveret:

- Movia's publikation om Projekt Nordsjælland
  
  - IBU-projektets invitation til 3 visionsværksteder om Vision 2030 – Øresundsregionen som internationalt transportknudepunkt.
-

**SAG NR. 6**

**EVENTUELT**

Kenneth Kristensen Berth meldte afbud til studieturen den 6. maj.

MØDET SLUT: 19:20

NÆSTE MØDE: Studietur den 6. maj 2010