

KONKLUSIONER

Regionaludvalget - mødesager

Mødetidspunkt:

26-11-2013 kl. 16.40-17.20

Mødested:

Øresundshuset, Nørregade 7B, 1165 København K., Mødelokale 5

Deltagere:

Karsten Skawbo-Jensen ankom kl. 16.50. Deltog ikke i behandlingen af pkt. 1

Kenneth Kristensen Berth

Marianne Stendell

Maja Højholt Højgaard ankom kl. 16.55. Deltog ikke i behandlingen af pkt. 1.

Per Roswall

Steen Olesen

Julie Herdal Molbech

Afbud:

Peter Kay Mortensen

Fraværende:

INDHOLDSLISTE

1. Letbane til lufthavnen
2. Afrapportering fra Regionaludvalget og Udvalget for fremtidens uddannelse og forskning
3. EVENTUELT

1. LETBANE TIL LUFTHAVNEN

SAGSFREMSTILLING

Sagen forelægges for udvalget med henblik på en udtalelse, inden sagen behandles i forretningsudvalget og regionsrådet i december. Administrationen vil indstille til regionsrådet, at analysens resultater indgår i regionens videre arbejde med letbaner.

I forbindelse med Budget 2013 afsatte regionsrådet 2,5 mio. kr. til en undersøgelse af mulige letbanelinjerøringer fra Avedøre Holme til lufthavnen. For at have muligheden for at komme med et indspil til Trængselskommissionen, som har valgt at arbejde med letbaner, blev undersøgelsen delt i to: En indledende screening af potentialer og en analyse af udvalgte linjerøringer.

Fase 1 Indledende screening af potentialer

Konsulentfirmaet COWI har efter bestilling fra Region Hovedstaden udarbejdet screeningen af linjerøringer mellem Glostrup, Avedøre Holme, Ørestad st. og lufthavnen.

På baggrund af screeningen og analysen besluttede regionsrådet på mødet den 14. maj 2013, at der igangsættes en analyse af to forslag:

1. En sydlig løsning fra Glostrup st. over Avedøre Holme, Ørestad st., Løjtegårdsvej og lufthavnen og,
2. En nordlig løsning fra Glostrup st., Hvidovre Hospital, Ny Ellebjerg st., Bella Centret og videre til lufthavnen.

Ovennævnte beslutning er nu gennemført som en fase 2, hvor konsulentfirmaet Rambøll har udarbejdet en analyse af de to linjerøringer. Afrapporteringen er sket i form af en hovedrapport, der opsamler de primære forudsætninger samt hovedresultater og konklusioner fra de enkelte delopgaver af projektet. Til hovedrapporten hører en række baggrundsnotater.

Fase 2 Analyse af linjerøringer

Regionen har bedt konsulentfirmaet Rambøll om at udarbejde en analyse af de to linjerøringer i syd og i nord. Resultatet fremgår af en hovedrapport med tilhørende baggrundsnotater.

De to linjerøringsforslag er blevet vurderet på grundlag af:

- ┆ Sammenhæng med øvrig kollektiv trafik og tilpasning til letbanestrækningen,
- ┆ Sammenhæng til infrastruktur og byudvikling,
- ┆ Fysisk indpasning og mulighed for etapedelinger,
- ┆ Relevante alternativer til hovedlinjerøringer,
- ┆ Trafikmodelberegninger og prognoser,
- ┆ Anlægsøkonomi,
- ┆ Driftsomkostninger,
- ┆ Driftsindtægter,
- ┆ Samfundsøkonomi.

Endelig er det forudsat, at letbanen i myldretiden kører hvert 5. minut og uden for myldretiden hvert 10. minut.

I overensstemmelse med sagsfremstillingen på regionsrådsmødet den 14. maj 2013 og COWI's analyse i 1. fase, er der også undersøgt en afkortet udgave til Ny Ellebjerg st. (Linjerøring nord, 1. etape). En etapedelt nordlig linjerøring, med 1. etape Glostrup st., Hvidovre Hospital til Ny Ellebjerg st., er ligeledes i overensstemmelse med Trængselskommissionens anbefalinger til et forslag om etablering af et sammenhængende net af højklasset kollektiv trafik.

Det samlede resultat og samfundsøkonomi

I de anlægsøkonomiske beregninger er basisoverslaget tillagt en 50 % korrektionsreserve (uforudsete udgifter) til overslaget i overensstemmelse med Transportministeriets retningslinjer for "Ny Anlægsbudgettering" for tilsvarende projekter. Resultatet viser et samlet anlægsoverslag som følger:

- | | |
|--------------------------------------|----------------|
| 1. En sydlig linjeføring: | 2,778 mia. kr. |
| 2. En nordlig linjeføring: | 2,823 mia. kr. |
| 3. En nordlig linjeføring, 1. etape: | 1,325 mia. kr. |

For anskaffelse af tog er tillagt en korrektionsreserve på 30 % til overslaget, da det for denne post vurderes, at usikkerheden vil være mindre end på anlægsarbejdet, idet det er en fast forudsætning, at der indkøbes standard togmateriel. Resultatet er som følger:

- | | |
|--------------------------------------|----------------|
| 1. En sydlig linjeføring: | 1,098 mia. kr. |
| 2. En nordlig linjeføring: | 1,232 mia. kr. |
| 3. En nordlig linjeføring, 1. etape: | 0,642 mia. kr. |

Analysens hovedresultater og nøgletal fremgår af sammenfatningen i hovedrapporten, jf. bilag til sagen.

Resultatet af undersøgelsen viser, at prisforskellene i anlægsoverslagene mellem de to linjeføringer kun er ca. 45.000.000 kr. eller ca. 1,6 %.

Den undersøgte sydlige linjeføring forventes på en hverdag at få ca. 16.300 passagerer, mens den nordlige linjeføring forventes at få et passagertal på ca. 21.700 på en hverdag – eller ca. 1/3 flere passagerer på den nordlige linjeføring end den sydlige.

Den afkortede linje til Ny Ellebjerg st. (1. etape) forventes at få et passagertal på ca. 9.800 på en hverdag.

Til sammenligning kan nævnes, at letbanen i Ring 3 forventes at få et hverdagspassagertal på ca. 45.000.

Som bilag er vedlagt hovedrapporten med en sammenfatning med bl.a. nøgletal. Til selve hovedrapporten hører en række baggrundsnotater. De kan rekvireres hos administrationen.

Administrationens vurdering

Den nordlige linjeføring er kun ca. 1,6 % dyrere end den sydlige løsning. I betragtning af de store usikkerheder (uforudsete udgifter), som beregningerne er behæftet med, kan forskellen næppe betegnes som signifikant, dvs. at prisniveauet for anlæg af de to letbanestrækninger stort set kan betegnes som det samme.

Passagermæssigt er forskellen imidlertid mere tydelig. Rapportens konklusioner viser, at forslaget til den nordlige linjeføring har det største antal passagerer pr. hverdagsdøgn, og den har ligeledes den største selvfinansierungsgrad.

Det må endvidere betegnes som en fordel, at den nordlige linjeføring kan etapeopdeles med en 1. etape til Ny Ellebjerg st., som forventes at blive et centralt knudepunkt for flere transportformer, herunder en kommende metroforbindelse via Sydhavnen.

Analysen af begge letbaneprojekter viser umiddelbart, at det ikke i sig selv er samfundsøkonomisk rentabelt at etablere en letbane på disse strækninger. Til sammenligning kan nævnes, at letbaneprojektet i Ring 3 ved kalkulationsrente på 5 % rente (den gældende kalkulationsrente i 1. halvdel af 2013) forventes både at have en negativ intern rente og en negativ netto nutidsværdi på ca. – 8,4 mia. kr.

Resultatet af den samfundsøkonomiske beregning er usikkert. Den samfundsøkonomiske analysemetode er især velegnet til sammenligning af flere sidestillede løsninger på eksempelvis et trafikalt problem eller en anden offentlig investering. En samfundsøkonomisk analyse af et specifikt projekt kan ikke isoleret tjene som beslutningsgrundlag vedrørende gennemførslen af projektet. Det skyldes, at der findes en række effekter af letbanen, som ikke indgår i beregningen af den samfundsmæssige værdi, men også at

der faktisk kan rejses tvivl om relevansen af enkelte af de anvendte forudsætninger. Det er eksempelvis ikke i analysen muligt at tage højde for elementer ved investeringer såsom byudvikling og ændringer i områdets struktur, da der ikke findes en entydig metode til at værdisætte dette korrekt.

Administrationen anbefaler, at analysens resultater indgår i regionens videre arbejde med letbaner.

DIREKTØRGODKENDELSE

Kim Høgh / Joost Nielsen

KONKLUSIONER

Udvalget anbefalede, at analysens resultater indgår i regionens videre arbejde med letbaner og at udvalget hermed ikke har lagt sig fast på en konkret linjeføring.

Peter Kay Mortensen, Karsten Skawbo-Jensen og Maja Højholt Højgaard deltog ikke under dette punkt.

JOURNALNUMMER

13003275

BILAGSFORTEGNELSE

① 1. Letbane til lufthavnen - Hovedrapport

2. AFRAPPORTERING FRA REGIONALUDVALGET OG UDVALGET FOR FREMTIDENS UDDANNELSE OG FORSKNING

SAGSFREMSTILLING

Sagen forelægges for udvalget med henblik på en udtalelse, inden sagen forelægges for forretningsudvalget og regionsrådet i december.

De to udvalg er nedsat af regionsrådet for en toårig periode 2012-13 og har arbejdet på baggrund af kommissorier godkendt af regionsrådet. Herudover har regionsrådet godkendt tillægskommissorier for begge udvalgene. Udvalgets kommissorier er vedlagt.

Begge udvalg har arbejdet med de områder, som var fastlagt i kommissorierne, og udvalgene har løbende afleveret til forretningsudvalget og regionsrådet i forhold til konkrete initiativer, analyser mv.

I deres arbejde har begge udvalg i løbet af den toårige periode inddraget eksterne samarbejdspartnere i arbejdet og haft faglige oplæg på møderne.

Udvalget for fremtidens uddannelse og forskning

Udvalget har arbejdet med fire områder i løbet af 2012 og 2013.

Ekstern uddannelsesstrategi

Udvalget har haft fokus på udmøntning af den regionale uddannelsesstrategi som er del af den regionale udviklingsplan 2012. Udvalget har igangsat en række regionale uddannelsesprojekter - især på ungdomsuddannelsesområdet, men også i overgangene. Udvalget har løbende fulgt erfaringerne fra afsluttede uddannelsesprojekter. I foråret 2013 fik udvalget udarbejdet en tværgående evaluering af regionale uddannelsesprojekter af Oxford Research, som pegede på, at regionens uddannelsesinitiativer skaber forandring og sikrer flere en uddannelse.

Desuden har udvalget tæt fulgt regionens egne store strategiske satsninger på uddannelsesområdet - nemlig Den regionale praktikpladsenhed, Dream Team, Jobs med uddannelsesperspektiv og Fremtidens erhvervsskole.

Udvalget har i relation til udmøntningen fået udarbejdet større regionale analyser på uddannelsesområdet. Fx "Analyse af unge uden job og uddannelse.

Endelig har udvalget beskæftiget sig med uddannelsesdækning - herunder udarbejdelse af en analyse om uddannelsesdækning samt høringer i relation til lukning og oprettelse af uddannelsestilbud i regionen.

Politik for Sundhedsforskning 2020

Regionsrådet vedtog i 2011 Politik for Sundhedsforskning 2020. Udvalget har udarbejdet handlingsplan 2013-2014 for Politik for Sundhedsforskning og fulgt forskningsindsatsen og implementering af en række initiativer - fx udvikling af samarbejder med erhvervslivet og forskningsledelse. Udvalget har også behandlet Forskningsevaluering 2013.

"Innovationspolitik - Nyt, Nyttigt og Nyttiggjort"

Udvalget har i 2012 udarbejdet regionens første Innovationspolitik, som blev godkendt i regionsrådet den 11. december 2012. Målet er at styrke rammerne for innovation i regionen, således at innovation kan understøtte udvikling af nye løsninger til sundhedsvæsenet og samtidig fremme vækst og udvikling i regionen. I 2013 har udvalget fulgt status på implementering af Innovationspolitikken og arbejdet med udarbejdelse af en handlingsplan 2014-15 for Innovationspolitikken, som forventes godkendt af regionsrådet i december 2013.

Intern uddannelsespolitik

Udvalget har fulgt arbejdet med implementering af den interne uddannelsespolitik, som Regionsrådet vedtog i 2011. Primo 2014 gives en endelig afrapportering vedr. politikken første Handlingsplan for 2012 – 2013. Beslutning om hvorvidt der skal udarbejdes flere toårige handlingsplaner afventer i

øjeblikket fastlæggelsen af de fremtidige strategiske indsatsområder i regionen.

Regionaludvalget

Udvalget har arbejdet med tre hovedområder i løbet af 2012 og 2013.

Den regionale udviklingsplan 2012

Udvalget har haft det koordinerende ansvar for høring og godkendelse af den regionale udviklingsplan 2012 - Vi gi'r Nordeuropa et nyt gear. Udvalget har i høj grad arbejdet for at styrke kendskabet til det regionale udviklingsarbejde inden for erhverv, uddannelse, klima og trafik ved at udvikle og gennemføre regionale kampagner med bl.a. events, konferencer og borgerdialog.

Udvalget har ligeledes stået for udarbejdelse af en handlingsplan for den regionale udvikling - udarbejdelse af handlingsplan for den regionale udviklingsplan - som blev godkendt af regionsrådet den 16. april 2013. Herudover var der et samarbejde med mange eksterne samarbejdspartnere og kommunerne.

Arbejdet omkring den regionale udviklingsplan og handlingsplanen er sket i tæt samarbejde med Miljø- og grøn vækstudvalget og Udvalget for fremtidens uddannelse og forskning. Begge udvalg har deltaget aktivt i processen - bl.a. konferencer og borgerrettede kampagner - og sammen med Regionaludvalget stået for udarbejdelsen af de faglige temaer i udviklingsplanen og handlingsplanen.

Trafik

Inden for den regionale udviklingsplan har udvalget haft et særligt fokus på den regionale trafikaftale. Udvalget har igangsat strategiske infrastrukturanalyser, der kan bidrage til at understøtte implementering af trafikaftalen. Der er fx udarbejdet en større analyse af Letbane til lufthavnen, hvis hovedresultater fremlægges for regionsrådet i december 2013.

Udvalget har desuden haft til opgave at gennemføre en omfattende analyse af den kollektive trafik og har i forlængelse af analysens resultater igangsat initiativer - fx omkring mobilitetsplaner og miljøtiltag i busserne. Endelig har udvalget behandlet regionens høringssvar til Trafikplan 2013, hvor Movia opstiller en række mål for arbejdet med at udvikle bustrafikken frem mod år 2020.

Cyklisme

Cyklisme er et indsatsområde i den regionale udviklingsplan - og udvalget har haft stort fokus på den regionale indsats - der spænder over cykelpendling, kombinationsrejser, fritidscyklning, cykelturisme og cykelinnovation. Udvalget har løbende fulgt erfaringer fra igangværende og afsluttede projekter og igangsat nye projekter. Fx den regionale pulje for cykelfremkommelighed.

DIREKTØRGODKENDELSE

Kim Høgh/ Joost Nielsen

KONKLUSIONER

Udvalget anbefalede sagen til forretningsudvalget og regionsrådet.

Peter Kay Mortensen deltog ikke under dette punkt.

JOURNALNUMMER

13009422

BILAGSFORTEGNELSE

- 1. Kommissorium Regionaludvalget 2012-2013
- 2. Tillægskommissorium Regionaludvalget
- 3. Kommissorium Udvalget for fremtidens uddannelse og forskning
- 4. Tillægskommissorium Udvalget for fremtidens uddannelse og forskning

3. EVENTUELT

Ingen bemærkninger.

Peter Kay Mortensen deltog ikke under dette punkt.

MØDE START: Kl. 16.40

MØDET SLUT: Kl. 17.20

NÆSTE MØDE:

KONKLUSIONER

Regionaludvalget - mødesager

Mødetidspunkt:

26-11-2013 kl. 16.40-17.20

Mødested:

Øresundshuset, Nørregade 7B, 1165 København K., Mødelokale 5

Deltagere:

Karsten Skawbo-Jensen ankom kl. 16.50. Deltog ikke i behandlingen af pkt. 1

Kenneth Kristensen Berth

Marianne Stendell

Maja Højholt Højgaard ankom kl. 16.55. Deltog ikke i behandlingen af pkt. 1.

Per Roswall

Steen Olesen

Julie Herdal Molbech

Afbud:

Peter Kay Mortensen

Fraværende:

INDHOLDSLISTE

1. Meddelelser - Orientering om afslag til projekt i den kollektive trafikpulje
2. Meddelelser - Internationalt transportknudepunkt og benchmark af hovedstadens infrastruktur
3. Meddelelser - Orientering om mobilitetsplaner i kommuner

1. MEDDELELSER - ORIENTERING OM AFSLAG TIL PROJEKT I DEN KOLLEKTIVE TRAFIKPULJE

MEDDELELSER

Regionsrådet besluttede på mødet d. 18. juni 2013 at gennemføre fire projekter som opfølgning på den kollektive trafikanalyse, som regionen har fået udarbejdet af konsulenthuset Tetraplan i 2012/13. De fire projekter dækker følgende:

- | kampagne for at benytte den kollektive trafik til og fra hospitalerne,
- | gennemførelse af mobilitetsplaner i kommuner i hovedstaden,
- | forsøg med grøn kørsel på Lokalbaneln,
- | forsøg med BTL - kunstig diesel i busser i hovedstadsregionen.

Regionens bidrag til sidstnævnte forsøg med BTL indgik i en ansøgning til Transportministeriets "Forsøgspuljen til energieffektive transportløsninger", som Movia var afsender på. Regionen gav tilsagn til at støtte projektet med op til 800.000 kr., men forsøget fik desværre ikke tildelt støtte i forbindelse med puljens udmøntning d. 14. november 2013. Projektet må derfor aflyses.

JOURNALNUMMER

12002280

2. MEDDELELSER - INTERNATIONALT TRANSPORTKNUDEPUNKT OG BENCHMARK AF HOVEDSTADENS INFRASTRUKTUR

På regionsrådets møde den 18. juni blev det vedtaget at igangsætte en analyse om Hovedstadsregionen som internationalt transportknudepunkt og en international benchmark af den trafikale infrastruktur. Regionsrådets udgangspunkt for at igangsætte de to analyser var dels et ønske om at få et overblik over resultaterne af de seneste års mange analyser af udviklingen i hovedstadsområdets transportsystemer set i en international sammenhæng, dels et ønske om at få en viden om hvordan niveauet er i forhold til de storbyregioner, vi sammenligner os med.

De foreløbige hovedresultater viser bl.a., at investeringer i ny transportinfrastruktur i sig selv kun har en begrænset og midlertidig betydning for en regions økonomiske udvikling. Væsentlige og stabile vækstmuligheder kommer først, når udviklingen af infrastrukturen sker parallelt med indsatser for at styrke et storbyområdes generelle tiltrækningskraft – altså ”destinations”-funktionerne (inden for produktion, innovation, uddannelse, forskning, kultur og turisme). Hovedstadsregionen er en lille storbyregionen i udkanten af Europa og har derfor behov for gode trafikforbindelser til omverdenen. Regionens væsentligste styrkepunkt som international hub er derfor i dag knyttet til Københavns Lufthavn, der på alle målepunkter er den vigtigste i den nordlige del af Europa. I det hele taget skal udvidelse af den internationale og regionale/lokale transportinfrastruktur og den tilhørende trafikale service ske koordineret for at muliggøre, at udenlandske rejsende og godstransporter kan transporteres smidigt og hurtigt rundt i hele regionen. Investeringer i ny transportinfrastruktur har en særlig rolle som meget synlige beviser på, at storbyen er i stadig udvikling – og er derfor en vigtig del af regionens internationale image.

Når analyserne er færdige, vil de endelige resultater blive forelagt for det kommende regionsråd. Et notat med de foreløbige hovedresultater vedlægges som bilag.

JOURNALNUMMER
13004683

BILAGSFORTEGNELSE

📎 1. Internationalt transportknudepunkt. Foreløbige hovedresultater.RU

3. MEDDELELSER - ORIENTERING OM MOBILITETSPLANER I KOMMUNER

Regionsrådet besluttede den 18. juni 2013 at igangsætte en opgave med at introducere mobilitetsplaner i kommuner i hovedstadsregionen. Denne opgave er en opfølgning på den kollektive trafikanalyse, hvor én af anbefalingerne var introduktion af mobilitetsplaner i kommunerne. Mobilitetsplanerne skal skabe overblik over den nuværende transportadfærd blandt medarbejdere og besøgende og derved komme med anbefalinger til, hvordan medarbejdernes transport kan tilrettelægges anderledes - fx ved i højere grad at cykle eller benytte den kollektive trafik fremfor kørsel i egen bil. Dermed skal mobilitetsplanerne gerne påvirke både miljø og trængsel i en positiv retning. Mobilitetsplanerne gennemføres for Høje Taastrups Rådhus samt to af Helsingør Kommunes adresser. De to kommuner er udvalgt på baggrund af en række kriterier opstillet af konsulenten i forbindelse med opgaven. Ved at inddrage to af Helsingør Kommunes adresser kan der opnås værdifuld viden om adfærden blandt medarbejdere fra samme kommune, men som har vidt forskellige forudsætninger for at benytte hhv. bilen, cyklen og den kollektive trafik til og fra arbejde. Det skyldes, at de to adresser adskiller sig markant fra hinanden på relevante parametre såsom placering i byen, stationsnærhed og antallet af parkeringspladser.

Som første led i analysen er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt medarbejdere og besøgende i de to kommuner for at få kortlagt deres nuværende transportadfærd. Når resultaterne fra de to spørgeskemaundersøgelser foreligger, vil kommunerne blive inddraget i en proces for, hvordan man eventuelt kan implementere de tiltag, der kan understøtte ændringer i medarbejdernes transportadfærd. Det kan være i form af kommunale politikker omkring hjemmearbejde, brug af egen bil i arbejdstiden mv., men også muligheden for at de kommunale busruter lægges om, så de i højere grad imødekommer medarbejdernes transportbehov mellem hjem og arbejde.

De endelige resultater af arbejdet vil blive forelagt regionsrådet primo 2014.

JOURNALNUMMER

13006682