

**D A G S O R D E N**

**REGION HOVEDSTADEN**

**REGIONAL UDVIKLINGSPLANS- OG  
TRAFIKUDVALGET**

**Torsdag den 2. december 2010**

**Klokken: 17.00 – 19.00**

**Sted: Regionsgården**

**Mødelokale: H 5**

**Møde nr. 7**

**Medlemmer:**

Allan Schneidermann

Peter Kay Mortensen

Maja Højgaard Nielsen

Ellen Thrane

Marianne Stendell

Karsten Skawbo-Jensen

Per Roswall

Kenneth Kristensen Berth

## Indholdsfortegnelse

---

|                                                                                                             | Side |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1. ØRUS: Hvordan kommer vi videre?<br>- orientering ved Daniel Persson, Senior Adviser,<br>Øresundskomiteen | 3    |
| 2. Ny RUP: Rammer og tidsplan                                                                               | 5    |
| 3. Høje-Taastrup Kommunes indsigelse mod<br>Egedal Kommunes planforslag                                     | 9    |
| 4. Analyse af lokalbanernes infrastruktur                                                                   | 12   |
| 5. Forslag til kommissorium for RUT-udvalget 2011                                                           | 15   |
| 6. Forslag til mødeplan for RUT 2011                                                                        | 17   |
| 7. Meddelelser                                                                                              | 18   |
| 8. Eventuelt                                                                                                | 20   |

## SAG NR. 1

### ØRUS: HVORDAN KOMMER VI VIDERE?

---

#### SAGSFREMSTILLING

Den Øresundsregionale udviklingsplan (ØRUS) blev vedtaget i forbindelse med Øresundstinget, som blev afholdt den 28. maj 2010 i Malmø. Strategien giver et forslag på en samlende vision og strategisk ramme for den fælles indsats og lægger op til, at indsatsen fremadrettet fokuseres på følgende fire temaer, som bl.a. tager udgangspunkt i OECD's analyse fra 2009 af hovedstadsregionen:

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

Implementeringen af ØRUS er forankret i Øresundskomiteens forretningsudvalg, som har bedt sekretariatet om at udarbejde en handlingsplan i tæt samarbejde med Interreg-sekretariatet og medlemsorganisationerne.

Øresundskomiteens sekretariat har den sammenhæng udarbejdet en kommunikationsplatform for ØRUS, som har til målsætning at profilere ØRUS og indsatserne i strategien mere tydeligt i national dansk og svensk kontekst.

Målgruppen er regeringerne i Sverige og Danmark, Riksdagen, Folketinget, embedsmænd i departementer og myndigheder. Ud over de nationale politiske aktører omfatter målgruppen ligeledes det regionale og kommunale niveau samt interesseorganisationer som Svenskt Näringsliv, Dansk Industri m.fl.

Øresundskomiteens sekretariat er ansvarlig for den overordnede koordinering af implementeringsprocessen og kommunikationen i forbindelse med ØRUS og understøttes herved af medlemsorganisationerne.

Daniel Persson, Senior Adviser i Øresundskomiteens sekretariat vil på mødet give et oplæg om ØRUS og processen for implementeringen.

---

## **KONKLUSION**

---

Bilagsfortegnelse:

Sagsnr:

Sagsgr.:

## SAG NR. 2

### NY REGIONAL UDVIKLINGSPLAN – RAMMER OG TIDSPLAN

---

#### SAGSFREMSTILLING

Ifølge Lov om Planlægning skal regionsrådet inden udgangen af 2011 sende et forslag til en ny regional udviklingsplan for hovedstadsregionen i offentlig høring. Af kommissoriet for Regional udviklingsplan- og trafikudvalget i 2010 fremgår, at udvalget i efteråret 2010 skal drøfte mulige temaer og udfordringer samt udarbejde forslag til en tids- og procesplan, som inden udgangen af 2010 forelægges til politisk behandling i regionsrådet.

Administrationen foreslår, at nedenstående temaer, organisering af samarbejdet samt tids- og procesplan lægges til grund for arbejdet med RUP 2.0. Hensigten er, at denne sag behandles i forretningsudvalget og regionsrådet i december og herefter skal danne grundlag for den videre dialog med kommunerne.

#### Forslag til temaer

Formålet med udviklingsplanen er at udstikke en vision for hovedstadsregionens udvikling samt udpege hovedudfordringer og komme med forslag til løsninger, som inden for udvalgte temaområder kan danne grundlag for en fælles dagsorden for aktørerne i hovedstadsregionen.

Administrationen foreslår, at den nye regionale udviklingsplan tager udgangspunkt i visionen i udviklingsplanen fra 2008 samt anbefalinger fra OECD analysen af hovedstadsregionen fra 2009. Derudover vil det være naturligt inddrage den øresundsregionale udviklingsstrategi (ØRUS), som Øresundskomiteen vedtog i maj 2010. Endelig vil Vækstforum Hovedstadens nye erhvervsudviklingsstrategi - som forventes vedtaget den 9. december - blive en del af den nye regionale udviklingsplan, jvf. planlovens bestemmelser.

Der foreslås følgende til temaer for den nye udviklingsplan - RUP 2.0:

#### *Internationalisering og infrastruktur*

OECD-analysen peger på, at hovedstadsregionen er en lille storbyregion på kanten af Europa, og at øget internationalt samarbejde med naboregionerne rummer et stort potentiale. Med vedtagelsen af den øresundsregionale udviklingsstrategi ØRUS i maj 2010 samt Region Hovedstadens deltagelse i STRING-samarbejdet er der skabt et naturligt afsæt til at lade internationalisering og styrket tværregionalt samarbejde være et tema i RUP 2.0. Internationalisering skal i denne sam-

menhæng forstås bredt, fx samspil om viden og innovation, kultur og events samt den trafikale infrastruktur.

I forhold til infrastrukturen lægges op til, at der særligt fokuseres på den overordnede regionale og internationale tilgængelighed for gods- og persontrafik både på vej og på bane. Temaet skal ses i sammenhæng med regionsrådets politiske tilkendegivelse om grønne transportkorridorer fra september 2010.

#### *Erhvervsudvikling*

I den første RUP indgik erhvervsudvikling i form af en præsentation af indsatsområderne og initiativerne i Vækstforums første erhvervsudviklingsstrategi. Den nye erhvervsudviklingsstrategi lægger bl.a. op til at fokusere på øget offentlig-private samarbejder om innovation og implementering af nye løsninger inden for velfærdsteknologi og bæredygtighed. En mulighed kan være, at et erhvervstema i RUP 2.0 sætter fokus på, hvordan og på hvilke områder Region Hovedstaden og kommunerne kan indgå i værdiskabende samarbejder med erhvervsliv og videninstitutioner om udvikling af nye teknologier, processer og serviceydelser.

#### *Klima og miljø*

I den regionale udviklingsplan fra 2008 var et af de tre hovedtemaer natur og miljø. Flere af udfordringerne i den første RUP vurderes det fortsat relevant at fokusere på. Det gælder f.eks. indsatsen for styrket kollektiv trafik, bæredygtig mobilitet, cyklisme, rent drikkevand samt sikring af den grønne struktur og de rekreative områder. I sammenhæng med dette vil det være naturligt at indtænke den kommende klimastrategi for hovedstadsregionen, som forventes klar til politisk behandling i efteråret 2011.

#### *Uddannelse*

Uddannelse indgår i den første regionale udviklingsplan. Siden er der igangsat 26 udviklingsprojekter; men det vurderes, at der er flere udfordringer, som er relevante for RUP 2.0. Det gælder bl.a. mangel på kvalificeret arbejdskraft, stort frafald på ungdomsuddannelserne, behovet for flere højtuddannede, store geografiske forskelle i uddannelsesmønsteret samt udfordringerne med at skabe bedre sammenhænge og overgange i uddannelsessystemet.

#### **Organisering**

I den første RUP blev hovedtemaerne udpeget og indholdet i udviklingsplanen udarbejdet i dialog med KKR Hovedstaden. KKR Hovedstaden har tilkendegivet, at kommunerne i hovedstadsregionen også ønsker at samarbejde om den kommende RUP 2.0.

Administrationen foreslår derfor, at der etableres et tæt samarbejde mellem regionen og kommunerne, som forankres i tre fora: et politisk samarbejdsudvalg, en administrativ gruppe samt faglige følgegrupper.

De tre fora skal tilsammen sikre:

- den overordnede politiske forankring i kommuner og region af udarbejdelsen af udviklingsplanen
- sammenhæng og koordinering mellem indsatsområder og initiativer i RUP'en, andre regionale strategier og de kommende kommuneplanstrategier og kommuneplaner
- samt at RUP'en og dens forslag til initiativer baseres på problemstillinger i regionen og bygger på et solidt fagligt grundlag

#### *Politisk samarbejdsudvalg*

Det politiske samarbejdsudvalg får det politiske ansvar for rammer og processer for udarbejdelsen af RUP 2.0. Det politiske samarbejdsudvalg drøfter oplæg til videre politisk behandling i henholdsvis regionsråd og KKR Hovedstaden.

Samarbejdsudvalget sammensættes af Regional udviklingsplans- og trafikudvalget, en borgmester fra en af kommunerne samt 2 formænd for kommunale planlægningsudvalg eller miljø- og teknikudvalg efter indstilling fra KKR Hovedstaden. Samarbejdsgruppen mødes to-tre gange i processen.

#### *Administrativ gruppe*

Den administrative gruppe får ansvar for at koordinere samarbejdet og processen for udarbejdelse af RUP 2.0. Den administrative gruppe betjener og forbereder møderne i samarbejdsudvalget, herunder udarbejdelse af sager vedrørende udviklingsplanen til Regionsrådet og KKR Hovedstaden.

Det foreslås, at gruppen sammensættes af en koncerndirektør fra Region Hovedstaden og en kommunaldirektør efter indstilling fra KKR Hovedstaden suppleret af 2-3 ledelses- og medarbejderrepræsentanter fra Koncern Regional Udvikling og 3-4 kommunale repræsentanter på direktør- eller chefniveau fra relevante forvaltningsområder, herunder en repræsentant fra KKR Hovedstadens sekretariat. Gruppen mødes månedligt i forløbet.

#### *Faglige arbejdsgrupper*

Efter behov kan den administrative gruppe nedsætte faglige følgegrupper, som kan bistå gruppen i udformning af udviklingsplanen. Formålet med faglige følgegrupper er at levere fagligt input til udviklingsplanens temaer og initiativer, samt at der sker den nødvendige koordinering i forhold til andre initiativer. En faglig følgegruppe vil typisk bestå af seks-syv kommunale og regionale fagfolk på chefniveau inden for relevante områder.

Såvel det politiske samarbejdsudvalg og den administrative gruppe sekretariatsbetjenes af Koncern Regional Udvikling i tæt samarbejde med sekretariatet for KKR Hovedstaden.

**Tids- og procesplan:**

| <b>Periode</b>                | December-2010<br>til februar-2011                                                          | Januar-2011 til<br>september-<br>2011                                                                                                            | Oktober-2011<br>til december-<br>2011                                                                                                            | Januar-2012<br>til juni-2012                        |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| <b>Hvad skal der<br/>ske!</b> | - Aftale om<br>temaer<br>- Etablering af<br>organisation<br>- Igangsættelse<br>af analyser | - Udarbejdelse<br>af fælles for-<br>slag til RUP<br>2.0<br>- Dialog om<br>udfordringer<br>og løsnings-<br>forslag<br>- Afslutning af<br>analyser | - Seminar for<br>regionsrådet i<br>oktober<br>- Politisk be-<br>handling og<br>dialog af for-<br>slag til RUP 2.0<br>forud for hø-<br>ringsfasen | - Høringsfa-<br>se og ende-<br>lig godken-<br>delse |

---

**KONKLUSION**

---

Bilagsfortegnelse:

Sagsnr: 10001495

Arkiv: 1-01-76

### SAG NR. 3

#### **HØJE-TAASTRUP KOMMUNES INDSIGELSE MOD EGEDAL KOMMUNES REVIDEREDE PLANFORSLAG FOR ET FERIE- OG OPLEVELSESOMRÅDE I KILDEDAL**

---

#### **SAGSFREMSTILLING**

##### **Baggrund**

Kildedal er beliggende i Egedal Kommunes østlige del nær kommunegrænserne til Ballerup og Furesø kommuner. Det ca. 90 ha store projektareal har siden midten af 1970'erne været udlagt til byudviklingsformål.

Egedal Kommune har udsendt forslag til kommuneplantillæg nr. 1 med tilhørende VVM redegørelse samt forslag til lokalplan nr. 14 (rammelokalplan) i offentlig høring. Tillægget udlægger arealet i Kildedal til et rekreativt ferie- og oplevelsesområde med ferieboliger og en centerbebyggelse med hotel og konferencefaciliteter. Arealet har tidligere været udlagt til erhvervsformål.

Region Hovedstaden blev første gang inddraget i ovennævnte sag, da Egedal Kommune den 16. oktober 2009 anmodede regionsrådet om afgørelse efter planlovens bestemmelser. Dette skete efter, at Høje-Taastrup Kommune med brev af 7. oktober 2009 havde gjort indsigelse mod planforslaget for ferie- og oplevelsesområdet i Kildedal. Kommunens indsigelse gik ud på, at det nye rekreative ferieområde ville være af regional betydning og at anlægget ville få betydning for mulighederne for at realisere et tilsvarende projekt i et område, som allerede er planlagt til regionale fritidsformål i Høje-Taastrup by. Efter kommunens opfattelse er der ikke behov for flere udlæg af denne type og størrelse i området.

Ifølge planloven har regionsrådet til opgave at træffe afgørelse i sager, som følger af en kommunalbestyrelses indsigelse mod planforslag fremsat af andre kommuner i regionen. Det sker ifølge planlovens § 29 b, stk. 3, som bl.a. siger "Uafklarede spørgsmål efter stk. 1 og 2 kan af parterne indbringes for regionsrådet, der træffer afgørelse."

Inden sagen blev forelagt forretningsudvalg og regionsråd blev der forsøgt mægling mellem de to kommuner. Administrationen afholdt tre møder med embedsmænd fra de to kommuner. Formålet med møderne var at undersøge mulighederne for en forligsmæssig løsning.

### **Regionsrådets tidligere afgørelse**

Da det ikke lykkedes at finde en fælles løsning, blev sagen forelagt for regionsrådet i december 2009. Regionsrådet udsatte sagen på besvarelse af forskellige spørgsmål. På sit møde den 2. februar 2010 besluttede regionsrådet at meddele Høje-Taastrup og Egedal kommuner, at regionsrådet ikke finder, at det konkrete planforslag har væsentlig betydning for Høje-Taastrup Kommunes udvikling, og at planforslaget ikke strider mod beskrivelsen af den ønskelige fremtidige udvikling i den regionale udviklingsplan. Regionsrådet konkluderede på den baggrund, at der ikke var noget til hinder for, at Egedal Kommunes planforslag kan vedtages endeligt. Beslutningen blev truffet på baggrund af den regionale udviklingsplan fra juni 2008, idet det var administrationens vurdering, at:

”Det konkrete planforslag er udmøntet inden for rammerne af den regionale udviklingsplan, og planforslaget strider ikke imod beskrivelsen af den ønskelige fremtidige udvikling i den regionale udviklingsplan. På denne baggrund og under hensyn til det foreliggende planforslags begrænsede konkrete påvirkning mener administrationen ikke, at det konkrete planforslag har væsentlig betydning for Høje-Taastrup Kommunes udvikling.”

### **Naturklagenævnets afgørelse**

Efterfølgende klagede Høje-Taastrup Kommune i februar 2010 til Naturklagenævnet over regionsrådets afgørelse. Naturklagenævnet meddelte i marts følgende; ”Efter planlovens § 58, stk. 2, kan spørgsmålet om, hvorvidt en kommuneplan er i strid med den regionale udviklingsplan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Naturklagenævnet har derfor ikke kompetence til at efterprøve regionsrådets vurdering og beslutning.”

Samtidig med klagen over regionsrådets afgørelse, klagede Høje-Taastrup Kommune også over Egedal Kommunes tilvejebringelse af sin kommuneplan. Denne klage er under behandling i Naturklagenævnet. Der er endnu ikke truffet afgørelse i den sag.

### **Status på sagen**

Efterfølgende har Egedal Kommune revideret planforslaget, og udsendt det i en fornyet offentlig høring i perioden 29. juni til 1. september 2010. Baggrunden for kommunens revision af planforslaget har blandt andet været indsigelser mod planen fra beboere, som har ønsket at fastholde en eksisterende gård inden for planområdet i landzone. Dette ønske har kommunen efterkommet i det reviderede planforslag.

I forbindelse med offentliggørelsen af det reviderede planforslag har Høje-Taastrup Kommune ønsket at fastholde sin indsigelse mod planforslaget og har henvist til tidligere fremsendt indsigelse mod projektområdet i Kildedal.

I Høje-Taastrup Kommunes indsigelse af 29. juni 2010 karakteriserer kommunen selv Egedal Kommunes ændringer af planforslaget som mindre tilretninger i for-

hold til det tidligere fremsendte planforslag. Kommunen fastholder dog indsigelsen, idet kommunen vurderer, at planforslaget fortsat ikke er ændret afgørende på de punkter, som berører Høje-Taastrup Kommunes interesser.

Egedal Kommune har i brev af 14. september 2010 fremsendt Høje-Taastrup Kommunes indsigelser og præciseringer, og anmoder samtidig Region Hovedstaden om at afvise Høje-Taastrup Kommunes indsigelse med henvisning til, at der ikke er sket væsentlige ændringer i sagen. Kommunen opfordrer til, at regionsrådets tidligere afgørelse står ved magt.

Høje-Taastrup Kommune har på denne baggrund indsendt bemærkninger til behandling af kommunens indsigelse til Region Hovedstaden i brev af 13. oktober 2010. I brevet understreger Høje-Taastrup Kommune, at den er klar til at indgå i dialog med Region Hovedstaden og Egedal Kommune.

I fortsættelse heraf har administrationen afholdt et møde med embedsmænd fra de to kommuner den 25. november 2010. Formålet med mødet har været at undersøge mulighederne for en forligsmæssig løsning. Det har ikke været muligt. Dermed fastholder Høje-Taastrup Kommune indsigelsen.

### **Administrationens vurdering**

På baggrund af det nye materiale og mødet med de to kommuner vurderer administrationen, at ændringerne i det reviderede planforslag må betragtes som mindre justeringer.

På denne baggrund vurderer administrationen, at der ikke er anledning til at ændre den tidligere vurdering af sagen. Administrationen finder således ikke, at der er grundlag for en ændring af den oprindelige indstilling, som lå til grund for regionsrådets afgørelse den 2. februar 2010, under sag nr. 12.

---

## **KONKLUSION**

---

1. Sag nr. 12 på regionsrådets møde den 2. februar 2010.
2. Referat af møde den 25. november 2010 - eftersendes
3. Brev af 13. oktober 2010 inklusiv bilag fra Høje-Taastrup Kommune
4. Brev af 14. september 2010 fra Egedal Kommune
5. Brev af 10. september 2010 fra Høje-Taastrup Kommune
6. Indsigelse af 29. juni 2010 fra Høje-Taastrup Kommune
7. Indsigelse af 7. oktober 2009 fra Høje-Taastrup Kommune

## SAG NR. 4

### INFRASTRUKTURANALYSE AF LOKALBANEN

---

#### SAGSFREMSTILLING

##### Baggrund

Movia har fremsendt en rapport "Infrastrukturanalyse af Lokalbanel og Regionstog", som selskabets bestyrelse behandlede i oktober 2010. Bestyrelsen besluttede at tage analysen til efterretning og overdrage den til regionerne for videre behandling og beslutninger. På forretningsudvalgets møde den 17. november 2010 blev der udtrykt et ønske om, at Regional udviklingsplan- og trafikudvalget drøfter analysen.

I det følgende gennemgås kort de resultater og konklusioner, der er kommet frem for Lokalbanel. Banerne i Region Sjælland (Regionstog) omtales ikke.

Baggrunden for analysen er et ønske fra Movias ledelse om:

- at sikre, at infrastrukturen (spor, broer, perroner, dæmninger, overkørsler mm.) kan understøtte den banetrafik, som regionsrådene ønsker
- at undersøge, om klimatilpasningsforhold rejser akut behov for særlige initiativer, og
- at foretage den første indledende vurdering af, hvilke investeringsmæssige scenarier der tegner sig efter 2015

I rapporten redegøres for tilstanden af infrastrukturen og behovet for reinvesteringer og investeringer frem til 2016, hvor statens investeringstilskud til banerne bliver overført til regionernes bloktilskud. Herefter ses på de samme behov i perioden fra 2016-2025, hvor der opstilles 3 scenarier for, hvad der som minimum skal til for at holde banerne kørende.

Hovedresultaterne af analyserne er:

1. Lokalbanel vil - som det ser ud nu - fra 1. januar 2012 få en ny opgave, idet ansvaret for de sikrede jernbaneoverkørsler overdrages fra Vejdirektoratet med tilhørende ansvar for vedligeholdelse og reinvesteringer. Disse udgifter forudsættes finansieret over en forøgelse af statens bloktilskud til regionerne (DUT-princippet).

2. Investering og implementering af et nyt radiosystem til banerne (GSM-R Voice) blev tiltrådt af regionsrådet i juni 2010 og forventes gennemført i løbet af 2013.
3. Der er en række nødvendige investeringer på op mod 75 mio. kr., som anbefales sat i værk frem til 2015. Movia vil gå ind i en målrettet vurdering af, hvordan baneselskabet i videst muligt omfang selv kan løse finansieringsopgaven. I dette beløb er inkluderet udgifter til det nye radiosystem og til overtagelse af overkørsler fra Vejdirektoratet. Disse udgifter er besluttet finansieret af regionen og staten.
4. Konklusionen vedr. klimatilpasning er, at der skal udarbejdes en plan for overvågning af de konkrete områder af baneinfrastrukturen i forhold til afvandringsproblemer. Strategien er ellers at følge udviklingen nøje og at løse problemer, når de opstår.
5. På længere sigt er der skitseret tre scenarier for behovene i 2016-2025. Forskellen på scenarierne er:  
Scenario 1 - grundscenariet. Hvad skal der til for at opretholde funktionaliteten. I dette scenario sker reinvesteringerne så vidt muligt i form af levetidsforlængelser. Investeringsbehovet er gjort op til ca. 484 mio. kr.  
Scenario 2 - fornyelsesscenariet. I dette scenario sker reinvesteringer som egentlige fornyelser, hvorved der opnås en tilsvarende længere levetid for anlægget. Investeringsbehovet er her opgjort til 733 mio. kr.  
Scenario 3 - øget funktionalitet. Udover reinvesteringer som angivet i scenario 2 medtages her yderligere initiativer, som øger banernes funktionalitet (forbedret sikkerhed og passagerkomfort). Investeringsbehovet stiger dermed til 921 mio. kr.

### **Høring af baneselskaberne**

Baneselskaberne har haft rapporten til høring. Begge betragter analysen som et godt grundlag for det videre arbejde med prioritering af investeringer i infrastrukturen frem til 2025. Lokalbanen har peget på, at det er scenario 3 og de elementer, der indgår heri, som bør danne grundlag for det videre arbejde.

### **Vurdering**

Rapporten er et godt udgangspunkt for de videre prioriteringer af investeringer på baneområdet. Finansieringen af investeringerne i fremtidsscenarierne er dog et problem. Årligt udbetaler staten et investeringstilskud til regionen på 39 mio. kr., hvoraf godt 27 mio. kr. går til leasingudgifter til det togmateriel, som kører på Lokalbanen. Tilbage til andre formål er 12 mio. kr. årligt. Fra 2016 overføres tilskuddet til det generelle, statslige bloktilskud.

Det vil, som det ser ud med de nuværende fordelingskriterier, betyde et provenutab for regionen på ca. 7 mio. kr. årligt. Der er derfor umiddelbart meget begrænsede midler til rådighed set i forhold til de behov, som er beskrevet i rapporten.

---

## KONKLUSION

---

### Bilagsfortegnelse:

1. NIRAS infrastrukturanalyse – Lokalbanen og Regionstog

Sagsnr:

Arkiv.:

**SAG NR. 5**

**FORSLAG TIL KOMMISSORIUM FOR REGIONAL UDVIKLINGSPLANS- OG TRAFIKUDVALGET (RUT-UDVALGET)**

---

**SAGSFREMSTILLING**

Administrationen har udarbejdet et forslag til kommissorium for Regional udviklingsplans- og trafikudvalget 2011, som forelægges til drøftelse.

Forslaget sætter fokus på fem emner: implementeringen af den nuværende regionale udviklingsplan særligt med fokus på trafikinitiativer, koordinere og forberede et forslag til ny regional udviklingsplan (RUP) til politisk behandling i regionsrådet, opfølgning på regionsrådets politiske tilkendegivelse om grønne transportkorridorer i hovedstadsregionen, implementeringen af den øresundsregionale udviklingsstrategi - særligt med fokus på temaet om tilgængelighed og mobilitet samt mulighederne for etablering af en grøn transportkorridor på bane mellem STRING-regionerne via Femern-forbindelsen.

Det bemærkes, at der er en ny opgave i kommissoriet for 2011 i forhold til 2010, som relaterer sig til sygehusbyggerierne. På baggrund af oplæg fra koncerndirektionen lægges op til, at udvalget lige som de øvrige relevante underudvalg får til opgave at bidrage til at sikre kvalitet på tværs af Region Hovedstadens kommende sygehusbyggerier.

Dette skal ske ved at formulere en række politiske fokuspunkter i relation til det enkelte udvalgs emneområde, som i dette udvalgs tilfælde handler om samspillet mellem nybyggerier og trafikale infrastrukturer i regionen.

Udvalget skal inden 1. april afrapportere til de politiske følgegrupper med henblik på, at fokuspunkterne kan indgå i den videre planlægning og i følgegruppernes arbejde.

Kommissoriet forelægges til drøftelse i RUT-udvalget med henblik på forelæggelse for forretningsudvalget og regionsrådet i december måned.

---

## KONKLUSION

### Bilagsfortegnelse:

---

1. Forslag til kommissorium for RUT 2011

Sagsnr:

Sagsgr.:

**SAG NR. 6**

**MØDEPLAN FOR REGIONAL UDVIKLINGSPLANS- OG TRAFIKUDVALGET 2011**

---

**SAGSFREMSTILLING**

Administrationen har udarbejdet et forslag til en møderække for Regional Udviklingsplans- og Trafikudvalget i 2011. Det foreslås, at udvalget afholder sine ordinære møder torsdage kl. 17-19 på regionsgården på følgende datoer:

10. februar  
3. marts  
31. marts  
5. maj  
9. juni  
1. september  
29. september  
3. november  
samt 1. december 2011.

**KONKLUSION**

---

Bilagsfortegnelse:

1. Udkast til mødeplan

Sagsnr:

Sagsgr.:

**SAG NR. 7**

**MEDDELELSER**

**7.1**

**Rapport fra arbejdsgruppe om kollektiv trafik mellem KL, Danske Regioner og Transportministeriet**

Som et led i evalueringen af lov om Trafikselskaber - som nu har virket i tre år - har Transportministeriet, Danske Regioner og KL i en fælles arbejdsgruppe udarbejdet et notat til styrkelse af den regionale og lokale kollektive trafik. Den kollektive trafik er et af flere midler, som myndighederne kan tage i anvendelse for at nå en række lokale, regionale og nationale mål som f.eks. vækst, uddannelse, landdistriktsudvikling, reduktion af trængsel, CO2-reduktion osv. Det indebærer imidlertid, at kommuner og regioner får mulighed for at sætte en klar dagsorden for den kollektive trafik. Rapporten beskriver derfor løsningsmuligheder på en række væsentlige områder i samarbejdet, som fx styring af økonomien i trafikselskaberne og styrkelse af det forpligtende samarbejde på tværs lokalt/regionalt.

Rapporten er vedlagt som bilag.

---

**7.2**

**Status på STRING-samarbejdet**

Den 7. og 8. juni blev det årlige Politiske Forum i STRING-samarbejdet afholdt i Turning Torso i Malmø. STRING-samarbejdet er en fælles platform for strategisk udvikling mellem Region Skåne, Region Sjælland, Region Hovedstaden, Schleswig-Holstein og Hamborg. Det Politiske Forum vedtog en Action Plan - som udover en række konkrete projekter om bl.a. en grøn transportkorridor mellem Øresundsregionen og Hamburg - skal være med til at formalisere samarbejdet, bl.a. igennem etableringen af et fælles STRING-sekretariat. Derudover lægges der i Action Planen op til en udvidelse af samarbejdet med yderligere parter. Den administrative styregruppe for STRING-samarbejdet vil frem til næste politiske forum, som afholdes af Region Sjælland i sept./okt. 2011 udarbejde konkrete forslag til det politiske forum om organisering og finansiering af sekretariatet samt evt. udvidelse til godkendelse.

Notat vedlægges

Sagsnr.: 10003621

### 7.3

#### **Orientering om den skriftlige høring i udvalget om nyt elbil-projekt**

Projektansøgningen vedr. Region Hovedstadens støtte til et Interreg-projekt "Emission i Øresundsregionen" med 1.125.000 kr. over tre år blev i oktober fremsendt i skriftlig høring i Regional udviklingsplan- og trafikudvalget med henblik på forelæggelse for forretningsudvalget den 9.11.2010 og RR den 16.11.2010. Denne procedure blev valgt, da udvalgets møde den 4.11.2010 blev aflyst og erstattet af et seminar den 11.11.2010. I den skriftlige høring i udvalget blev det tilkendegivet, at projektet bør godkendes på grund af indholdet, og fordi det er et fælles projekt med Region Skåne. Efterfølgende er projektet blevet godkendt i regionsrådet den 16.11.2010.

---

### 7.4

#### **Samfundsøkonomisk analyse af Ring 5**

Som opfølgning på IBU's analyse af Ring 5 har Koncern Regional Udvikling (KRU) bedt konsulentfirmaerne Tetraplan og Incentive Partners om at udarbejde en samfundsøkonomisk analyse af Ring 5 for en kombineret vej- og baneforbindelse for person- og lastbiltrafikken samt af passagertog. Analysen viser, at det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning er en god idé at etablere Ring 5, idet gevinsterne mere end opvejer omkostningerne. Den interne rente vurderes at være næsten 6 pct., og det ligger over den grænse, som Finansministeriet har fastsat på 5 pct. En fast forbindelse ved Helsingør og Helsingborg, som beskrevet i IBU's analyse, er dog en forudsætning for analysens resultater.

En Ring 5-baneforbindelse vil imidlertid også kunne benyttes til transport af banegods. Med forventningerne om en stærkt stigende godstransport i Øresundsregionen, vil en alternativ transitgodsforsbindelse via HH og Ring 5 kunne aflaste den nuværende godsbaneforbindelse via Øresundsbron. Dette vil dermed kunne øge banegodsets konkurrencefordel i forhold til vejtrafikken og være et middel til at undgå, at der opstår kapacitetsproblemer i fremtiden for godstogstransporterne i Øresundsregionen. Såfremt en Ring 5-bane kan bidrage til at øge andelen af gods på bane, vil det betyde klima- og miljømæssige gevinster.

Rapporten vedlægges.

Sagsnr.: 08005200

**SAG NR. 8**

**EVENTUELT**

**MØDET SLUT:**

**NÆSTE MØDE:** Se evt. udkast til mødeplan for 2011

Regional Udviklingsplans- og Trafikudvalgs møde den 2. december 2010

Sag nr. 3

Emne: Høje-Tåstrup Kommunes indsigelse med Egedal Kommunes  
reviderede planforslag for et ferie- og oplevelsesområde  
i Kildedal

Bilag 7

Den 2. februar 2010

REGIONSRÅDET

---

Forretningsudvalget den 15. december 2009, sag nr. 20

Regionsrådet den 22. december 2009, sag nr. 19

Forretningsudvalget den 26. januar 2010, sag nr. 18

**SAG NR. 12****EGEDAL KOMMUNES PLANFORSLAG FOR ET FERIE- OG OPLEVELSESOMRÅDE I KILDEDAL – INDSIGELSE FRA HØJE-TAASTRUP KOMMUNE**

---

**ADMINISTRATIONENS INDSTILLING**

1. **at** det meddeles Høje-Taastrup og Egedal kommuner, at regionsrådet finder, at det konkrete planforslag ikke har væsentlig betydning for Høje-Taastrup Kommunes udvikling, og at planforslaget ikke strider mod beskrivelsen af den ønskelige fremtidige udvikling i den regionale udviklingsplan, og
  2. **at** der således ikke er noget til hinder for, at Egedal Kommunes planforslag kan vedtages endeligt.
- 

*Sagen blev udsat på regionsrådets møde den 22. december 2009 med henblik på besvarelse af spørgsmål. Der vedlægges notat af 14. januar 2010 med svar på de stillede spørgsmål. Sagen genforlægges med uændret indstilling.*

**RESUME**

Høje-Taastrup Kommune har med brev af 7. oktober 2009 gjort indsigelse mod Egedal Kommunes planforslag for ferie og fritidsområdet, Kildedal Park.

Egedal Kommune har med brev af 16. oktober 2009 anmodet regionsrådet om afgørelse efter planlovens bestemmelser.

I løbet af planprocessen har der været afholdt flere møder mellem de to kommuner.

Region Hovedstadens administration har afholdt tre møder med embedsmænd fra de to kommuner senest den 9. december. Formålet med møderne har været at undersøge mulighederne for en forligsmæssig løsning. Det har ikke været muligt. Dermed fastholder Høje-Taastrup Kommune indsigelsen.

Administrationen har herefter vurderet indsigelsen og det konkrete planforslag overfor hinanden og i forhold til den regionale udviklingsplan med udgangspunkt

i planlovens § 29 b - om planforslaget har væsentlig betydning for Høje-Taastrup Kommunes udvikling.

Administrationen finder ikke, at det konkrete planforslag har væsentlig betydning for Høje-Taastrup Kommunes udviklingsmuligheder.

Administrationen vurderer endvidere, at der ikke – i forhold til den regionale udviklingsplan – er noget til hinder for, at Egedal Kommunes planforslag kan vedtages endeligt.

---

## SAGSFREMSTILLING

Kildedal er beliggende i kommunens østlige del nær kommunegrænserne til Ballerup og Furesø kommuner. Det ca. 90 ha store projektareal har siden midten af 1970'erne været udlagt til byudviklingsformål i form af administrative serviceerhverv, lettere produktion og værkstedsvirksomhed.

Egedal Kommune sendte i 2007 den kommunale del af projektarealet i offentligt udbud. I den forbindelse indkom der blandt andet et ønske fra en privat investor om at udvikle et oplevelsesområde med tilhørende ferieboliger.

Egedal Kommune har haft forslag til en ny kommuneplan i offentlig høring til den 22. september 2009. I planforslaget indgår planlægning for en ændret anvendelse for et areal udlagt til erhverv nord for Kildedal S-togsstation til et rekreativt ferie- og oplevelsesområde (Kildedal Park).

Endvidere har Egedal Kommune udsendt forslag til kommuneplantillæg 1 med tilhørende VVM redegørelse samt forslag til lokalplan 14 (rammelokalplan) i offentlig høring. Høringsfristen udløb den 20. oktober 2009.

Kommuneplantillægget er en forudsætning for vedtagelse af lokalplanen. Tillægget udlægger arealet ved Kildedal til turistformål i form af feriebebyggelse og en centralbebyggelse med hotel og conferencefaciliteter.

Planforslaget giver mulighed for opførelse af 1.615 ferie- og hotelboliger og op til 35.000 m<sup>2</sup> centerbebyggelse. På baggrund af et mere gennearbejdet projekt vil der senere blive udarbejdet én eller flere detaljerede lokalplaner for området, der fastsætter bygningers udformning, materialer, farver m.v., således at projektet kan realiseres.

Forslag til kommuneplantillæg nr. 1 til forslag til Egedal Kommuneplan 2009-2021 inklusiv en række kortbilag er vedlagt som bilag 8.

### **Det overordnede plangrundlag**

Fingerplan 2007 er grundlaget for kommune- og lokalplaner og administration af landzone i hovedstadsområdet. Fingerplan 2007 er det overordnede grundlag for den kommunale planlægning af byudvikling, byomdannelse, grønne kiler, trafik-anlæg mv. i området. Det er Miljøministeriets opgave, at sikre at planforslag i hovedstadsområdet er i overensstemmelse med de overordnede interesser, planloven og Fingerplan 2007.

Ingen af områderne, hverken Kildedal eller fritidsområdet i Høje-Taastrup by, har en særlig regional planstatus i Fingerplan 2007 eller Regionplan 2005. Der er således ikke udpeget specifikke områder til placering af større ferie- og oplevelses-anlæg i de nævnte planer for hovedstadsområdet.

Miljøministeriet har ikke gjort indsigelse mod den planlagte ændring af arealanvendelsen for Kildedal. Ministeriet har således vurderet, at planerne om at etablere et rekreativt ferie- og oplevelsesområde i Kildedal er i overensstemmelse med de overordnede interesser, herunder reglerne i planloven og Fingerplan 2007.

Miljøministeriet har kontrolleret kommuneplanforslaget i forhold til planloven og Fingerplan 2007. Ministeriet har ikke foretaget yderligere legalitetskontrol af planforslaget i forhold til anden lovgivning.

### **Høje-Taastrup Kommunes indsigelse**

Høje-Taastrup Kommune gør indsigelse mod forslag til Kommuneplan 2009 med tilhørende miljøvurdering, samt forslag til Kommuneplantillæg 1 og lokalplan 14 med tilhørende VVM redegørelse og Miljøvurdering.

Ifølge kommunen er planerne for ændring af Kildedal Park af regional betydning, og har betydning for mulighederne for at realisere et tilsvarende og allerede planlagt område til regionale fritidsformål i Høje-Taastrup by. Kommunen mener, at der ikke er behov for flere udlæg af denne type og størrelse i området.

Endvidere mener kommunen, at der mangler rækkefølgebestemmelser, der sikrer at der ikke udlægges væsentlige flere byggemuligheder end der er behov for i hovedstadsområdet.

### **Administrationens vurdering af indsigelsen**

I Høje-Taastrup Kommunes indsigelse peges der på mulige fejl og mangler i plangrundlaget, herunder mulige mangler i VVM-redegørelsen samt eventuelt manglende rækkefølgebestemmelser og legalitetskontrol.

Disse spørgsmål kan Høje-Taastrup Kommune eventuelt rejse overfor de relevante planmyndigheder og klageinstanser. Det kan dreje sig om Miljøministeriet, Egedal Kommune og Naturklagenævnet. Spørgsmål vedrørende den fysiske planlægning og planprocedurer ligger således uden for regionsrådets myndighedsområde.

Ifølge Høje-Taastrup Kommune vil planerne have betydning for mulighederne for at realisere et tilsvarende og allerede planlagt område i Høje-Taastrup by.

Administrationen har i følgende punkter stillet kommunernes projekter overfor hinanden:

- Kildedal er væsentligt mindre både bygnings- og arealmæssigt – ca. halv størrelse i forhold til området i Høje-Taastrup by.
- I Kildedal vil hovedattraktionen være et vandland ”aqua-dome”, mens hovedattraktionen i Høje-Taastrup blandt andet vil være en multiarena med plads til ca. 15.000 tilskuere. Kildedal-projektet har således en anden karakter end området i Høje-Taastrup.
- Kildedal har større fokus på overnatning i ferieboliger, mens fokus i Høje-Taastrup er på hoteller og forlystelser i forbindelse med hoteldrift, cirkus, biograf, butikker, restauranter, caféer m.m.

Administrationen vurderer ikke, at der indholdsmæssigt er tale om to ens projekter. På en række punkter er projekterne faktisk så forskellige fra hinanden, at der kunne være gode synergimuligheder imellem de to projekter, og de vil kunne supplere hinanden til fælles gavn for den regionale udvikling. Administrationen mener derfor, at det ene projekt ikke nødvendigvis udelukker det andet, tværtimod at de vil kunne berige hinanden.

### **Den regionale udviklingsplan**

Visionen for hovedstadsregionen er, at den skal være en af de førende europæiske storbyregioner kendetegnet ved en grøn profil, effektiv trafikal infrastruktur, uddannelse til alle, attraktive erhvervsvilkår, mangfoldigt kultur- og fritidsliv og internationalt udsyn – en storbyregion, hvor høj livskvalitet og høj vækst går hånd i hånd.

Høj livskvalitet i en moderne storbyregion handler om at skabe gode og attraktive livsbetingelser for alle regionens borgere. I en stadig mere globaliseret verden er det afgørende at skabe vilkår, som kan tiltrække og fastholde den arbejdskraft, som skal udvikle såvel den offentlige sektor som erhvervslivet, samt skabe fremtidens vækst i regionen.

Gode betingelser for høj livskvalitet skaber således grundlaget for varig vækst. Og vækst er den forudsætning som sikrer, at vi kan betale for livskvaliteten, både for den enkelte og for at give skatteindtægter til at vedligeholde offentlig service, sundhed, skoler og investere i gode boliger, kultur- og fritidstilbud, rekreative områder etc.

For de aktuelle spørgsmål indebærer visionen derfor, at regionen blandt andet skal være kendetegnet ved en grøn profil, attraktive erhvervsvilkår og mangfoldigt

kultur- og fritidsliv. Det gælder både Kildedal området i Egedal Kommune og området i Høje-Taastrup by.

I forhold til den trafikale infrastruktur ligner projekterne placeringsmæssigt hinanden, fx er begge områder placeret tæt på Ring 5-korridoren, S-togsstationer og motorveje.

Mens de i forhold til bystruktur og den grønne struktur til gengæld adskiller sig ved, at fritidsområdet i Høje-Taastrup by er i tæt tilknytning til byen, og Kildedal er omkranset af grønne områder i det åbne landskab. Hvilket betyder, at de to projekter på fin vis vil kunne supplere hinanden.

Efter administrationens vurdering går Kildedal projektet fint i spænd med visionen i den regionale udviklingsplan på blandt andet følgende punkter:

- Den foreslåede ændring af områdets arealanvendelse til fritids- og oplevelsesområde vil alt andet lige i højere grad bidrage til udvikling af flere rekreative områder i regionen. Projektet vil bedre kunne tilpasses planerne om forlængelse af de grønne kiler (Hjortespringkilens forlængelse) og udviklingen af den 4. grønne ring end det den gældende kommuneplan lægger op til, hvor området er udlagt til et erhvervs- og industriområde.
- I projektet er der lagt op til en forholdsvis ekstensiv arealudnyttelse med store åbne rekreative arealer mellem bebyggelserne. Dette vil medvirke til indtrykket af en forholdsmæssig åben bygningsmæssig karakter i tæt tilknytning til det grønne.
- Placeringen i forhold til regionens overordnende trafikale infrastruktur – i tæt tilknytning til overordnede transportkorridorer – både på langs af Frederikssundfingern og på tværs af regionen via Ring 5 korridoren må betegnes som optimal. Projektområdet ligger således tæt på S-tog og den fremtidige kollektive trafik i Ring 5 korridoren.
- Projektet vil på kort sigt bidrage til øget beskæftigelse i byggebranchen og når det er realiseret i service- og turistbranchen. Udviklingen har vist, at der pt. ikke er behov for større arealer til produktionserhverv/ -industri.
- Med koncertsale og fritidsanlæg lægger projektet op til flere kultur- og fritidstilbud i regionen. Projektet vil herudover kunne bidrage til at brande regionen som en grøn storbyregion med gode tilbud til oplevelse, rekreation og grøn turisme.

Projektet i Kildedal vil forbedre de rekreative og friluftsmæssige muligheder og forstærke hele regionens konkurrenceevne på oplevelses- og turismeområdet samt bidrage til vækst i hovedstadsregionen som helhed.

Administrationen finder således at det konkrete planforslag er udmøntet inden for rammerne af den regionale udviklingsplan, og at planforslaget ikke strider imod beskrivelsen af den ønskelige fremtidige udvikling i den regionale udviklingsplan. På denne baggrund og under hensyn til det foreliggende planforslags begrænsede konkrete påvirkning mener administrationen ikke at det konkrete planforslag har væsentlig betydning for Høje-Taastrup Kommunes udvikling.

---

## **ØKONOMISKE KONSEKVENSER**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Region Hovedstaden.

---

## **SAGEN AFGØRES AF**

Regionsrådet.

---

## **FORRETNINGSUDVALGETS BESLUTNING**

**15.12.2009:** Anbefales.

**26.01.2010:** Der var omdelt brev med tilhørende notat af 22. januar 2010 fra Høje-Taastrup Kommune samt administrationens notat af 25. januar 2010 med bemærkninger til Høje-Taastrup Kommunes henvendelse.

Anbefales.

Charlotte Fischer (B), Henrik Thorup (O) og Hans Andersen (V) deltog ikke i sagens behandling.

---

## **REGIONSRÅDETS BESLUTNING**

**22.12.2009:** Udsat.

**02.02.2010:** Tiltrådt.

Hans Toft (C), Per Tærsebøl (C), Julie Herdal Molbech (F) og Peer Wille-Jørgensen (Ø) deltog ikke i sagens behandling.

---

Bilagsfortegnelse:

1. Referat af administrativt møde 23. november 2009 (FU)
2. Referat af administrativt møde 30. november 2009 (FU)
3. Referat af administrativt møde 9. december 2009 (FU)
4. Indsigelse fra Høje-Taastrup Kommune af 7. oktober 2009 til Egedal Kommune (FU)
5. Brev fra Egedal Kommune af 16. oktober 2009 til Region Hovedstaden (FU)
6. Brev fra Høje-Taastrup Kommune af 25. november 2009 til Region Hovedstaden, inkl. bilag om planhistorikken for det regionale fritidsområde i Høje-Taastrup by. (FU)
7. Brev fra Egedal Kommune af 30. november 2009 til Region Hovedstaden (FU)
8. Planforslag: Kommuneplantillæg nr. 1, inklusiv kortbilag (FU)
9. Notat af 14. januar 2010 med svar på spørgsmål stillet på regionsrådets møde den 22. december 2009 (FU)
10. Brev med tilhørende notat af 22. januar 2010 fra Høje-Taastrup Kommune (omdelt på FU)
11. Notat af 25. januar 2010 med bemærkninger til Høje-Taastrup Kommunes henvendelse (omdelt på FU)

Sagsnr: 09009028



# Høje-Taastrup Kommune

## Byrådscentret

Høje-Taastrup Kommune  
Bygaden 2  
2630 Taastrup

Tlf: 43 59 10 00  
www.htk.dk

Region Hovedstaden  
Sendes pr mail til:  
[regionh@regionh.dk](mailto:regionh@regionh.dk)

Dir.tlf.: 43 59 12 80  
Email: [dorteje@htk.dk](mailto:dorteje@htk.dk)

13. oktober 2010

Att: Joost Nielsen, [Joost.nielsen@regionh.dk](mailto:Joost.nielsen@regionh.dk)

### **Bemærkninger til brug for regionens behandling af Høje-Taastrup Kommunes indsigelse mod Egedal Kommunes planforslag til revideret kommuneplantillæg nr. 1 og lokalplan nr. 14 for Kildedal Park**

Høje-Taastrup Kommune har modtaget regionens brev af 27. september 2010, med anmodning om at sende evt. bemærkninger til brug for behandlingen af kommunens indsigelse mod ovennævnte planforslag. Kommunen har følgende bemærkninger:

Høje-Taastrup Kommune forventer at regionen behandler indsigelsen efter reglerne i planlovens Planlovens § 29 B, stk.3.

De fremlagte planer for Kildedal Park vil have væsentlig betydning for Høje Taastrup Kommune, som derfor fastholder sin tidligere argumentation for projektets betydning for kommunen. Oplysninger om betydningen findes i kommunens tidligere breve til regionen, samt det tidligere fremsendte "Faktaark" (vedlagt).

Høje-Taastrup Kommune er klar til at indgå i dialog med Regionen og med Egedal Kommune, og skal pege på, at det som led heri er vigtigt med en undersøgelse af behovet for to store ferie- og fritidsområdet med så kort indbyrdes afstand, samt en undersøgelse af hvad det vil betyde for mulighederne for at realisere planerne i Høje Taastrup by, hvis planerne i Kildedal realiseres. Undersøgelsen må herunder ses i forhold til kravene i Fingerplanens § 3 om, at kommuneplanlægningen skal sikre, at de arealer, der udlægges, ikke væsentligt overstiger behovet. Høje-Taastrup Kommune mener ikke, at det fornyede kommuneplantillæg indeholder den nødvendige redegørelse for dette efter Fingerplanens § 4.

Med venlig hilsen

Jørgen Lerhard  
Teknisk direktør

#### Vedlagt:

Fakta om det regionale fritidsområde i Høje Taastrup(2670660)  
Brev til Region Hovedstaden om projekt Kildedal Park i Egedal Kommune (2600514)  
Indsigelse mod planer for Kildedal Park, Egedal Kommune (2533006)

Kopi til orientering for Egedal Kommune, Sendes pr mail til [Plancenter@egekom.dk](mailto:Plancenter@egekom.dk)

Sagsbehandler  
DorteJe

Doknr.  
2972506

Journalnr.  
01.02.00  
1696605



Egedal Kommune  
Planafdelingen  
Sendes pr mail til:  
[plancenter@egekom.dk](mailto:plancenter@egekom.dk)

Dir.tlf.: 4359 1280  
Email: [dorteje@htk.dk](mailto:dorteje@htk.dk)

7. oktober 2009

### **Indsigelse mod planer for Kildedal Park**

Høje-Taastrup Kommune har modtaget Jeres forslag til lokalplan 14, samt kommuneplantillæg nr 1 med tilhørende VVM-redegørelse og Miljøvurdering.

Kommunens Plan- og Miljøudvalg har behandlet forslagene på mødet d. 29.9.2009, og har besluttet følgende:

Høje-Taastrup Kommune gør indsigelse mod Forslag til Kommuneplan 2009 med tilhørende miljøvurdering, samt mod forslag til Kommuneplantillæg nr. 1 og lokalplan nr. 14 med tilhørende VVM-redegørelse og Miljøvurdering.

Planerne for ændring af Kildedal Park er af regional betydning, og har betydning for mulighederne for at realisere et tilsvarende og allerede planlagt område til regionale fritidsformål i Høje Taastrup by. Efter Høje-Taastrup Kommunes opfattelse er der ikke behov for flere udlæg af denne type og størrelse i området.

Planforslagene og særligt den medfølgende miljøvurdering af kommuneplanforslaget, samt VVM af kommuneplantillæg og lokalplan mangler en vurdering af hvordan ændringerne i planerne for Kildedal Park, vil påvirke udviklingen af denne type anlæg og aktiviteter i Hovedstadsområdet som helhed. Herunder mangler der rækkefølgebestemmelser, der sikrer at der ikke udlægges væsentligt flere byggemuligheder end der er behov for i Hovedstadsområdet, og som sikrer at udviklingen er afbalanceret i de enkelte dele af området. I VVM-redegørelse og vurdering mangler en beskrivelse af muligheden af at undlade at udlægge flere store regionalt betydende udlæg til denne type aktiviteter i området, idet der allerede er udlagt et område i Høje-Taastrup Kommune, som kan opfylde bygherrens formål.

Endelig mangler planforslagene en beskrivelse af den forudgående forhandling mellem Egedal Kommune og staten om rækkefølgebestemmelser for ændringen af planlægningen for Kildedal Park.

Med venlig hilsen

Sign. 6.10.2009

Jørgen Lerhard  
Teknisk direktør

Sign. 6.10.2009

Klaus Torsbjerg Møller  
Udviklingschef

Sagsbehandler  
Dorteje

Doknr.  
2533006

Journalnr.  
1696605

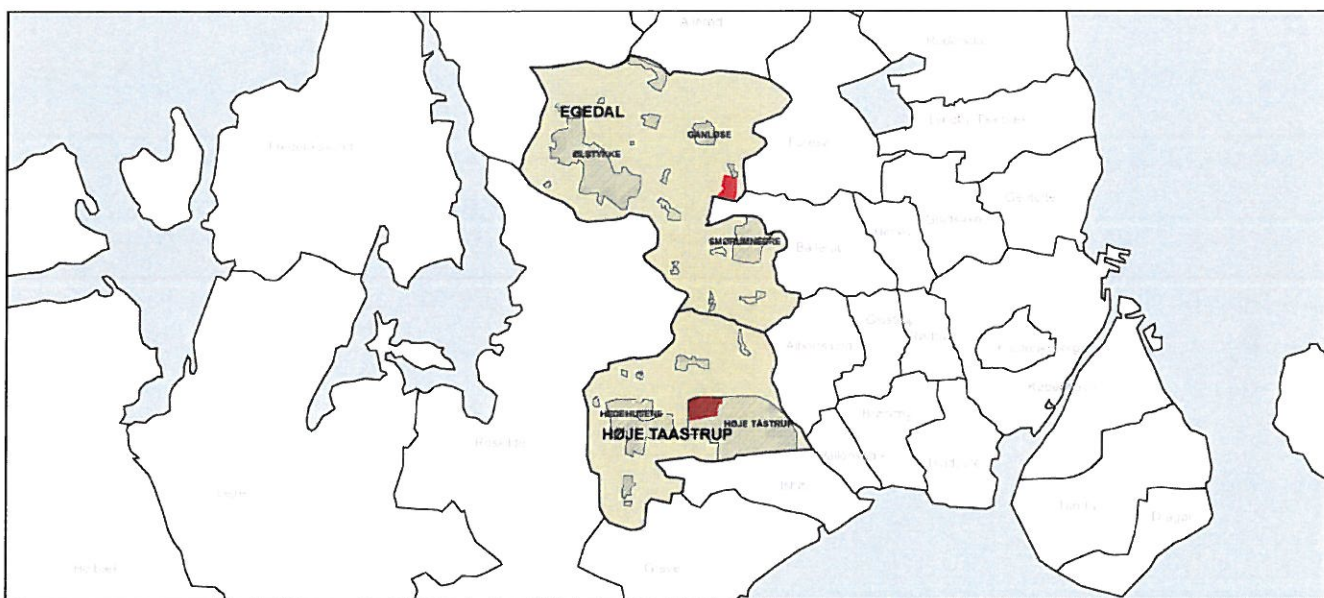
Kopi sendes til:

Statens miljøcenter Roskilde([post@ros.mim.dk](mailto:post@ros.mim.dk)), Miljøministeriet ([blst@blst.dk](mailto:blst@blst.dk)), samt Region Hovedstaden([regionh@regionh.dk](mailto:regionh@regionh.dk))



## Fakta om det regionale fritidsområde i Høje Taastrup versus planerne for Kildedal Park, Egedal Kommune

Som bekendt har Høje Taastrup Kommune gjort indsigelse mod Egedal Kommunes planer om et regionalt fritidsområde ved Kildedal, og da det ikke har været muligt at blive enige med Egedal Kommune har vi valgt at fremlægge vores synspunkter og facts til brug for Regionsrådets beslutning. Det er vores opfattelse, at sagsfremstillingen er meget positiv over for projektet i Kildedal. Faktisk kan vi ikke se en eneste betænkelighed. Derfor håber vi, at vores synspunkter og facts vil indgå, når beslutningen skal tages.



*Kildedalområdet dublerer det regionale fritidsområde i Høje Taastrup, og der er kun 10 km. mellem de to områder.*

Høje Taastrup Kommune har i mange år arbejdet med planlægning og realisering af et stort regionalt fritidsområde. Det er Høje Taastrup Kommunes opfattelse, at der ikke er grundlag for to store fritidsområder med kun ca. 10 km's afstand i Hovedstadsregionen. Planerne i Kildedal dublerer Høje Taastrup-området, men området i Høje Taastrup er betydeligt større og vil tilbyde en række yderligere faciliteter oven i det, der er planlagt i Kildedal.

Hvis projektet i Kildedal gennemføres vil regionen sandsynligvis miste muligheden for det fritidsområde, der er planlagt i Høje Taastrup. Problemet er, at der ikke vil være investorer til to konkurrerende projekter. Resultatet af Kildedal-projektet vil derfor sandsynligvis være, at borgerne i region Hovedstaden vil få et nyt men reduceret udbud, og Region Hovedstaden vil miste mulighed for et stort og meget velbeliggende fritidsområde med national og international tiltrækningskraft.

Høje Taastrup Kommune har affødt af indsigelsen haft forhandlinger med Egedal Kommune med Region Hovedstaden som mægler. Høje Taastrup Kommune har foreslået en uvildig undersøgelse af behovet for større fritidsanlæg i Hovedstadsregionen for at få facts om sagen på bordet. Forslaget blev afvist af Egedal Kommune. Det kan oplyses, at Fingerplanen stiller krav om en redegørelse, der "gør det muligt at vurdere planerne og deres konsekvenser i forhold til hovedstadsområdet udvikling som helhed" og udbuddet af planlagte byggemuligheder må ikke væsentligt overstige det forventede nybyggeri i hovedstadsområdet. Redegørelsen findes os bekendt ikke.

Det følgende indeholder Høje Taastrup Kommunes synspunkter og facts om sagen.

| Regionens sagsfremstilling                                                                                                                                                                                                                                | Høje Taastrup Kommunes synspunkter og facts                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1. Sagsfremstilling: Kildedal vil ikke påvirke udviklingsmulighederne i Høje Taastrup</b>                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <p>Planerne for Kildedal har ikke væsentlig betydning for udviklingsmulighederne i Høje-Taastrup.</p>                                                                                                                                                     | <p>Baseret på mangeårige forhandlinger med projektudviklere om området vurderer Høje-Taastrup Kommune, at der ikke er marked for 2 store regionale fritidsområder med så kort afstand fra hinanden og med stort overlap i anvendelser.</p> <p>Konsekvensen af Kildedal vil være at regionen som helhed får et nyt men mindre tilbud men det vil tage luften ud af mulighederne for at realisere et større og velbeliggende3 udbud i Høje Taastrup.</p>                                                                                                                                                                                 |
| <b>2. Sagsfremstilling: De to projekter er meget ens</b>                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <p>Der er tale om to meget forskellige projekter, der faktisk vil have gode synergimuligheder og kunne berige hinanden.</p>                                                                                                                               | <p>Kildedal: Mulighed for 1.615 ferie- og hotelboliger samt centerbebyggelse inkl. butikker, vandland, fitness mv.</p> <p>Høje-Taastrup: Mulighed for ca. 1.200 overnatningsenheder og hoteller, butikker, vandland og fitness samt biografer, multiarena og temalande.</p> <p>Fakta er, at Kildedal dublerer Høje Taastrup. Forskellen er blot, at Høje Taastrup området er større og kan rumme faciliteter ud over de planlagte i Kildedal.</p> <p>Realisering af Kildedal vil føre til spild af mange års planlægning og investeringer i Høje Taastrup og vil medføre alt for store arealudlæg i hovedstadsregionen samlet set.</p> |
| <p>I Kildedal vil hovedattraktionen være et vandland - i Høje Taastrup en multiarena. Kildedal har således en anden karakter end Høje-Taastrup.</p>                                                                                                       | <p>Området i Høje-Taastrup giver mulighed for præcist det samme som i Kildedal, herunder et vandland. Men der er blot flere muligheder i det større område i Høje Taastrup - f.eks. en multiarena. Administrations sagsfremstilling bygger så vidt det kan ses alene på lokalplanen og VVM for den ene halvdel, og nævner ikke de aktiviteter, der er planlagt i den anden halvdel af det regionale fritidsområde i Høje-Taastrup.</p>                                                                                                                                                                                                 |
| <p>Kildedal har fokus på overnatning i ferieboliger. Fokus i Høje-Taastrup er på hoteller og forlystelser i forbindelse med hoteldrift, cirkus, biografer, butikker, restauranter, caféer mm.</p>                                                         | <p>Området i Høje-Taastrup har i høj grad fokus på overnatning i ferieboliger. Igen er der tilsyneladende ikke i sagsfremstillingen taget højde for Høje Taastrup-områdets anden halvdel. Her er der mulighed for campingplads med op til 650 enheder. Op til 30 % kan være hytter, evt. vandrerhjem, og der er mulighed for motel eller ferieby.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>Kildedal lægger med koncertsale og fritidsanlæg op til flere kultur- og fritidstilbud i regionen. Projektet vil herudover kunne bidrage til at brande regionen som en grøn storbyregion med gode tilbud til oplevelse, rekreation og grøn turisme.</p> | <p>Præcist det samme indgår i det regionale fritidsområde i Høje Taastrup by, som med sin beliggenhed og infrastruktur vil give adgang for et langt større opland til arrangementer og faciliteter. Høje Taastrup-området kan også realiseres med en grøn profil. Det kan derfor ikke være et særligt argument for at ændre planlægningen i Kildedal.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>3. Infrastrukturmæssigt ligner de to områder hinanden</b>                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <p>De to områder ligner infrastruktur-mæssigt hinanden. Begge områder</p>                                                                                                                                                                                 | <p>Det lyder på overfladen rigtigt, men ser man på de konkrete forhold er der store forskelle.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

|                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>er placeret tæt på Ring 5-korridoren, S-togsstationer og motorveje.</p>                                                                                                                                                                                       | <p>Høje Taastrup: Der er adgang for rejsende med såvel internationale, lyn- og intercity samt regionaltog og S-tog. Banegården betjenes derudover af i alt 11 by-, E-, samt S-buslinjer. Rejsetiden til Kbh. Hovedbanegård er 12-14 min. og til Kastrup lufthavn ca. ½ time. Det regionale fritidsområde ligger op ad Holbækmotorvejen (rute 21), rute 243 (den anlagte del af Ring5), rute 156 (Roskildevej), og med god tilgængelighed fra O4.</p> <p>Kildedal: S-togs-station uden forbindelse til regionale, internationale eller intercity-tog. Rejsetiden til Kbh. Hovedbanegård er 33 min. og til Kastrup lufthavn ca. 50 min. Kildedal-området ligger kun op ad rute 211.</p> <p>Begge områder ligger op til den planlagte Ring5 korridor. I Høje-Taastrup er denne allerede anlagt.</p> <p>Konklusionen må være klar: Området i Høje Taastrup har langt bedre tilgængelighed - både ad overordnede veje og via den kollektive transport. Og lokalisering i Høje Taastrup vil være mindre bilafhængigt.</p> |
| <p><b>4. Kildedalprojektet vil give beskæftigelse</b></p>                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p>Kildedal-projektet vil på kort sigt bidrage til øget beskæftigelse i byggebranchen og når det er realiseret i service- og turistbranchen.</p> <p>Udviklingen har vist, at der pt. ikke er behov for større arealer til produktionserhverv eller industri.</p> | <p>Det vurderes at det større projekt i Høje-Taastrup samlet set vil bidrage til flere arbejdspladser i byggeriet og efterfølgende i service- og turistbranchen.</p> <p>Det er ikke dokumenteret, at området i Kildedal ikke kan realiseres med forskellige former for erhverv i tråd med den oprindelige planlægning. Erhverv med mindre besøgsintensitet vil også passe bedre med områdets dårlige betjening med kollektiv transport.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p><b>5. Projektet stemmer med den regionale udviklingsplan</b></p>                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p>Der er ikke i den regionale udviklingsplan noget til hinder for, at planerne for Kildedal kan vedtages endeligt.</p>                                                                                                                                          | <p>Citater fra den Regionale Udviklingsplan:</p> <p><i>"... også den globale opvarmning er en stor udfordring ... Det er især energiproduktionen og transporten, som skaber problemerne for luftforureningen og CO2-udledningen (side 91) ... hovedstadsregionen (har) en stor udfordring i at mindske vores bidrag til CO2-udledningen (side 93)."</i></p> <p>Ifølge Egedal Kommunes vvm-redegørelse for Kildedalområdet vil feriecentret få 550.000 gæster pr. år. De 475.000 vil komme i bil. Kun 75.000 med bus og ingen med tog. Kildedalprojektet vil altså ifølge Egedal Kommunens egne vurderinger blive næsten fuldstændigt bilafhængigt og vil bidrage til øget CO<sub>2</sub>-udslip, partikelforurening mv. - imod målene i den regionale udviklingsplan.</p>                                                                                                                                                                                                                                           |
| <p><b>6. Planerne for Kildedal stemmer med Fingerplanen (landsplandirektivet)</b></p>                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p>Miljøcentret har vurderet, at Kildedal-området stemmer med Fingerplan 2007.</p>                                                                                                                                                                               | <p>1. Fingerplanen kræver (§ 3, stk. 4), at udlægget af areal ikke overstiger behovet. Høje Taastrup har allerede et stort areal til samme formål som i Kildedal, som sandsynligvis ikke kan udnyttes hvis Kildedal realiseres.</p> <p>2. Kommuneplanen skal ifølge Fingerplanen (§ 4) indeholde en redegørelse for konsekvenserne for hovedstadsområdet som helhed. Redegørelsen findes tilsyneladende ikke.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>3. Fingerplanen fastlægger (§ 11, nr. 2) at besøgsintensive funktioner som Kildedal-projektet, skal placeres stationsnært (1200 m fra station) og fortrinsvist i kerneområderne (600 m fra station). Formålet er at begrænse bilafhængighed mv. Hele Kildedal-projektet ligger uden for 600 m zonen og kun ca. 50 % ligger inden for 1200 m zonen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|  | <p>4. De stationsnære områder skal ifølge Fingerplanen (§ 11, nr. 4) have store tætheder. Kildedalområdet planlægges med en maksimal bebyggelsesprocent på 25 svarende til et parcelhuskvarter. Her til kommer et betydeligt udlæg af ubebyggede arealer, der ikke er indregnet i bebyggelsesprocenten.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|  | <p>5. Fingerplanen fastlægger (§11, nr. 5), at ny byudvikling skal "tilrettelægges, således at der skabes sammenhæng med de eksisterende byområder ...."</p> <p>Der er på nuværende tidspunkt ingen bebyggelse mellem Kildedal Station og fritidsområdet. Området kommer til at ligge omkring 1 km. fra stationen med marker i mellem. Der vil komme til at gå rigtig mange år inden fritidsområdet bliver en del af et byområde og selv på langt sigt vil området ligge adskilt fra stationsområdet af en grøn kile, som ligger i og er planlagt af Ballerup Kommune.</p> <p>I Høje Taastrup ligger fritidsområdet i direkte forlængelse af eksisterende by i overensstemmelse med Fingerplanens princip i § 11, nr. 5 om byvækst inde fra og ud.</p> |
|  | <p>6. Egedal Kommunes muligheder for at fremme den kollektive transport via gode fodgængerforbindelser begrænses af, at en længere strækning af adgangsvejen til fritidsområdet går gennem Ballerup Kommune.</p> <p>Høje Taastrup Kommune har rådighed over hele strækningen mellem stationen og fritidsområdet. Kommunen kan planlægge og anlægge denne så adgangsvejen er attraktiv for gående og cyklende fra stationen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |



Region Hovedstaden  
Kongens Vænge 2  
3400 Hillerød

Dir.tlf.: 4359 1845  
Email: Byraadscenter@htk.dk

25. november 2009

Att. Koncerndirektør Jens Christian Sørensen

### **Planforslag for Kildedal Park i Egedal Kommune**

Jeg er blevet orienteret om drøftelserne på møde mandag den 23. november 2009 mellem Region Hovedstaden og Egedal og Høje-Taastrup kommuner om Egedal Kommunes planforslag for Kildedal Park.

Baggrunden for mødet er, at Høje-Taastrup Kommune har gjort indsigelse mod planforslaget, idet en vedtagelse af forslaget vil få afgørende negativ indflydelse på mulighederne for realisering af et tilsvarende og allerede planlagt område til regionale fritidsformål i Høje Taastrup By.

Da jeg har forstået, at der ved drøftelserne blev rejst tvivl om det eksisterende plangrundlag for Det Regionale Fritidsområde i Høje Taastrup, og den historiske baggrund for samme, vedlægger jeg til orientering en kort summarisk redegørelse for planlægningen af området.

Det fremgår af dette materiale, at Det Regionale Fritidsområde i Høje Taastrup har været under planlægning i mange år, som lokaliseringsmulighed for større arealkrævende forlystelsesanlæg, og som det eneste i Hovedstadsområdet.

Høje-Taastrup Kommune har, i respekt for og i tillid til den overordnede planlægning, i mere end 20 år aktivt virket for at få realiseret visionen om etablering fritids- og oplevelsesaktiviteter der retter sig mod borgerne i hele Hovedstadsregionen. Området er det bedst beliggende til sit formål i Hovedstadsregionen – meget tæt på et trafikalt jernbaneknudepunkt og med meget fine motorvejstilslutninger.

Kommunen har gennem årene opkøbt arealer i Det Regionale Fritidsområdet, så kommunen nu råder over langt den største del af de ca. 170 ha. Området kan anvendes til idræts-, rekreative- og oplevelsesformål, herunder sommerland/temaland, vandland med svømmehal, inden og udendørs idræt, overnatningsfaciliteter som motel, ferieby, vandrehjem og campingplads. En tredjedel af arealet er byzonejord og omfattet af en lokalplan.

Nutidsværdien af kommunens arealer udgør i størrelsesordenen 150 til 200 mio. kr.

På baggrund af forhandlinger og øvrige kontakter, som kommunen har haft til nationale og internationale investorer og aktører indenfor fritids- og oplevelsesøkonomien gennem mange år, er det vores klare vurdering, at der ikke – indenfor planperioden – vil være behov for at udlægge yderligere arealer til dette formål i Hovedstadsregionen.

Såfremt der udlægges yderligere arealer til formålet, vil der være en meget stor risiko for, at Høje-Taastrup Kommune vil lide et betydeligt økonomisk tab.

Egedal Kommune har på sin side tilkendegivet, at man er af den opfattelse, at Kildedal ferie- og oplevelsesområde ikke er et konkurrerende projekt til Det Regionale Fritidsområde i Høje Taastrup. Der er imidlertid ikke fremlagt nogen form for undersøgelse eller anden form for dokumentation, der kan underbygge denne påstand.

Det er min opfattelse, at planlægning af aktiviteter der har regional karakter, bør baseres på en samlet vurdering af muligheder, begrænsninger, efterspørgsel og investeringslyst og -evne indenfor fritids- og oplevelsesøkonomien.

Hovedstadsområdet udgør ét byområde med et sammenhængende bolig- og arbejdspladsmarked og fælles regionale fritidsområder og grønne områder. Den kommunale planlægning bør derfor ske ud fra en samlet vurdering af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed med henblik på at sikre, at der ikke udlægges væsentligt flere byggemuligheder end der er behov for i Hovedstadsområdet.

Jeg skal derfor foreslå, at de to kommuner i fællesskab, eventuelt ved medvirken fra Regionen, lader gennemføre en uvildig undersøgelse af markedsgrundlaget i Hovedstadsområdet for de to meget ensartede og store projekter. Alt med henblik på at få tilvejebragt et veldokumenteret og kompetent grundlag for planlægningen.

Når resultatet af en sådan undersøgelse foreligger, vil jeg anbefale, at repræsentanter for de to kommuners Byråd sætter sig sammen med henblik på en drøftelse af en fælles strategi for planlægning, udvikling og realiseringsplan for fritids- og oplevelsestilbud til befolkningen i Hovedstadsområdet.

Med venlig hilsen

Michael Ziegler  
borgmester

Kopi sendt til: Egedal Kommune, Rådhusvej 2, 3660 Stenløse.  
Att.: Borgmester Svend Kjærgaard Jensen



Region Hovedstaden  
Koncern Regional Udvikling  
Sendt på mail til:  
regionh@regionh.dk

**Vedr. Høje-Taastrup Kommunes indsigelse mod Forslag til revideret Kommuneplantillæg nr. 1 og forslag til revideret Lokalplan nr. 14, begge fremlagt i offentlig høring i perioden**

Den 14.09.2010

Sagsnummer:  
10/3971

Egedal Kommune har den 10. september 2010 modtaget vedhæftede brev fra Høje-Taastrup Kommune. Brevet er ligeledes sendt til Region Hovedstaden.

Sagsbehandler:  
aw  
Mail:  
Anne.Wegener@egekom.dk  
Direkte tlf:  
7259 7204

I brevet fastholder Høje-Taastrup Kommune tidligere fremsendt indsigelse mod de oprindelige planforslag til Kommuneplantillæg nr. 1 og Lokalplan nr. 14 for Kildedal, som pt. er udsendt i fornyet høring, og beder om, at indsigelsen behandles efter reglerne i Planlovens §28. Indsigelsen videresendes hermed til Region Hovedstadens behandling. Høje-Taastrup kommunes indsigelse til de oprindelige planforslag er ligeledes vedhæftet.

Egedal Kommune skal gøre opmærksom på, at de reviderede forslag til kommuneplantillæg nr. 1 og Lokalplan 14 på de fleste væsentlige områder er identiske med de oprindelige planforslag, som allerede har været behandlet af Region Hovedstaden. Regionen har med brev af den 8. februar 2010 meddelt Egedal Kommune, at de oprindeligt fremlagte forslag til Kommuneplantillæg nr. 1 og Lokalplan 14 *ikke* har væsentlig betydning for Høje-Taastrup kommunes udvikling og derfor kan vedtages endeligt.

Egedal Kommune er af den opfattelse, at de ændringer, som er foretaget i de reviderede planforslag, inden disse er sendt til fornyet offentlig høring, ikke på nogen måde kan medføre forøget betydning for Høje-Taastrup Kommunes udvikling. Ændringerne er primært foretaget for at muliggøre bevaring af en eksisterende gård indenfor planområdet, og vedrører primært fordelingen af byzone- og landzoneareal indenfor området samt anvendelsen af det delområde, som omfatter den bevaringsværdige gård.

På denne baggrund forventer Egedal Kommune, at Region Hovedstaden afviser Høje-Taastrup Kommunes indsigelse med henvisning til, at der ikke er sket væsentlige ændringer i sagen, og den tidligere afgørelse derfor står ved magt.

Egedal Kommune  
Rådhusvej 2  
3660 Stenløse

Såfremt der ønskes yderligere oplysninger i sagen kan henvendelse rettes til undertegnede.

Tlf: 7259 6000  
Mail: kommune@egekom.dk  
www.egedalkommune.dk

Åbningstider  
Mandag-onsdag: 9-15  
Torsdag: 9-18  
Fredag: 9-12

Med venlig hilsen



Anne Wegener  
byplanarkitekt  
Bygge- og Plancenter



Lotte Roed  
afdelingsleder  
Bygge- og Plancenter

Egedal Kommune  
Sendes pr mail til  
[Plancenter@egekom.dk](mailto:Plancenter@egekom.dk)Dir.tlf.: 43 59 1280  
Email: [dorteje@htk.dk](mailto:dorteje@htk.dk)  
10. september 2010**Præcisering af retsvirkning af kommunens indsigelse mod planlægningen for Kildedal Park**

Høje-Taastrup Kommune har med brev af 29.6.2010 bekræftet at kommunens tidligere indsigelse mod kommuneplantillæg nr 1 og lokalplan nr 14 for Kildedal Park, er gældende også i forhold til de planer for samme, som Egedal Kommune har genfremlagt i offentlig høring d. 29.6.2010.

I har i høringen af planerne beskrevet at I vil medtage de indsigelser og høringssvar som indkom i forbindelse med den tidligere høring af planerne, i forbindelse med behandlingen af de nu genfremlagte planer.

I sagens natur har Høje-Taastrup Kommune derfor taget det for givet, at Egedal Kommune vil behandle Høje-Taastrup Kommunes indsigelse efter at indsigelsen har virkning i henhold til Planlovens § 28 stk. 1.

Set i relation til sagens karakter, Egedal Kommunes og Regionens behandling af kommunens tidligere indsigelse, samt den verserende klagesag for Naturklagenævnet om samme emne, har Høje-Taastrup Kommune betragtet det som overflødigt at henvise til at også den aktuelle indsigelse har retsvirkning og forventes behandlet af Egedal Kommune efter reglerne i planlovens § 28 stk. 1. For god ordens skyld skal dette dog hermed præciseres.

Med venlig hilsen

Sig. 10.9.2010

Dorte Færregaard Jensen  
UdviklingskonsulentKopi sendes til:  
Region Hovedstaden ([regionh@regionh.dk](mailto:regionh@regionh.dk))



Egedal Kommune  
Planafdelingen  
Sendes pr mail til:  
plancenter@egekom.dk

Dir.tlf.: 43 59 12 80  
Email: dorteje@htk.dk

29. juni 2010

**Indsigelse mod forslag til kommuneplantillæg nr 1 og lokalplan nr 14 for Kildedal Park, med supplerende miljøvurdering/VVM**

Høje-Taastrup Kommune har modtaget jeres forslag til ovennævnte planer, som afløser de tidligere kommuneplantillæg nr. 1 og lokalplan 14.

Planerne indeholder mindre tilretninger i forhold til de tidligere fremsendte.

På de punkter, som berører Høje-Taastrup Kommunes interesser, er der dog ikke ændret afgørende. Det er fortsat Høje-Taastrup Kommunes opfattelse, at planerne er af regional karakter, og berører væsentlige interesser i Høje-Taastrup Kommune, idet der her allerede er planlagt et stort regionalt fritidsanlæg med mulighed for et større antal overnatningsfaciliteter/. Det er således fortsat Høje-Taastrup kommunens opfattelse, at der ikke er behov for 2 regionale fritidsanlæg, af denne karakter og størrelse, og med så kort indbyrdes afstand. Det planlagte anlæg i Høje-Taastrup dækker således det regionale behov.

Kommunen gør derfor indsigelse mod de nye planer, idet der henvises til argumenterne i vedlagte tidligere brev til Egedal Kommune i sagen.

Planerne mangler således en redegørelse for de regionale konsekvenser af planerne ud fra en vurdering af udviklingen i Hovedstadsområdet som helhed. Herunder mangler der blandt andet rækkefølgebestemmelser, som sikrer at udbuddet ikke overstiger det forventede behov i området.

Med venlig hilsen

Sign. 29.06.2010

Jørgen Lerhard  
Teknisk direktør

Kopi sendes til: Statens miljøcenter Roskilde ([post@ros.mim.dk](mailto:post@ros.mim.dk)), Miljøministeriet ([blst@blst.dk](mailto:blst@blst.dk)), samt Region Hovedstaden ([regionh@regionh.dk](mailto:regionh@regionh.dk))  
Vedlagt kopi af tidligere indsigelse (dok.nr. 2533006)

Sagsbehandler  
DorteJe

Doknr.  
2850372

Journalnr.  
01.02.00  
1696605



**Høje-Taastrup  
Kommune**

Udviklingsafdelingen

Høje-Taastrup Kommune  
Bygaden 2  
2630 Taastrup  
Tlf: 4359 1000  
www.htk.dk

Egedal Kommune  
Planafdelingen  
Sendes pr mail til:  
plancenter@egekom.dk

Dir.tlf.: 4359 1280  
Email: dorteje@htk.dk

7. oktober 2009

### **Indsigelse mod planer for Kildedal Park**

Høje-Taastrup Kommune har modtaget Jeres forslag til lokalplan 14, samt kommuneplantillæg nr 1 med tilhørende VVM-redegørelse og Miljøvurdering.

Kommunens Plan- og Miljøudvalg har behandlet forslagene på mødet d. 29.9.2009, og har besluttet følgende:

Høje-Taastrup Kommune gør indsigelse mod Forslag til Kommuneplan 2009 med tilhørende miljøvurdering, samt mod forslag til Kommuneplantillæg nr. 1 og lokalplan nr. 14 med tilhørende VVM-redegørelse og Miljøvurdering.

Planerne for ændring af Kildedal Park er af regional betydning, og har betydning for mulighederne for at realisere et tilsvarende og allerede planlagt område til regionale fritidsformål i Høje Taastrup by. Efter Høje-Taastrup Kommunes opfattelse er der ikke behov for flere udlæg af denne type og størrelse i området.

Planforslagene og særligt den medfølgende miljøvurdering af kommuneplanforslaget, samt VVM af kommuneplantillæg og lokalplan mangler en vurdering af hvordan ændringerne i planerne for Kildedal Park, vil påvirke udviklingen af denne type anlæg og aktiviteter i Hovedstadsområdet som helhed. Herunder mangler der rækkefølgebestemmelser, der sikrer at der ikke udlægges væsentligt flere byggemuligheder end der er behov for i Hovedstadsområdet, og som sikrer at udviklingen er afbalanceret i de enkelte dele af området. I VVM-redegørelse og vurdering mangler en beskrivelse af muligheden af at undlade at udlægge flere store regionalt betydende udlæg til denne type aktiviteter i området, idet der allerede er udlagt et område i Høje-Taastrup Kommune, som kan opfylde bygherrens formål.

Endelig mangler planforslagene en beskrivelse af den forudgående forhandling mellem Egedal Kommune og staten om rækkefølgebestemmelser for ændringen af planlægningen for Kildedal Park.

Med venlig hilsen

Sign. 6.10.2009

Jørgen Lerhard  
Teknisk direktør

Sign. 6.10.2009

Klaus Torsbjerg Møller  
Udviklingschef

Sagsbehandler  
Dorteje

Doknr.  
2533006

Journalnr.  
1696605

Kopi sendes til:  
Statens miljøcenter Roskilde ([post@ros.mim.dk](mailto:post@ros.mim.dk)), Miljøministeriet ([blst@blst.dk](mailto:blst@blst.dk)), samt Region Hovedstaden ([regionh@regionh.dk](mailto:regionh@regionh.dk))

Regional Udviklingsplans- og Trafikudvalgs møde den 2. december 2010

Sag nr. 4

Emne: Infrastrukturanalyse af lokalbanen

Bilag: 1

MODTAGET  
21 OKT. 2010  
Region Hovedstaden



Region Hovedstaden  
Kongens Vænge 2  
3400 Hillerød

Sagsnummer  
107178-806215174  
THECA

Sagsbehandler MLL  
Direkte 36 13 15 05  
Fax  
MLL@MOVIATRAFIK.DK

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

20. oktober 2010

### Analyse af lokalbanernes infrastruktur

Movia har i 2009 og 2010 i samarbejde med Lokalbanen A/S og Regionstog A/S samt med deltagelse af Niras gennemført en analyse af lokalbanernes infrastruktur med henblik på

- At sikre, at infrastrukturen kan understøtte den banetrafik, som regionsrådene ønsker
- At undersøge, om klimatilpasningsforhold rejser akut behov for særlige initiativer, og
- At foretage de første indledende vurderinger af, hvilke investeringsmæssige scenarier, der tegner sig efter 2015.

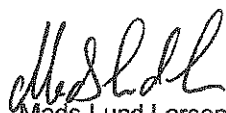
Resultatet foreligger nu i form af en analyserapport, som blev fremlagt for Movias bestyrelse den 14. oktober med indstilling om, at analysen blev taget til efterretning, og at analysen og dens resultater oversendes til regionsrådene for videre behandling og beslutning.

Indstillingen blev tiltrådt.

I den anledning fremsendes vedlagt sagsdokument til Movias bestyrelse og analyserapporten til videre foranstaltning.

I forbindelse med regionens videre arbejde med beslutninger om lokalbanernes infrastruktur bidrager Movia gerne med rådgivning med videre.

Venlig hilsen

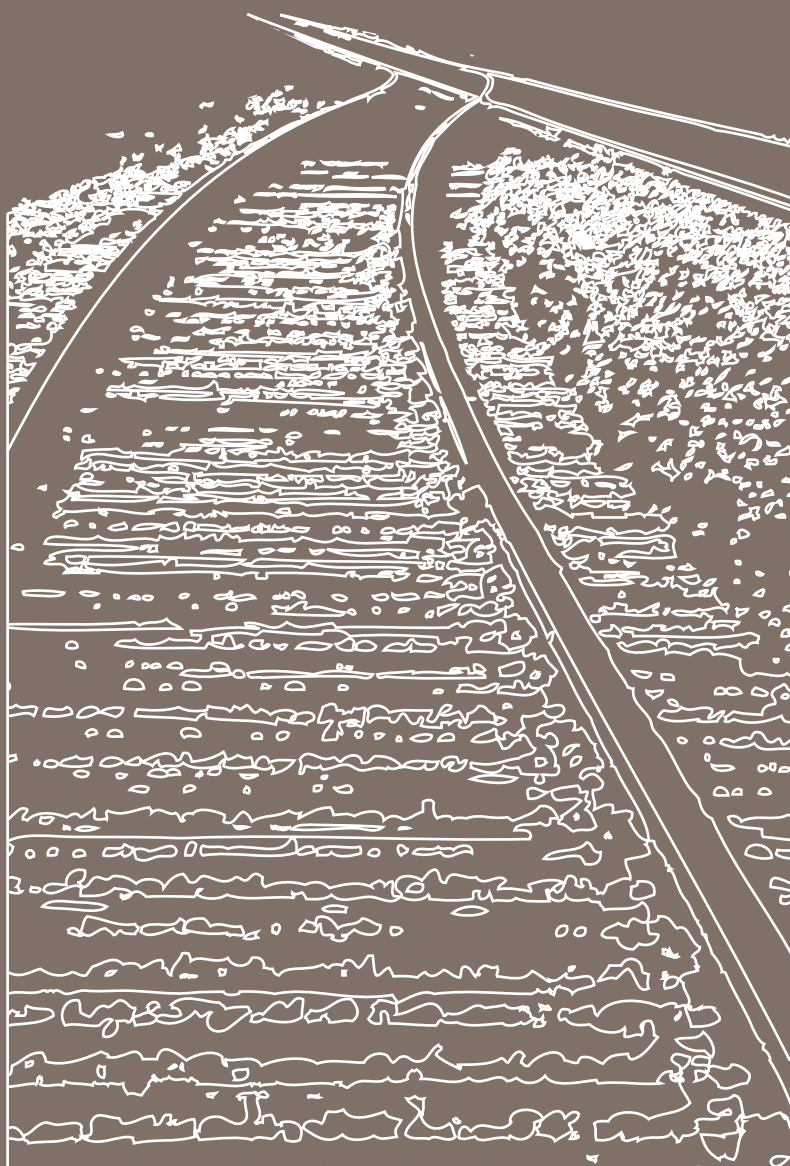
  
Mads Lund Larsen  
Bestyrelsessekretær

Infrastrukturanalyse af

# LOKALBANEN OG REGIONSTOG

Hovedrapport

September 2010



## Kolofon

Titel:  
Infrastrukturanalyse af Lokalbansen og Regionstog

Udgiver:  
NIRAS, september 2010

Udarbejdet af NIRAS for Movia, Lokalbansen og  
Regionstog

Layout:  
NIRAS

*Gengivelse tilladt med tydelig kildeangivelse*



# INDHOLD

|       |                                                                                 |    |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.    | Introduktion .....                                                              | 3  |
| 1.1   | Baggrund for analysen .....                                                     | 3  |
| 1.2   | Overordnet tilgang/metode .....                                                 | 3  |
| 1.3   | Opbygning af rapporten .....                                                    | 3  |
| 1.4   | Analyseramme og forudsætninger .....                                            | 4  |
| 1.4.1 | Sammenhæng til Banedanmarks signalprogram mv. ....                              | 4  |
| 1.5   | Overvejelser om klimatilpasning .....                                           | 5  |
| 2.    | Lokalbanernes trafikale betydning .....                                         | 6  |
| 2.1   | Generelt .....                                                                  | 7  |
| 2.2   | Passagerudvikling i perioden 2005-09 .....                                      | 8  |
| 2.3   | Lokalbanernes betydning i den kollektive trafik .....                           | 9  |
| 3.    | Tilstanden af infrastrukturen og investeringer i indeværende rammeperiode ..... | 10 |
| 3.1   | Tilstanden af infrastrukturen hos, Lokalbanen og Regionstog .....               | 10 |
| 3.2   | Reinvesteringer og investeringer frem til 2015 .....                            | 10 |
| 3.2.1 | Reinvesteringer og investeringer frem til 2015 i Lokalbanen .....               | 10 |
| 3.2.2 | Reinvesteringer og investeringer frem til 2015 i Regionstog .....               | 12 |
| 4.    | Reinvesteringer og investeringer i perioden 2016-25 .....                       | 14 |
| 4.1   | Scenario 1: Grundscenariet .....                                                | 15 |
| 4.1.1 | Lokalbanen .....                                                                | 15 |
| 4.1.2 | Regionstog .....                                                                | 16 |
| 4.2   | Scenario 2: Fornyelsesscenariet .....                                           | 17 |
| 4.2.1 | Lokalbanen .....                                                                | 17 |
| 4.2.2 | Regionstog .....                                                                | 18 |
| 4.3   | Scenario 3: Øget funktionalitet .....                                           | 18 |
| 4.3.1 | Lokalbanen .....                                                                | 18 |
| 4.3.2 | Regionstog .....                                                                | 19 |



# 1. INTRODUKTION

## 1.1 Baggrund for analysen

Banedanmark offentliggjorde i 2006 rapporten "Beslutningsgrundlag for sporområdet mv. 2007-14". Rapporten var en del af baggrunden for trafikaftalen for 2007 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, og indebar en permanent løsning på problemerne på baneområdet gennem en genopretning af Banedanmarks spor m.v.

Rapporten og den politiske aftale omhandler kun Banedanmarks område, og den beskæftiger sig således ikke med de mindre baneselskaber.

Ved dannelsen af regionerne i 2007 overtog Movia hovedaktionærposten i Lokalbansen A/S og Regionstog A/S (i det følgende benævnt Lokalbansen hhv. Regionstog). Movia har sammen med Lokalbansen og Regionstog ønsket et samlet overblik over infrastrukturen hos de to selskaber, hvad angår de tekniske systemer og disse systemers tilstand for de enkelte lokalbanestrækninger samt evt. investeringsbehov frem til 2025.

## 1.2 Overordnet tilgang/metode

Analysen er delt op i delanalyser af Lokalbansen og af Regionstog. Den redegør først for tilstanden af infrastrukturen i begge selskaber samt hvilke tiltag, der anbefales gennemført frem til 2015, hvor den nuværende aftale mellem de daværende amter og staten angående lokalbanerne udløber. På denne baggrund redegør analysen, hvilke investerings- og reinvesteringsprojekter, der vil kunne komme på tale frem til 2025. For denne periode foretages analysen i form af 3 scenarier af mulige investeringer og reinvesteringer.

Det skal understreges, at analysen fokuserer på de samlede investeringer, der kan være relevante at gennemføre i næste rammeperiode. De anførte investeringsniveauer er retningsgivende og afspej-

ler analysens overordnede karakter. De skønnede beløbsstørrelser for næste rammeperiode er derfor behæftet med usikkerhed, som vurderes at være på  $\pm 30$  pct. Denne usikkerhed skal også ses i lyset af, at det ikke kan vurderes med nøjagtighed i dag præcis, hvornår investeringer 10-15 år fremme i tiden skal foretages.

I denne rapport bliver der fokuseret på de samlede investeringer og reinvesteringer frem til 2025, og det ligger således uden for rammerne af rapporten at analysere selskabernes samlede økonomi.

Når det enkelte selskab skal tage stilling til præcise tiltag på en given strækning, vil det være nødvendigt at foretage en konkret analyse (rentabilitetsberegning) af forskellige alternativer, hvor både størrelsen af forskellige anlægsinvesteringer samt deres konsekvenser for omkostninger til drift, vedligehold mv. samt fremtidige reinvesteringer bliver indregnet.

## 1.3 Opbygning af rapporten

I den resterende del af dette kapitel bliver der gjort nærmere rede for, hvordan analysen er udarbejdet, og hvilke overordnede forudsætninger den bygger på.

Kapitel 3 redegør for passagerudviklingen hos Lokalbansen og Regionstog og for strækningernes trafikale betydning.

I kapitel 4 findes en gennemgang af tilstanden af infrastrukturen for Lokalbansen og for Regionstog samt hvilke reinvesteringer og investeringer, der planlægges gennemført i perioden frem til 2015. I kapitel 5 bliver behovet for reinvesteringer og investeringer i perioden 2016-25 analyseret. Både kapitel 4 og 5 bygger på en teknisk rapport om Lokalbansens hhv. Regionstogs infrastruktur, hvor reinvesteringerne og investeringerne er dokumenteret, jf. *Infrastrukturanalyse af Lokalbansen, Teknisk rapport* samt *Infrastrukturanalyse af Regionstog, Teknisk rapport*.

De tekniske rapporter indeholder vurderinger af tilstand, restlevetid og investeringsbehov for de enkelte strækninger i hvert af de to selskaber.

## 1.4 Analyseramme og forudsætninger

Det er overordnet lagt til grund, at målsætningen er at vedligeholde en etableret infrastruktur i en sådan tilstand, at det er muligt at overholde den til enhver tid gældende politiske aftale om lokalbanerne, således at de relevante togtyper kan trafikere banerne med den kontraktuelt aftalte kvalitet, herunder frekvens, hastighed, aksellast, regularitet, fejlfrekvens og komfort. I forlængelse heraf er det ligeledes lagt til grund, at det nuværende sikkerhedsniveau ikke må forringes.

Den nuværende aftale mellem de daværende amter og staten om overdragelse og videreførelse af privatbaner gælder frem til og med 2015 (indeværende rammeperiode). Det forudsættes, at næste rammeperiode dækker perioden 2016-25, og at der for denne bliver indgået en aftale med et sammenligneligt indhold, herunder at trafikomfanget i næste rammeperiode ikke afviger væsentligt fra det forventede for den resterende del af indeværende rammeperiode.

Overkørselsanlæggene (som betegner de elektrotekniske anlæg, der advarer og beskytter vejtrafikken mod krydsende tog i automatisk sikrede overkørsler) påregnes overført fra Vejdirektoratet til lokalbanerne i 2011. Overførslen ledsages af den for den nødvendige forvaltning, drift, vedligeholdelse og reinvesteringsnødvendige økonomi, herunder midler til udskiftning og fornyelse af anlæggene. Finansiering af denne udskiftning og fornyelse er i analysen kategoriseret som reinvesterings- og er indregnet i de viste investerings-tabeller med et fast beløb over årene, idet fornyelsen af overkørselsanlæggene forudsættes gennemført i en successiv proces. Det er i analysen forudsat, at den nødvendige finansiering vil kunne etableres uden at belaste lokalbanernes økonomi i øvrigt.

Det forudsættes endvidere, at resultaterne af de hidtil udarbejdede analyser med hensyn til broer, bygværker og spor kan lægges til grund for denne analyse.

Yderligere tekniske forudsætninger er beskrevet i de to tekniske rapporter. Det er i den sammenhæng værd at hæfte sig ved, at der gennem mange år har været en tendens til, at sikkerhedskravene til jernbanerne er blevet skærpet (fx med togkontrol, nedlæggelse af overkørsler, strammere eftersynsintervaller og indgrebsgrænser m.m.). Selvom det er tænkeligt, at denne trend fortsætter, er der i denne analyse ikke forudsat yderligere skærpelser af regelsættet mv. Men tendensen understreger vigtigheden af at have en teknisk set velfungerende og vel vedligeholdt infrastruktur.

### 1.4.1 Sammenhæng til Banedanmarks signalprogram mv.

Banedanmarks Signalprogram, som omfatter en fuldstændig fornyelse af alle Banedanmarks signalanlæg, indebærer, at trafikken på en række overgangsstationer<sup>1</sup> (Hillerød, Snekkersten, Jægersborg og Helsingør henholdsvis Køge, Holbæk, Tølløse, Slagelse og Nykøbing F) bliver påvirket.

Det forudsættes, at Banedanmarks Signalprogram gennemføres som planlagt, hvilket medfører, at nye sikringsanlæg baseret på ERTMS specifikationerne implementeres på fjernbanerne, og at nye sikringsanlæg baseret på bybanesystemet CBTC implementeres på S-banen.

---

<sup>1</sup> Termen overgangsstation dækker over en station, hvor en lokalbane tilsluttes hhv. grænser op til Banedanmarks fjernbanenet eller S-togsnettet.

Det forudsættes endvidere, at Signalprogrammet har den konsekvens, at Banedanmark implementerer et nyt sikkerhedsreglement gældende for Banedanmarks samlede jernbanenet.

Fornyelsen af sikringsanlæggene indebærer således såvel en teknisk modifikation af Banedanmarks jernbaneinfrastruktur som en modificeret grænseflade mellem Banedanmarks og lokalbanernes infrastruktur.

Forinden udrulningen af Signalprogrammet etablerer Banedanmark radiosystemet GSM-R Voice, hvilket forventes at ske for alle baner i 2013. Det forudsættes endvidere, at Lokalbanen og Regionstog også implementerer GSM-R Voice med en tilsvarende tidsplan og investeringen er derfor medtaget i investeringsoverslagene gældende for indeværende rammeperiode.

## 1.5 Overvejelser om klimatilpasning

Det forventes, at klimaet vil forandre sig i de kommende årtier, hvilket også vil få betydning for banefrastrukturen. Konkret betyder det, at det må forudses, at det bliver varmere, at der kommer flere storme, mere ekstremregn mv.

Set i relation til reinvesteringsbehovet for Lokalbanen og Regionstog er det mest interessante ved klimaforandringerne, at der forventes mere ekstremregn, som er den afgørende faktor ved dimensioneringen af afvandingsanlæggene. Da der allerede i dag er problemer med afvanding flere steder på de enkelte banestrækninger, må man fremover således forvente, at behovet for god afvanding vil blive større.

Der ses ingen umiddelbare konsekvenser af betydning for andre anlægselementer end afvandingsanlæggene som følge af klimaforandringerne, men forholdet bør holdes under observation.

I Transportministeriets Klimatilpasningsstrategi fra 2010 lægges der op til, at når man planlægger kli-

matilpasning, bør man både tage højde for et givent anlægs levetid og dets mulighed for at blive tilpasset klimaforandringerne løbende. Den overordnede tilgang i Klimatilpasningsstrategien er således pragmatisk. Denne tilgang er også lagt til grund i denne analyse.



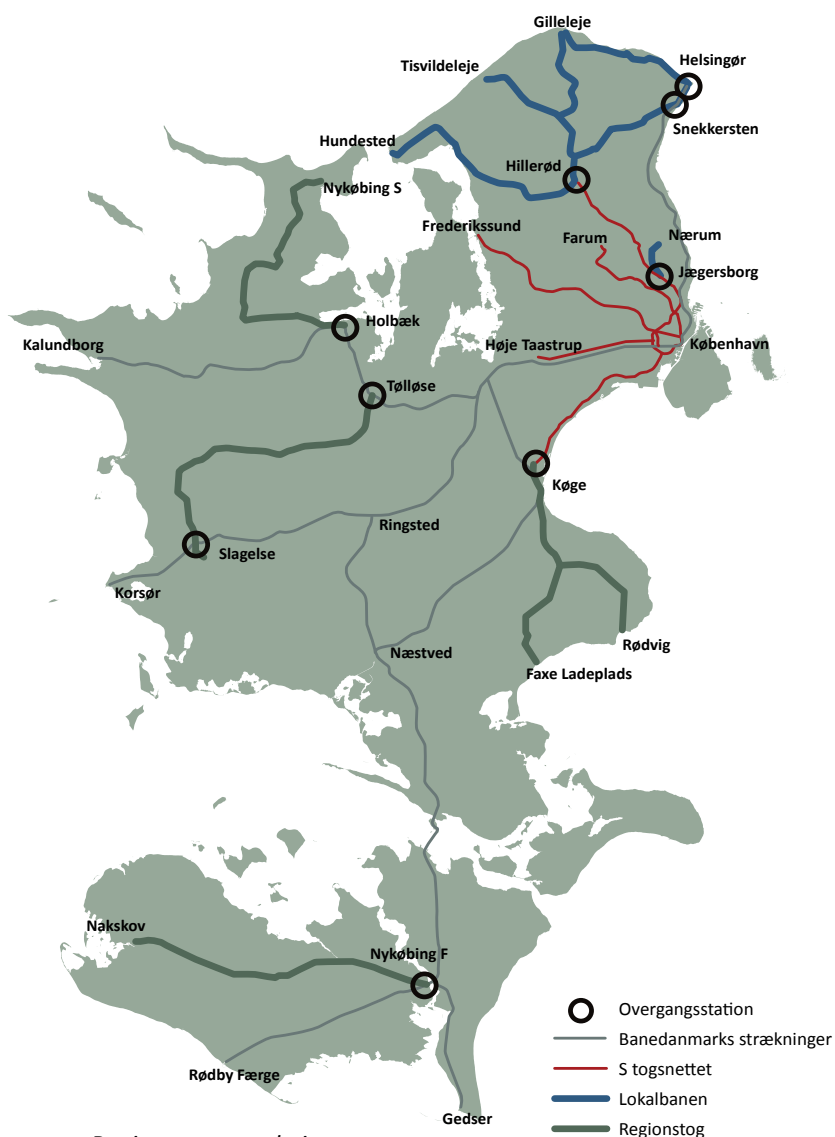
## 2. LOKALBANERNES TRAFIKALE BETYDNING

### 2.1 Generelt

Lokalbanen opererer i Nordsjælland, og Regionstog opererer på det øvrige Sjælland og på Lolland, jf. figur 1. Lokalbanen driver 5 strækninger, som ligger uden for den overordnede fingerbystruktur: Frederiksværkbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen, Lille Nord og Nærumbanen.

I knudepunkterne Hillerød og Helsingør er der tilknytning til Banedanmarks regionale banenet, hhv. S-tog og Kystbanen, og der sikres derved sammenhæng til det øvrige kollektive transportsystem i Hovedstadsregionen. Nærumbanen ligger inden for fingerbystrukturen, knyttet op til S-toget i Jægersborg.

I tabel 1 er vist en række faktuelle basisoplysninger for Lokalbanen.



Figur 1: Lokalbanens og Regionstogs strækninger

Tabel 1: Basisoplysninger for Lokalbansen

|                                                                | Lokalbanen    |                |                     |            |             |        |
|----------------------------------------------------------------|---------------|----------------|---------------------|------------|-------------|--------|
|                                                                | Hornbæk-banen | Gribskov-banen | Frederiks-værkbanen | Lille Nord | Nærum-banen | Total  |
| Længde, km                                                     | 25            | 42             | 39                  | 21         | 8           | 135    |
| Sikrede og usikrede overkørsler                                | 52            | 57             | 29                  | 12         | 17          | 167    |
| Betjente stationer, inkl. trinbræt (ekskl. overgangsstationer) | 16            | 18             | 15                  | 6          | 8           | 63     |
| 1.000 passagerer (2009)                                        | 706           | 1.422          | 1.569               | 1.041      | 676         | 5.414  |
| 1.000 person-km (2009)                                         | 6.622         | 23.083         | 31.736              | 15.039     | 3.229       | 79.710 |
| Produktion, 1.000 togkm. (2009)                                | 487           | 873            | 1.057               | 512        | 378         | 3.307  |

Regionstog driver fire lokalbanestrækninger: Lollandsbanen, Østbanen, Tølløsebanen og Odsherredsbanen.

I Vestsjælland er strækningerne knyttet til det regionale banenet i Holbæk hhv. Tølløse og Slagelse med

videre forbindelser mod Hovedstadsregionen og i Slagelse endvidere mod vest. På Lolland er strækningen knyttet til det regionale banenet i Nykøbing F. Østbanen har opkobling til S-banen samt Lille Syd banen i Køge. For Regionstog er basisoplysningerne vist i tabel 2.

Tabel 2: Basisoplysninger for Regionstog

|                                                                | Regionstog     |               |                 |          |        |
|----------------------------------------------------------------|----------------|---------------|-----------------|----------|--------|
|                                                                | Lollands-banen | Tølløse-banen | Odsherred-banen | Østbanen | Total  |
| Længde (km)                                                    | 50             | 51            | 49              | 50       | 200    |
| Sikrede og usikrede overkørsler                                | 39             | 96            | 32              | 32       | 199    |
| Betjente stationer, inkl. trinbræt (ekskl. overgangsstationer) | 8              | 12            | 15              | 14       | 49     |
| 1.000 passagerer (2009)                                        | 839            | 437           | 1.044           | 912      | 3.232  |
| 1.000 person-km (2009)                                         | 22.762         | 7.510         | 21.229          | 16.370   | 67.871 |
| Produktion, 1.000 togkm (2009)                                 | 959            | 660           | 726             | 863      | 3.209  |

Som det fremgår af ovenstående tabeller havde Lokalbansen i 2009 ca. 5,4 mio. passagerer med en gennemsnitlig rejselængde på 14,7 km/passager og en produktion på ca. 3,3 mio. togkm, mens Regionstog

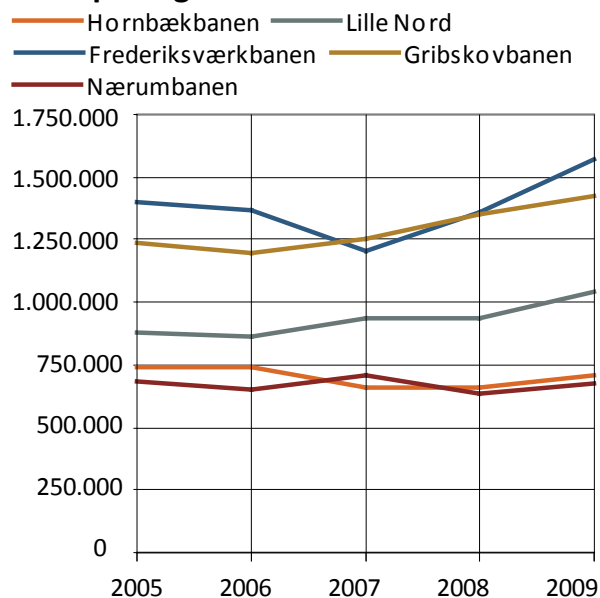
havde ca. 3,2 mio. passagerer med en gennemsnitlig rejselængde på 21,0 km/passager og en produktion på ca. 3,2 mio. togkm.

## 2.2 Passagerudvikling i perioden 2005-09

Det overordnede billede af passagerudviklingen de seneste 5 år hos Lokalbansen er vist i figur 2. Lokalbansen har oplevet markante passagermæssige stigninger, mellem 12 og 18 pct. Det dækker over, at nogle strækninger har oplevet passagerstigninger, mens der har været fald på andre.

Udviklingen for de enkelte strækninger hos Regionstog vist i figur 3. Samlet set har Regionstog haft et fald i passagerantallet på 8 pct. fra 2005 til 2009. Faldet er størst for Tølløsebanen, hvor det er ca. 23 pct. Østbanen har derimod oplevet en stigning i passagertallet på 15 pct.

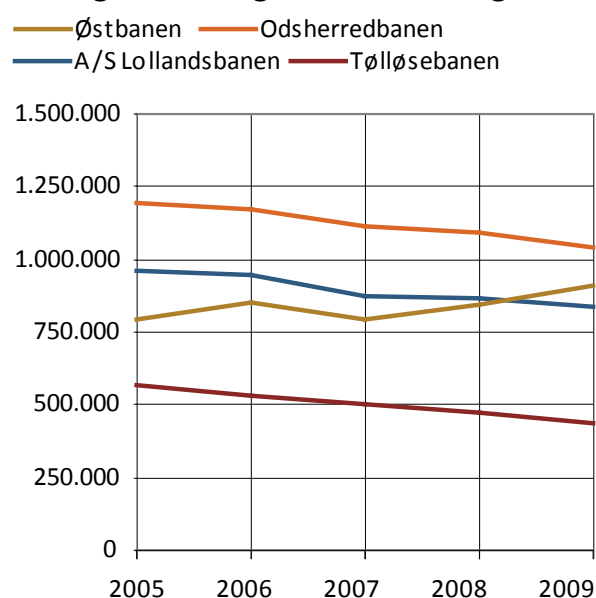
### Antal passagerer 2005-2009 - Lokalbansen



Kilde: Movia

Figur 2: Lokalbansens passagerudvikling 2005-2009

### Passagerudvikling 2005-2009 - Regionstog



Kilde: Movia og Regionstog

Figur 3: Regionstogs passagerudvikling 2005-2009

## 2.3 Lokalbanelnes betydning i den kollektive trafik

Lokalbanen og Regionstog udgør en væsentlig del af den samlede kollektive trafik. Dels i form af de mange passagerer der rejser med lokalbanerne. Dels fordi mange af passagererne anvender andre kollektive trafikformer som del af rejsen. Lokalbanelne og den øvrige kollektive trafik hænger således tæt sammen. For Lokalbanen anvender ca. 60 pct. af alle passagerer på Lokalbanen regionaltog, S-tog eller bus som en del af deres rejse. Det tilsvarende tal for Regionstog er ca. 55 pct. Fordelingen på til- og frabringetransport er vist i figur 4 og 5.

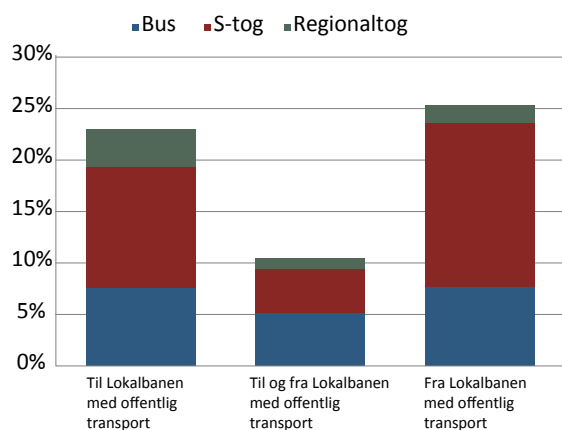


For Lokalbanen gælder, at S-tog er den mest dominerende til- og frabringetransportform. Dette hænger sammen med Lokalbanens geografi med tilknytning til S-togsnettet i Hillerød og Jægersborg.

regionaltog er det mest anvendte kollektive transportmiddel i tilknytning til rejser med Regionstog, mens S-tog spiller en mindre rolle og kun i forbindelse med Østbanen og Køge.

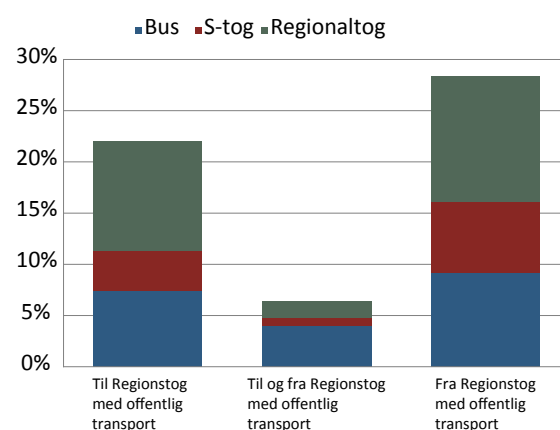
Regionstog er tilknyttet det regionale banenet i Holbæk, Tølløse, Slagelse, Nykøbing F og Køge, hvorfor

For begge selskaber bliver bustransport anvendt i forbindelse med ca. 20 pct. af rejserne.



Kilde: Lokalbanens kundetilfredshedsanalyse, uge 40 2009.

*Figur 4: Passagerers brug af offentlig transport i tilknytning til rejser med Lokalbanen*



Kilde: Regionstogs kundetilfredshedsanalyse, uge 44 2009.

*Figur 5: Passagerers brug af offentlig transport i tilknytning til rejser med Regionstog*

### 3. TILSTANDEN AF INFRASTRUKTUREN OG INVESTERINGER I INDEVÆRENDE RAMMEPERIODE

For at kunne vurdere hvilke investeringer, der kan blive relevante i næste rammeperiode, er det nødvendigt at have et solidt bud på, hvordan infrastrukturen kan forventes at være i 2015, når indeværende rammeperiode udløber. Dette kræver en kortlægning af både tilstanden af infrastrukturen i dag samt en opgørelse af hvilke tiltag, der anbefales gennemført frem til og med 2015 i hvert af de to selskaber.

#### 3.1 Tilstanden af infrastrukturen hos, Lokalbansen og Regionstog

For både Lokalbansen og Regionstog er der i forbindelse med dette projekt foretaget en gennemgang af infrastrukturen i form af blandt andet observationer langs sporerne, gennemgang af strækningsskizter, gennemgang af eksisterende skriftligt materiale, herunder opgørelser af alderen på de enkelte dele af anlæggene. Disse oplysninger er vurderet og sammenholdt med erfaringstal fra sammenlignelige anlæg, og tilstanden af infrastrukturen er vurderet på denne baggrund.

En overordnet konklusion er, at tilstanden af infrastrukturen generelt er bedre hos Regionstog end hos Lokalbansen, og at det synes muligt for begge selskaber at opretholde banernes funktionalitet i indeværende rammeperiode, såfremt de planlagte tiltag i indeværende periode bliver gennemført.

For Lokalbansen gælder, at en stor del af banens spor er 25-35 år gamle, og da man normalt regner med, at et spors levetid er i størrelsesordenen ca. 40 år, forudsat at sporet er veldimensioneret og vel vedligeholdt, må der imødeses udgifter til nye spor i perioden frem til 2025.

Det gælder derfor for Lokalbansen, undtaget Nærumbanen, at såfremt strækningernes funktionalitet skal opretholdes på det nuværende niveau, bliver det nødvendigt med betydelige reinvesteringer i næste rammeperiode på grund af sporenes alder og slidtilstand.

I modsat fald må det forventes, at funktionaliteten, med undtagelse af Nærumbanen, gradvist vil blive forringet. Dvs. der kan blive tale om nedsat hastighed, ændrede køreplaner mv.

For Regionstog gælder, at på grund af Østbanens alder og slidtilstand vil det blive nødvendigt med betydelige reinvesteringer i denne strækning i næste rammeperiode, såfremt dens funktionalitet skal opretholdes på det nuværende niveau.

De enkelte strækningers etableringsgrundlag og tidligere driftsvilkår er indbyrdes meget forskellige. De er opført efter forskellige standarder og har været drevet under vilkår, der også er forskellige fra de nugældende. Selvom strækningernes infrastruktur overfladisk set synes sammenlignelig, adskiller de sig alle fra hinanden i detaljen med hensyn til sporenes over- og underbygning, broer og konstruktioner samt afvandingsanlæg.

Det hører med i det overordnede billede, at mange dele af en jernbane bliver slidt (fx skinner, ballast og betonsveller), nedbrudt af alder (fx træsveller) eller udsættes for teknologisk forældelse (fx sikringsanlæg). Det må derfor forventes, at der med mellemrum kommer større udgifter til fornyelse, reinvesteringer og investeringer for at opretholde funktionaliteten. Der skal med andre ord mere til end løbende vedligeholdelse.

#### 3.2 Reinvesteringer og investeringer frem til 2015

##### 3.2.1 Reinvesteringer og investeringer frem til 2015 i Lokalbansen

Lokalbansen lægger op til, at følgende væsentlige tiltag bliver gennemført frem til 2015:

1. Implementering af GSM-R voice på alle strækninger
2. Overdragelse af alle strækningernes overkørsler fra Vejdirektoratet til Lokalbansen

3. Skinneudveksling på strækningen Frederiksværk – Hundested
4. Skinneudveksling på strækningen Hillerød – Kagerup.
5. Udveksling af slidte skinner i visse kurver
6. Renovering af Mølleåbroen

Det skal bemærkes vedr. pkt. 3 (skinneudveksling på strækningen Frederiksværk – Hundested), at Lokalbanen forudser, at betingelserne for den nuværende tilladelse til kørsel med 100 km/h på skinner af typen DSB37 strammes yderligere, således at det bliver vanskeligere at opretholde kørslen med togsæt af den for tiden benyttede type med hastigheden 100 km/h, hvilket er nødvendigt for at opfylde den kontraktuelt aftalte køreplan.

Vedrørende pkt. 4 (skinneudveksling på strækningen Hillerød – Kagerup) skal det bemærkes, at Lokalbanen lægger op til at gennemføre en levetidsforlængelse allerede sidst i indeværende rammeperiode. NIRAS er af den opfattelse, at levetidsforlængelsen formodentlig kan vente til begyndelsen af næste rammeperiode.

Herudover er NIRAS enig i, at det vil være fornuftigt at gennemføre de øvrige ovennævnte tiltag. Det anbefales desuden, at følgende initiativer gennemføres i prioriteret rækkefølge:

7. At der foretages en systematisk udbedring af mangler med hensyn til perronafstand.
8. At der foretages en systematisk udbedring af dårlige svejsninger og isolerstød på Frederiksværk-, Gribskov- og Hornbækbanen, således at de konstaterede diskontinuiteter fjernes.
9. At der udarbejdes en fornyelsesplan for afvanding for alle strækninger, herunder dæmningsvurdering, udarbejdelse af hydraulisk model og stillingtagen til om der er behov for at indføre skybrudsvarsel.
10. At der foretages en systematisk fjernelse af ballasten over tobloksvellerne på Frederiksværk- og Gribskovbanen samt Lille Nord.

*Tabel 3: Initiativer der anbefales sat i værk frem til 2015, Lokalbanen*

| Initiativ                                                                                                     | Udgifter, mio. kr. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1. Implementering af GSM-R voice                                                                              | Ca. 16,0 *         |
| 2. Overtagelse af overkørsler fra Vejdirektoratet                                                             | Ca. 22,0 *         |
| 3. Skinneudveksling på strækningen Frederiksværk – Hundested.                                                 | Ca. 13*            |
| 4. Skinneudveksling på strækningen Hillerød – Kagerup.                                                        | Ca. 8,5*           |
| 5. Systematisk udveksling af slidte skinner i kurver.                                                         | Ca. 1,1            |
| 6. Renovering af Mølleåbroen                                                                                  | Ca. 2,0            |
| 7. Systematisk udbedring af mangler med hensyn til perronafstand                                              | Ca. 5,0            |
| 8. Systematisk afhjælpning af dårlige svejsninger og isolerstød på Frederiksværk-, Gribskov- og Hornbækbanen. | Ca. 1,0            |
| 9. Udarbejdelse af fornyelsesplaner for afvanding for alle strækninger                                        | Ca. 4,0            |
| 10. Systematisk fjernelse af ballasten over tobloksvellerne mellemstænger                                     | Ca. 1,6            |
| <b>Samlede omkostninger</b>                                                                                   | <b>Ca. 74,2</b>    |

Beløbene markeret med \* angiver oplysninger fra Lokalbanen.

Kilde: Infrastrukturanalyse af Lokalbanen, Teknisk rapport

Vedrørende pkt. 9 (fornyelsesplan for afvanding) er det hensigten med denne, at den skal tilvejebringe grundlaget for de tiltag til forbedring af afvandingen, som anbefales i de tekniske rapporter. Det skal her pointeres, at god afvanding er grundlaget for en velfungerende bane.

De samlede udgifter for at gennemføre de foreslåede tiltag skønnes at blive ca. 74 mio. kr., jf. tabel 3.

Hvis Lokalbanelen kan finansiere yderligere opgaver i indeværende rammeperiode, anbefales det dels at iværksætte dele eller alle anbefalede afvandingstiltag fra den foreslåede fornyelsesplan for afvanding. Ved at gøre noget ved problemerne allerede nu, vil man kunne forbedre såvel tilstand som den samlede økonomi på lidt længere sigt.

Med hensyn til spor, broer og bygværker anbefales det derimod at vente med at gennemføre tiltag indtil levetiden for disse anlægselementer er udløbet, hvilket ikke forventes at være tilfældet før ind i næste rammeperiode.

### *3.2.2 Reinvesteringer og investeringer frem til 2015 i Regionstog*

Selvom tilstanden af infrastrukturen hos Regionstog generelt er bedre end hos Lokalbanelen er der behov for, at der gennemføres en levetidsforlængelse eller sporombygning af Tølløsebanen mellem Ruds Vedby og Høng, hvilket er temmelig udgiftskrævende.

Regionstog lægger op til, at følgende væsentlige tiltag bliver gennemført frem til 2015:

1. Implementering af GSM-R voice på alle strækninger
2. Overdragelse af alle strækningernes overkørsler fra Vejdirektoratet til Regionstog.
3. Levetidsforlængelse eller sporombygning af sporet mellem Ruds Vedby og Høng.
4. Fornyelse af fjernstyringscentralen i Holbæk omfattende Odsherreds- og Tølløsebanen.

5. Nedlæggelse af resterende usikrede overkørsler på Lollandsbanen

NIRAS er enig i, at det vil være fornuftigt at gennemføre ovennævnte tiltag. Det anbefales desuden, at følgende initiativer gennemføres i prioriteret rækkefølge for Regionstogs strækninger:

6. Udarbejdelse af en fornyelsesplan for afvanding for alle strækninger herunder dæmningsvurdering, udarbejdelse af hydraulisk model og stillingtagen til om der er behov for at indføre skybrudsvarsel. God afvanding er grundlaget for en velfungerende bane.
7. Udarbejdelse af en vurdering af mulighederne for forenkling af spor- og sikringsanlæg
8. Systematisk fjernelse af ballasten over tobloksvelernes mellemstænger på Lollands- og Østbanen, således at nedbrydningen af svellernes tværstang reduceres og et grundlag for vurdering af eventuelle yderligere tiltag etableres.

De samlede udgifter for at iværksætte de foreslåede tiltag estimeres som vist i tabel 4, hvorved de samlede udgifter bliver ca. 129 mio. kr.

Tabel 4: Initiativer der anbefales sat i værk frem til 2015, Regionstog

| Initiativ                                                                                                                                                    | Udgifter, mio. kr. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1. Implementering af GSM-R voice                                                                                                                             | Ca. 18,0*          |
| 2. Overdragelse af overkørsler fra Vejdirektoratet til Regionstog.                                                                                           | Ca. 34,0*          |
| 3. Levetidsforlængelse eller sporombygning af sporet mellem Ruds Vedby og Høng                                                                               | Ca. 50,0           |
| 4. Fornyelse af fjernstyringscentralen i Holbæk                                                                                                              | Ca. 10,0*          |
| 5. Nedlæggelse af resterende usikrede overkørsler på Lollandsbanen                                                                                           | Ca. 9,0*           |
| 6. Udarbejdelse af fornyelsesplaner for afvanding for alle strækningerne                                                                                     | Ca. 6,0            |
| 7. Udarbejdelse af en vurdering af mulighederne for forenkling af spor- og sikringsanlæg                                                                     | Ca. 1,2            |
| 8. Systematisk fjernelse af ballasten over tobloksvellers mellemstænger på Lollands- og Østbanen med efterfølgende nærmere vurdering af svellerens tilstand. | Ca. 0,8            |
| <b>Samlede omkostninger</b>                                                                                                                                  | <b>Ca. 129,0</b>   |

Beløbene markeret med \* angiver oplysninger fra Regionstog.

Kilde: Infrastrukturanalyse af Regionstog, Teknisk rapport

Hvis Regionstog kan finansiere yderligere opgaver i indeværende rammeperiode, anbefales det - ligesom for Lokalbaneln - dels at iværksætte dele eller alle anbefalede afvandingstiltag fra den foreslåede fornyelsesplan for afvanding. Dels at gennemføre en systematisk forbedring af overkørselskonstruktionerne. Med hensyn til spor, broer og bygværker anbefales det derimod - ligesom for Lokalbaneln - at vente med at gennemføre tiltag indtil levetiden for disse anlægselementer er udløbet.



## 4. REINVESTERINGER OG INVESTERINGER I PERIODEN 2016-25

Næste rammeperiode forudsættes at løbe fra 2016 til og med 2025. Slutningen af perioden ligger således ca. 15 år fremme i tiden, og der er således usikkerhed forbundet med vurderingerne af, hvilke investeringer og reinvesteringer, der kan blive relevante i denne periode. Her er det vigtigt at være opmærksom på, at da dele af strækningerne allerede i dag har nogle år på bagen, vil det være nødvendigt med en række reinvesteringer, når man ser 15 år frem i tiden, for at holde banerne kørende i forsvarlig stand.

Der kan tænkes forskellige løsninger med hensyn til hvilket kvalitetsniveau, lokalbanernes infrastruktur skal have fremover. Forskellige muligheder bliver derfor analyseret i tre scenarier.

De analyserede scenarier tager udgangspunkt i, hvad der som minimum skal til for at holde banerne kørende. Dette kan sikres ved enten levetidsforlængelser eller ved egentlige fornyelser af dele af banerne (scenario 1 hhv. scenario 2). Den væsentligste forskel mellem scenario 1 og scenario 2 er, at banens levetid bliver længere i scenario 2, og der er således tale om en mere langsigtet løsning med bedre funktionalitet. Investeringsudgiften er højere på kort sigt, men den årlige kapitalomkostning er nogenlunde den samme ved levetidsforlængelse af sporet og ved sporfornyelse, jf. boks 1.

I scenario 3 er indregnet yderligere investeringer, der øger funktionaliteten af banernes infrastruktur. Disse investeringer omhandler primært tekniske forhold og øger kun i begrænset omfang komforten for passagerne. Det bemærkes, at forbedringer af perronudstyr (fx indførelse af Movia Moment) ikke er taget med i analysen. Denne type forbedringer har ikke særlig stor betydning for banernes tekniske funktion, men er synlige og mærkbare for kunderne.

Mere præcist indeholder scenarierne følgende:

**Scenario 1: Grundscenariet.** Hvad skal der til for at opretholde funktionaliteten? I dette scenarium sker reinvesteringerne så vidt muligt i form af levetidsforlængelser, idet der derved kan opnås tilfredsstillende resultater med så beskedne investeringer som muligt.

**Scenario 2: Fornyelsesscenariet.** I dette scenarium sker reinvesteringer som egentlige fornyelser; altså med større investeringer end scenario 1, hvorved opnås en tilsvarende længere levetid for anlægget.

**Scenario 3: Øget funktionalitet.** Udover reinvesteringerne angivet i scenario 2 medtager dette scenarium yderligere tiltag, der øger banens funktionalitet.

Den grundlæggende forskel mellem scenario 1 og scenario 2 er tidshorisonten, som i scenario 1 er defineret som mindst 10 år, mens den i scenario 2 kan være så lang som 40 år. Scenario 1 sikrer således funktionaliteten i næste rammeperiode, mens scenario 2 sikrer funktionaliteten i næste rammeperiode og i en årrække herudover.

Som tidligere nævnt er det forudsat, at overkørselsanlæggene overføres fra Vejdirektoratet til lokalbanerne i 2011, og at den nødvendige finansiering vil kunne etableres uden at belaste lokalbanernes økonomi i øvrigt. I scenarierne er der medtaget udgifter til reinvesteringer i overkørselsanlæg. Der er tale om gennemsnitstal baseret på vurderinger fra såvel lokalbanerne som NIRAS. Det skal bemærkes, at de præcise beløb og betingelser i øvrigt fortsat forhandles mellem Transportministeriet og Danske Regioner.

Det er forudsat, at de besluttede og anbefalede tiltag i indeværende rammeperiode, som beskrevet i kapitel 3, er gennemført.

Den væsentligste forskel mellem scenario 1 og 2 vedrører sporet. Baseret på erfaringstal skønnes det at koste ca. 1,3 mio. kr. at levetidsforlænge 1 km spor, således at det kan holde i yderligere 10 år. Egentlig fornyelse af 1 km spor vurderes at koste ca. 3,5 mio. kr., hvorved sporet får en forventet levetid på ca. 40 år. Hvis der regnes med en realrente på 4 pct. betyder det, at den årlige kapitalomkostning pr. km (beregnet som annuitet) er ca. 0,16 mio. kr. ved levetidsforlængelse og ca. 0,18 mio. kr. ved sporfornyelse. Andre forudsætninger om realrenten ændrer ikke afgørende på dette billede. Regnet på dette overordnede niveau er de årlige kapitalomkostninger ved levetidsforlængelse og fornyelse af sporet således reelt de samme ved de to løsningstyper.

Ved at gennemføre sporfornyelser opnås nogle fordele. Den løbende drift af et nyt spor er billigere end driften af et levetidsforlænget spor, så der er en samlet økonomisk fordel ved en egentlig sporfornyelse. Hertil kommer, at sporfornyelser giver øget funktionalitet i form af fx bedre komfort for passagererne (færre rystelser), ligesom nye spor kan være en forudsætning for en hastighedsopgradering. Men der er også større økonomiske risici forbundet med sporfornyelse, da en fornyelse kan føre til, at det bliver nødvendigt også at forny eller ændre tilknyttede komponenter eller konstruktioner, ligesom andre og strengere regelværker kan tænkes at træde i kraft (fx kan en sporombygning risikere at medføre en fornyelse af ballast og underballast, hvilket er meget omkostningskrævende).

Det kræver en konkret vurdering/beregning for at afgøre, om levetidsforlængelse eller sporfornyelse er det mest fornuftige i det konkrete tilfælde. I en økonomisk analyse af den enkelte strækning er det væsentligt at medtage alle relevante parametre, herunder både investeringsudgifterne samt omkostninger til drift og vedligehold ved de forskellige løsningsmuligheder. Det er således muligt, at levetidsforlængelse vil være det mest fornuftige at gøre på nogle strækninger, mens sporfornyelse vil være det bedste på andre strækninger.

#### *Boks 1. Levetidsforlængelse af spor eller sporfornyelse?*

## 4.1 Scenario 1: Grundscenariet

I dette afsnit redegøres for de nødvendige reinvesteringer og investeringer for at holde infrastrukturen i en sådan tilstand, at den forudsatte trafikaftale kan overholdes.

### 4.1.1 Lokalbanen

Følgende reinvesteringer påregnes:

1. Renovering af broer og bygværker
2. Gennemførelse af tiltagene fra den foreslåede fornyelsesplan for afvanding, således at det sikres, at strækningen afvandes effektivt, holdes stabil og således at fremtidige vaskere, uroligt spor eller urolige dæmninger undgås.
3. Tiltag i forbindelse med dæmninger og skråninger
4. Ballastrensning (ballastudskiftning) med tilhørende ballastsupplering, således at det sikres, at ballasten fremover består af skærver af den fornødne kvalitet og med den fornødne dybde for

følgende strækninger:

- a. Frederiksværkbanen
- b. Gribskov- og Hornbækbanen

5. Gennemgående levetidsforlængelse eller fornyelse af sporet, således at det sikres, at sporkvaliteten forbliver tilfredsstillende for følgende strækninger:

Frederiksværkbanen  
Gribskov- og Hornbækbanen  
Lille Nord

6. Systematisk levetidsforlængelse eller fornyelse af sporskifter i gennemgående togvejsspor
7. Enkelte perronfornyelser
8. Fornyelser af overkørsler og overgange
9. Fornyelser af overkørsels- og advarselsanlæg
10. Systematisk nedlæggelse af usikrede overkørsler

De samlede udgifter til ovennævnte skønnes at være ca. 484 mio. kr., jf. tabel 5.

Tabel 5. Reinvesteringsniveau for Lokalbanen i scenario 1, grundscenariet

| Delsystemer                | 2016 | 2017 | 2018 | 2019  | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Sum |
|----------------------------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|-----|
| Broer og bygværker         | 1,0  | 2,0  | 3,0  | 3,0   | 3,0  | 3,0  | 3,0  | 3,0  | 3,5  | 3,5  | 28  |
| Afvanding                  | 10,5 | 7,5  | 7,5  | 7,5   | 10,5 | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 44  |
| Dæmninger og skråninger    | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0   | 5,0  | 5,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 10  |
| Spor                       | 83,8 | 0,0  | 0,0  | 107,5 | 0,0  | 54,5 | 64,5 | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 310 |
| Perroner                   | 5,6  | 0,0  | 0,0  | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 6   |
| Overkørsler og overgange   | 2,3  | 2,3  | 2,3  | 2,3   | 2,3  | 2,3  | 2,3  | 2,3  | 2,3  | 2,3  | 23  |
| Overkørselsanlæg           | 4,4  | 4,4  | 4,4  | 4,4   | 4,4  | 4,4  | 4,4  | 4,4  | 4,4  | 4,4  | 44  |
| Nedlæggelse af overkørsler | 2,0  | 2,0  | 2,0  | 2,0   | 2,0  | 2,0  | 2,0  | 2,0  | 2,0  | 2,0  | 20  |
| Investeringsbehov pr.år    | 110  | 18   | 19   | 127   | 27   | 71   | 76   | 12   | 12   | 12   | 484 |

### 4.1.2 Regionstog

Følgende reinvesteringer påregnes:

1. Renovering af broer og bygværker
2. Gennemførelse af tiltagene fra den udarbejdede fornyelsesplan for afvanding, således at det sikres, at banen afvandes effektivt, holdes stabil og således at fremtidige vaskere, blødbundsområder, uroligt spor eller urolige dæmninger undgås.
3. Tiltag i forbindelse med dæmninger og skråninger
4. Systematisk fornyelse af sporskifter i gennemgående togvejsspor

5. Levetidsforlængelse af sporet på Østbanen
6. Fornyelser af overkørsler og overgange
7. Fornyelser af overkørsels- og advarselsanlæg
8. Et mindre antal perronfornyelser på Østbanen

På denne baggrund kan opstilles et samlet reinvesteringsniveau i størrelsesordenen 341 mio. kr., jf. tabel 6.

Tabel 6. Reinvesteringsniveau for Regionstog i scenario 1, grundscenariet

| Delsystemer              | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Sum |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| Broer og bygværker       | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 40  |
| Afvanding                | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 60  |
| Dæmninger og skråninger  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 20,0 | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 20  |
| Spor                     | 8,8  | 8,8  | 8,8  | 8,8  | 8,8  | 15,7 | 23,0 | 23,8 | 0,0  | 0,0  | 107 |
| Perroner                 | 2,0  | 2,0  | 2,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 6   |
| Overkørsler og overgange | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 41  |
| Togkontrol               | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0   |
| Overkørselsanlæg         | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 68  |
| Investeringsbehov pr.år  | 38   | 38   | 38   | 36   | 36   | 51   | 38   | 39   | 15   | 15   | 341 |

## 4.2 Scenario 2: Fornyelsesscenariet

I dette scenarium foretages egentlige fornyelser af forskellige dele af infrastrukturen og ikke levetidsforlængelser.

### 4.2.1 Lokalbanen

Sammenlignet med scenario 1 er der for Lokalbanen regnet med højere udgifter til følgende i scenario 2:

- *Spor*. Den største forskel mellem de to scenarier vedrører sporet, da der i scenario 2 regnes med egentlige fornyelser frem for levetidsforlængelse.
- *Perroner*. Forskellen dækker også her over, at scenario 2 regner med egentlige fornyelser frem for levetidsforlængelser.
- *Overkørsler*. Forskellen her dækker over, at flere usikrede overkørsler nedlægges.

Udgifterne til afvanding, dæmninger og skråninger samt overkørsler og overgange er som i scenario 1.

Den samlede anlægsudgift i perioden 2016-25 bliver højere i dette scenario, og skønnes at blive ca. 733 mio. kr., jf. tabel 7. Den er således ca. 249 mio. kr. højere end i scenario 1, hvilket samtidig betyder, at banens levetid bliver længere.

Tabel 7. Reinvesteringsniveau for Lokalbanen i scenario 2, fornyelsesscenariet

| Delsystemer                | 2016  | 2017 | 2018 | 2019  | 2020 | 2021  | 2022  | 2023 | 2024 | 2025 | Sum |
|----------------------------|-------|------|------|-------|------|-------|-------|------|------|------|-----|
| Broer og bygværker         | 1,0   | 2,0  | 3,0  | 3,0   | 3,0  | 3,0   | 3,0   | 3,0  | 3,5  | 3,5  | 28  |
| Afvanding                  | 10,5  | 7,5  | 7,5  | 7,5   | 10,5 | 0,0   | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 44  |
| Dæmninger og skråninger    | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 0,0   | 5,0  | 5,0   | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 10  |
| Spor                       | 166,1 | 0,0  | 0,0  | 107,5 | 0,0  | 113,7 | 119,5 | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 507 |
| Perroner                   | 28,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0   | 0,0  | 0,0   | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 28  |
| Overkørsler- og overgange  | 2,3   | 2,3  | 2,3  | 2,3   | 2,3  | 2,3   | 2,3   | 2,3  | 2,3  | 2,0  | 22  |
| Togkontrol                 | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 0,0   | 0,0  | 0,0   | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0   |
| Overkørselsanlæg           | 4,4   | 4,4  | 4,4  | 4,4   | 4,4  | 4,4   | 4,4   | 4,4  | 4,4  | 4,4  | 44  |
| Nedlæggelse af overkørsler | 5,0   | 5,0  | 5,0  | 5,0   | 5,0  | 5,0   | 5,0   | 5,0  | 5,0  | 5,0  | 50  |
| Investeringsbehov pr.år    | 217   | 21   | 22   | 130   | 30   | 133   | 134   | 15   | 15   | 15   | 733 |

#### 4.2.2 Regionstog

Ligesom for Lokalbaneln foretages egentlige udskiftninger af forskellige og levetidsforlængelser. Den samlede anlægsudgift bliver hermed 502 mio. kr. i

perioden 2016-25, jf. tabel 8. Det er ca. 161 mio. kr. højere end i scenario 1. Initiativer vedr. broer og bygværker, afvanding osv. er som i scenario 1.

Tabel 8. Reinvesteringsniveau for Regionstog i scenario 2, fornyelsesscenariet

| Delsystemer              | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Sum |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| Broer og bygværker       | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 40  |
| Afvanding                | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 60  |
| Dæmninger og skråninger  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 20,0 | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 20  |
| Spor                     | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 42,4 | 62,0 | 64,1 | 0,0  | 0,0  | 267 |
| Perroner                 | 2,0  | 2,0  | 2,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 6   |
| Overkørsler og overgange | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 41  |
| Togkontrol               | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0   |
| Overkørselsanlæg         | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 68  |
| Investeringsbehov pr.år  | 49   | 49   | 49   | 47   | 47   | 77   | 77   | 79   | 15   | 15   | 502 |

### 4.3 Scenario 3: Øget funktionalitet

Udover investeringerne i scenario 2 medtager dette scenario også øget funktionalitet. Det skal bemærkes, at den øgede funktionalitet i dette scenario primært omhandler tekniske forhold.

#### 4.3.1 Lokalbaneln

Udover tiltagene nævnt i scenario 2 foreslås udført følgende reinvesteringer i prioriteret rækkefølge:

1. Implementering af togkontrol ved hjælp af Eurobaliser
2. Systematisk perronmodernisering til perronhøjden 55 cm

Det samlede investeringsniveau i scenario 3 skønnes at være ca. 921 mio. DKK. De opgjorte beløb omfatter investeringsniveauet i scenario 2 samt de ekstra udgifter til yderligere tiltag i scenario 3. Det betyder, at investeringsniveauet til forøgelse af anlæggets funktionalitet vurderes til ca. 188 mio. kr.

Den forbedrede funktionalitet kommer bl.a. til udtryk ved:

- Forbedret sikkerhed gennem installation af et togkontrollsystem.
- Forbedret passagerkomfort (herunder for handicappede) ved tilpasning af perronhøjde i forhold til togets gulv

Tabel 9. Investeringsniveau for Lokalbaneln i scenario 3, øget funktionalitet

| Delsystemer                  | 2016  | 2017 | 2018 | 2019  | 2020 | 2021  | 2022  | 2023 | 2024 | 2025 | Sum |
|------------------------------|-------|------|------|-------|------|-------|-------|------|------|------|-----|
| Broer og bygværker           | 1,0   | 2,0  | 3,0  | 3,0   | 3,0  | 3,0   | 3,0   | 3,0  | 3,5  | 3,5  | 28  |
| Afvanding                    | 10,5  | 7,5  | 7,5  | 7,5   | 10,5 | 0,0   | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 44  |
| Dæmninger og skråninger      | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 0,0   | 5,0  | 5,0   | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 10  |
| Spor                         | 166,1 | 0,0  | 0,0  | 107,5 | 0,0  | 113,7 | 119,5 | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 507 |
| Overkørsler- og overgange    | 2,3   | 2,3  | 2,3  | 2,3   | 2,3  | 2,3   | 2,3   | 2,3  | 2,3  | 2,3  | 23  |
| Togkontrol                   | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 0,0   | 0,0  | 96,0  | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 96  |
| Overkørselsanlæg             | 4,4   | 4,4  | 4,4  | 4,4   | 4,4  | 4,4   | 4,4   | 4,4  | 4,4  | 4,4  | 44  |
| Etablering af 55 cm perroner | 12,0  | 12,0 | 12,0 | 12,0  | 12,0 | 12,0  | 12,0  | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 120 |
| Nedlæggelse af overkørsler   | 5,0   | 5,0  | 5,0  | 5,0   | 5,0  | 5,0   | 5,0   | 5,0  | 5,0  | 5,0  | 50  |
| Investeringsbehov pr.år      | 201   | 33   | 34   | 142   | 42   | 241   | 146   | 27   | 27   | 27   | 921 |

#### 4.3.2 Regionstog

Udover tiltagene nævnt i scenario 2 foreslås reinvesteringer og investeringer i togkontrol i form af Eurobaliser.

Det samlede investeringsniveau i scenario 3 skønnes at være i størrelsesordenen 632 mio. kr., jf. tabel 10. De viste beløb omfatter både investeringsniveauet i

scenario 2 samt de ekstra udgifter, der kommer som følge af yderligere tiltag i scenario 3, hvilket betyder, at selve den øgede funktionalitet vurderes til ca. 130 mio. kr.

Sammenlignet med scenario 2 er scenariet kendetegnet ved, at der opnås en forbedret funktionalitet og trafiksikkerhed gennem etablering af togkontrol samt en forbedret funktionalitet af banens perroner.

Tabel 10. Investeringsniveau for Regionstog i scenario 3, øget funktionalitet

| Delsystemer              | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Sum |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| Broer og bygværker       | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 4,0  | 40  |
| Afvanding                | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 60  |
| Dæmninger og skråninger  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 20,0 | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 20  |
| Spor                     | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 42,4 | 62,0 | 64,1 | 0,0  | 0,0  | 267 |
| Perroner                 | 2,0  | 2,0  | 2,0  | 7,5  | 7,5  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 21  |
| Overkørsler og overgange | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 4,1  | 41  |
| Togkontrol               | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 54,0 | 0,0  | 0,0  | 34,0 | 27,0 | 0,0  | 0,0  | 115 |
| Overkørselsanlæg         | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 6,8  | 68  |
| Investeringsbehov pr.år  | 49   | 49   | 49   | 108  | 54   | 77   | 111  | 106  | 15   | 15   | 632 |



Sortemosevej 2  
DK-3450 Allerød  
Telefon 4810 4200  
[www.niras.dk](http://www.niras.dk)

Regional Udviklingsplans- og Trafikudvalgs møde den 2. december 2010

Sag nr. 5

Emne: Forslag til kommissorium for Regional udviklingsplans- og trafikudvalget

Bilag: 1



## **NOTAT**

### **Udkast**

**Telefon** +45 48 20 50 00  
**Direkte** 0045 20561243  
**Fax** +45 48 20 56 61  
**Web** [www.regionh.dk](http://www.regionh.dk)

CVR/SE-nr: 30 11 36 83

Dato: 2. november 2010

### **Kommissorium for Regional Udviklingsplans- og Trafikudvalget for 2011**

Regional Udviklingsplan- og Trafikudvalget vil i 2011 følge implementeringen af den regionale udviklingsplan særligt med fokus på trafikinitiativer, herunder udvikling af den regionale cykeltrafik. Ansøgninger til nye projekter forelægges Regional Udviklingsplan- og Trafikudvalget til drøftelse inden forlæggelse for forretningsudvalg og regionsråd til godkendelse. Udvalget vil i den forbindelse følge udmøntningen af regionale cykelpulje på 4 mio., som blev besluttet i budget 2011.

Regional Udviklingsplan- og Trafikudvalget skal i 2011 samtidig koordinere og forbedre et forslag til ny regional udviklingsplan (RUP) til politisk behandling i regionsrådet. Udviklingsplanen skal ifølge loven i forslag ligge klar til høring ultimo 2011. Udarbejdelsen af den regionale udviklingsplan vil ske i et tæt samarbejde med regionens kommuner.

I øvrigt vil regionens øvrige underudvalg blive inddraget afhængigt af hvilke emner, der kommer til at indgå i udviklingsplanen.

Regional Udviklingsplan- og Trafikudvalget vil i 2011 endvidere sætte fokus på opfølgning på regionsrådets politiske tilkendegivelse om grønne transportkorridorer i hovedstadsregionen. Udvalget vil drøfte Region Hovedstadens muligheder for at fremme konkrete projekter og tiltag, der understøtte budskaberne i den politiske tilkendegivelse. Dette kan ske via udvikling af konkrete forslag til initiativer, projekter og analyser samt via aktiv formidling af Region Hovedstadens synspunkter til nøgleinteressenter på området.

Udvalget vil følge implementeringen af den øresundsregionale udviklingsstrategi - særligt med fokus på projekter og initiativer, der følger op på temaet: Tilgængelighed og mobilitet. Udvalget vil især have sat fokus på og drøfte den regionale tilgængelighed og bæredygtighed, samt mulighederne for etablering af en grøn transportkorridor på bane mellem STRING-regionerne via Femern-forbindelsen.

I forbindelse med Region Hovedstadens byggeprojekter inddrages Regional Udviklingsplan- og Trafikudvalget for at sikre kvaliteten og varetagelsen af de politiske fokuspunkter på tværs af byggerierne.

Med henblik på en afrapportering til regionsrådet vil udvalget sætte fokus på:

- Hospitalsbyggerierne og samspillet med den trafikale infrastruktur i regionen.

Udvalget afrapporterer til regionsrådet og følgegrupperne med liste over opmærksomhedspunkter. Afrapporteringen sker inden 1. april 2011. Underudvalget følger derudover løbende med i udviklingen indenfor området. Hvis det giver anledning til ændringer eller supplerende opmærksomhedspunkter, overgives disse til følgegrupperne.

Spørgsmålet om udvalgets inddragelse i regionens byggeprojekter vil indgå i en samlet sag til forretningsudvalget i december 2010.

Regional Udviklingsplans- og Trafikudvalgs møde den 2. december 2010

Sag nr. 6

Emne: Mødeplan for Regional udviklingsplan og trafikudvalget 2011

Bilag: 1

# MØDEPLAN 2011- UDKAST - MIK – RUT - UFO

| JANUAR 2011 |       | FEBRUAR 2011 |     | MARTS 2011 |                | APRIL 2011 |                                       | MAJ 2011 |             | JUNI 2011 |                   |
|-------------|-------|--------------|-----|------------|----------------|------------|---------------------------------------|----------|-------------|-----------|-------------------|
| L1          | Nytår | T 1          | RR  | T 1        | MIK            | F 1        |                                       | S 1      |             | O 1       | UFO               |
| S2          |       | O 2          |     | O 2        | UFO            | L 2        |                                       | M 2      | 18          | T 2       | Kr.himmelfartsdag |
| M 3         | 1     | T 3          |     | T 3        | RUT            | S 3        |                                       | T 3      | MIK         | F 3       |                   |
| T 4         |       | F 4          |     | F 4        |                | M 4        | 14                                    | O 4      | UFO         | L 4       |                   |
| O 5         |       | L 5          |     | L 5        |                | T 5        |                                       | T 5      | RUT         | S 5       | Grundlovsdag      |
| T 6         |       | S 6          |     | S 6        |                | O 6        |                                       | F 6      |             | M 6       | 23                |
| F 7         |       | M 7          | 6   | M 7        | 10             | T 7        |                                       | L 7      |             | T 7       |                   |
| L 8         |       | T 8          | MIK | T 8        |                | F 8        |                                       | S 8      |             | O 8       |                   |
| S 9         |       | O 9          | UFO | O 9        |                | L 9        |                                       | M 9      | 19          | T 9       | RUT               |
| M 10        | 2     | T 10         | RUT | T 10       |                | S 10       |                                       | T 10     |             | F 10      |                   |
| T 11        |       | F 11         |     | F 11       |                | M 11       | 15                                    | O 11     |             | L 11      |                   |
| O 12        |       | L 12         |     | L 12       |                | T 12       | FU                                    | T 12     |             | S 12      | Pinsedag          |
| T 13        |       | S 13         |     | S 13       |                | O 13       |                                       | F 13     |             | M 13      | 2. pinsedag 24    |
| F 14        |       | M 14         | 7   | M 14       | 11             | T 14       | Danske Regioners<br>generalforsamling | L 14     |             | T 14      | FU                |
| L 15        |       | T 15         |     | T 15       | FU             | F 15       |                                       | S 15     |             | O 15      |                   |
| S 16        |       | O 16         |     | O 16       |                | L 16       |                                       | M 16     | 20          | T 16      |                   |
| M 17        | 3     | T 17         |     | T 17       |                | S 17       |                                       | T 17     | FU          | F 17      |                   |
| T 18        |       | F 18         |     | F 18       |                | M 18       | 16                                    | O 18     |             | L 18      |                   |
| O 19        |       | L 19         |     | L 19       |                | T 19       |                                       | T 19     |             | S 19      |                   |
| T 20        |       | S 20         |     | S 20       |                | O 20       |                                       | F 20     | St. Bededag | M 20      | 25                |
| F 21        |       | M 21         | 8   | M 21       | 12             | T 21       | Skærtorsdag                           | L 21     |             | T 21      | RR                |
| L 22        |       | T 22         |     | T 22       | RR             | F 22       | Langfredag                            | S 22     |             | O 22      |                   |
| S 23        |       | O 23         |     | O 23       |                | L 23       |                                       | M 23     | 21          | T 23      |                   |
| M 24        | 4     | T 24         |     | T 24       | KL's           | S 24       | Påskedag                              | T 24     | RR          | F 24      |                   |
| T 25        | FU    | F 25         |     | F 25       | delegeret møde | M 25       | 2. påskedag 17                        | O 25     |             | L 25      |                   |
| O 26        |       | L 26         |     | L 26       |                | T 26       | RR                                    | T 26     |             | S 26      |                   |
| T 27        |       | S 27         |     | S 27       |                | O 27       |                                       | F 27     |             | M 27      | 26                |
| F 28        |       | M 28         | 9   | M 28       | 13             | T 28       |                                       | L 28     |             | T 28      |                   |
| L 29        |       |              |     | T 29       | MIK            | F 29       |                                       | S 29     |             | O 29      |                   |
| S 30        |       |              |     | O 30       | UFO            | L 30       |                                       | M 30     | 22          | T 30      |                   |
| M 31        | 5     |              |     | T 31       | RUT            |            |                                       | T 31     | MIK         |           |                   |

FU: Forretningsudvalget kl. 8.30

MIK= BLÅ UFO=RØD

RUT=GUL

RR: Regionsrådet kl. 17.00

Antal udvalgs møder = 8 stk

Uge 14 uddannelsesrejse til San Francisco - Uge 40 uddannelsesrejse til Skotland - Uge 47 uddannelsesrejse til Sydkorea

# MØDEPLAN 2011 - UDKAST - MIK – RUT - UFO

| JULI 2011 |    | AUGUST 2011 |               | SEPTEMBER 2011 |            | OKTOBER 2011 |     | NOVEMBER 2011 |            | DECEMBER 2011 |               |
|-----------|----|-------------|---------------|----------------|------------|--------------|-----|---------------|------------|---------------|---------------|
| F 1       |    | M 1         | 31            | T 1            | RUT        | L 1          |     | T 1           | MIK        | T 1           | RUT           |
| L 2       |    | T 2         |               | F 2            |            | S 2          |     | O 2           |            | F 2           |               |
| S 3       |    | O 3         |               | L 3            |            | M 3          | 40  | T 3           | RUT        | L 3           |               |
| M 4       | 27 | T 4         |               | S 4            |            | T 4          |     | F 4           | FU-seminar | S 4           |               |
| T 5       |    | F 5         |               | M 5            | 36         | O 5          |     | L 5           | FU-seminar | M 5           | 49            |
| O 6       |    | L 6         |               | T 6            |            | T 6          |     | S 6           |            | T 6           | FU            |
| T 7       |    | S 7         |               | O 7            |            | F 7          |     | M 7           | 45         | O 7           |               |
| F 8       |    | M 8         | 32            | T 8            |            | L 8          |     | T 8           | FU         | T 8           |               |
| L 9       |    | T 9         | Budgetseminar | F 9            |            | S 9          |     | O 9           |            | F 9           |               |
| S 10      |    | O 10        |               | L 10           |            | M 10         | 41  | T 10          |            | L 10          |               |
| M 11      | 28 | T 11        | FU 1. beh.    | S 11           |            | T 11         | FU  | F 11          |            | S 11          |               |
| T 12      |    | F 12        |               | M 12           | 37         | O 12         |     | L 12          |            | M 12          | 50            |
| O 13      |    | L 13        |               | T 13           | FU 2. beh. | T 13         |     | S 13          |            | T 13          | RR            |
| T 14      |    | S 14        |               | O 14           |            | F 14         |     | M 14          | 46         | O 14          |               |
| F 15      |    | M 15        | 33            | T 15           | .          | L 15         |     | T 15          | RR         | T 15          |               |
| L 16      |    | T 16        | RR 1. beh.    | F 16           |            | S 16         |     | O 16          |            | F 16          |               |
| S 17      |    | O 17        |               | L 17           |            | M 17         | 42  | T 17          |            | L 17          |               |
| M 18      | 29 | T 18        |               | S 18           |            | T 18         |     | F 18          |            | S 18          |               |
| T 19      |    | F 19        |               | M 19           | 38         | O 19         |     | L 19          |            | M 19          | 51            |
| O 20      |    | L 20        |               | T 20           | RR 2. beh. | T 20         |     | S 20          |            | T 20          |               |
| T 21      |    | S 21        |               | O 21           |            | F 21         |     | M 21          | 47         | O 21          |               |
| F 22      |    | M 22        | 34            | T 22           | .          | L 22         |     | T 22          |            | T 22          |               |
| L 23      |    | T 23        |               | F 23           |            | S 23         |     | O 23          |            | F 23          |               |
| S 24      |    | O 24        |               | L 24           |            | M 24         | 43  | T 24          |            | L 24          |               |
| M 25      | 30 | T 25        |               | S 25           |            | T 25         | RR  | F 25          |            | S 25          | Juledag       |
| T 26      |    | F 26        |               | M 26           | 39         | O 26         | UFO | L 26          |            | M 26          | 2. Juledag 52 |
| O 27      |    | L 27        |               | T 27           | MIK        | T 27         |     | S 27          |            | T 27          |               |
| T 28      |    | S 28        |               | O 28           | UFO        | F 28         |     | M 28          | 48         | O 28          |               |
| F 29      |    | M 29        | 35            | T 29           | RUT        | L 29         |     | T 29          | MIK        | T 29          |               |
| L 30      |    | T 30        | MIK           | F 30           |            | S 30         |     | O 30          | UFO        | F 30          |               |
| S 31      |    | O 31        | UFO           |                |            | M 31         | 44  |               |            | L 31          |               |

FU: Forretningsudvalget kl. 8.30

MIK= BLÅ    UFO=RØD    RUT=GUL

RR: Regionsrådet kl. 17.00

Antal udvalgsmøder = 8 stk

Uge 14 uddannelsesrejse til San Francisco - Uge 40 uddannelsesrejse til Skotland - Uge 47 uddannelsesrejser til Sydkorea

Regional Udviklingsplans- og Trafikudvalgs møde den 2. december 2010

Sag nr. 7

Emne: Meddelelser

Bilag: 2

**LOGO fra KL, DR og TRM indsættes**

## **Rapport fra arbejdsgruppe om kollektiv trafik mellem KL, Danske Regioner og Transportministeriet**

Transportministeriet, Danske Regioner og KL har i en fælles arbejdsgruppe udarbejdet nedenstående notat til styrkelse af den regionale og lokale kollektive trafik. Notatet er et bidrag i den videre proces, hvor Transportministeriet evaluerer den eksisterende lov om trafikselskaber.

### **1. Indledning**

Transportministeren understreger i redegørelsen om kollektiv trafik, at det er vigtigt, at brugeren sættes i centrum og oplever et sammenhængende tilbud fra den kollektive trafik – hvad enten der drejer sig om trafikinformation, billettyper, eller for muligheder for smidigt skifte mellem tog og bus osv.

Disse synspunkter vil indgå i vurderingen af lov om trafikselskaber: Danner loven et godt udgangspunkt for, at kunden sættes i centrum, og sikrer loven og dens anvendelse et alsidigt og sammenhængende trafikudbud?

Vigtige elementer i dette er:

- at køreplanerne mellem de forskellige transportformer er samordnet i højest mulig grad
- at kundeinformation er integreret og så vidt muligt dynamisk
- at skift mellem alle transportformerne kan ske gnidningsfrit

Endvidere bør den kollektive trafik prismæssig være konkurrencedygtig og taksterne gennemskelige for brugerne.

Det er vigtigt, at den kollektive trafik er velfungerende, og kunden er sat i centrum både for at sikre kunderne en god service, og for at den kollektive trafik kan øge sin markedsandel.

KL, Danske Regioner og Trafikselskaberne i Danmark har udarbejdet ”Visioner for den regionale og lokale kollektive trafik”, som bl.a. ligger til grund for de tre parter arbejder med kollektiv trafik.

KL, Danske Regioner og Transportministeriet er enige om, at det er vigtigt, at strukturen for trafikselskaberne er således, at det giver de bedste betingelser for, at bustrafikken og lokalbanerne kan bidrage til trafikforligets målsætning om, at størstedelen af den fremtidige trafikvækst skal ske i den kollektive transport, samt at den kollektive trafik skal bidrage til at mindske trængslen og trafikens klimapåvirkning.

## **2. Kommunale/regionale erfaringer med Lov om Trafikselskaber**

Lov om Trafikselskaber har nu virket i 3 år. Det er derfor tid til at se nærmere på, hvorledes loven har virket i praksis og drøfte de gode og dårlige erfaringer, og hvad der eventuelt skal ske af justeringer.

Nogle af disse løsninger vil kræve lovændringer, mens andre kan realiseres under den nuværende lov.

Den kollektive trafik har mange funktioner i et moderne samfund lige fra betjening af pendlertrafik til transport af uddannelsessøgende og generel betjening af borgere der ikke har mulighed for at transportere sig selv, eller som prioriterer at benytte sig af et offentligt tilbud.

Kollektiv trafik er således et af flere midler, som myndighederne kan tage i anvendelse for at nå en række lokale, regionale og nationale mål som f.eks. vækst, uddannelse, landdistriktsudvikling, reduktion af trængsel, CO<sub>2</sub>-reduktion osv.

Det er af stor betydning, at kommuner og regioner har bedst muligt rum for at anvende dette virkemiddel på den mest hensigtsmæssige måde til opnåelse af de vedtagne målsætninger.

Det indebærer, at kommuner og regioner får mulighed for at sætte en klar dagsorden for den kollektive trafiks bidrag til målopfyldelse, at det bliver muligt for myndighederne at prioritere og styre udgifterne til den kollektive trafik, og at myndighederne har et velfungerende samarbejde om et sammenhængende kollektivt trafiksystem.

### **2.1. Økonomi og budgetter**

#### **2.1.1 Styring af økonomien i trafikselskaberne**

KL og Danske Regioner finder, at de seneste års erfaringer med lov om trafikselskaber har vist, at regioners og kommuners muligheder for at styre udgifterne til kollektiv trafik ikke er tilfredsstillende. Kollektiv trafik er en betydelig udgift i myndighedernes budgetter. Derfor er der behov for at sikre en højere grad af forudsigelighed i udgifterne, samt at sikre et bedre grundlag for styring på lige fod med andre kommunale og regionale udgiftsområder. Der er desuden behov for, at der sikres kraftigere incitamenter for trafikselskaberne til at sikre et hensigtsmæssigt rutenet, en effektiv drift og overholdelse af deres budgetter.

En udfordring er, at de faktiske udgifter til trafikselskaberne kan afvige fra budgetterne. Disse afvigelser udlignes af regioner og kommuner ved efterfølgende ekstrabevillinger eller tilbagebetalinger, hvilket medfører uhensigtsmæssige udsving i kommunernes og regionernes udgifter til kollektive trafik.

Trafikselskaberne eneste indtægtskilder er tilskud fra regioner og kommuner og passagerindtægter. De har derfor behov for øgede tilskud fra regioner og kommuner til dækning af de ekstraudgifter, de måtte stå med efter et budgetår. Efterregningerne skyldes især at den faktiske udvikling af kontraktudgifterne i trafikselskaberne er svær at forudse, samt at det er vanskeligt at skønne passagerindtægter. I praksis udlignes trafikselskabets budgetunderskud ved efterregninger et eller to år efter det faktiske udgiftsår.

Udover omkostningsstigninger i kontraktperioden kan nye udbud medføre ændrede (større eller mindre) driftsomkostninger, der ikke kan forudses ved budgetlægningen. De faktiske tilbudspriser vil bl.a. afhænge af markedssituationen i det pågældende område, og hvordan udbuddet er sammensat.

Trafikselskabernes behov for dækning af ekstra udgifter ift. den aftalte kørsel står i modsætning til kommuner og regioners behov for større budgetsikkerhed. Udfordringen er at få de to hensyn til at mødes.

I den nuværende praksis er risikoen for ændringer i omkostninger placeret i trafikselskaber og dermed i regioner og kommuner. Fordelen er, at man dermed sikrer flest bydere samt lavere tilbudspriser, idet operatørerne alternativt ville tage sig betalt for at bære den økonomiske risiko.

### Løsningsmuligheder

KL og Danske Regioner finder, at der er behov for at give trafikselskaberne større incitamenter til at overholde budgetterne, bl.a. ved benchmark af udgifter og indtægter.

Endvidere kan der opstilles forskellige kombinationer af løsninger på problemet med efterreguleringer:

- Operatør pålægges usikkerhed ved omkostningsstigning i kontraktperioden udover almindelig prisstigning. Det må forventes at fordyre kontaktpriisen og mindske antallet af udbydere. Operatøren vil have mulighed for at forsikre sig mod prisstigninger (især på olie). F.eks. har Arriva indgået aftale med et olieselskab mod prisstigninger i forbindelse med tilbud på togdrift
- Regioner og kommuner kan indgå flerårige hensigtserklæringer/rammeaftaler med trafikselskaberne vedrørende hele eller dele af budgettet for kollektiv trafik, idet trafikselskabet må dække budgetoverskridelser inden for de følgende års budgetter, men tilsvarende også kan disponere over budgetbesparelser fra fx effektiviseringer og ekstra passagerindtægter i efterfølgende år. Finansiering af underskuddet i de år hvor Trafikselskabet ikke disponerer over en tidligere budgetbesparelse kan ske gennem lån fra kommunekredit.
- Flerårige rammeaftaler vil give større sikkerhed for trafikselskabet, men vil samtidig stille større krav til budgetstyring. Kommuner og Regioner har som ejer af trafikselskaberne mulighed for, at stille krav om årlige procentvis effektivisering af driften. Trafikselskabernes budgetstyring kunne herigennem bringes i overensstemmelse med budgetvilkårene for kommunernes og regionernes øvrige opgaveområder.

Ovenstående kan løse problemer ved udsving i olie eller kontraktpriiser. Hvis oliepriserne systematisk stiger mere end de øvrige priser over en årrække, vil det medføre større omkostninger ved samme kørsel, i den grad det ikke modvirkes af effektivitetsstigninger. Dette problem vil ikke blive løst ved nogen af de ovenforstående metoder

### **2.1.2. Sammenhæng i forhold til budgetlægning og prioritering**

Kommuners og regioners mulighed for prioritering af kollektiv trafik vanskeliggøres også på grund af manglende sammenhæng i budgetlægning og prioritering.

Trafikselskabernes budgetter vedtages senest d. 15. september, dvs. før regioner og kommuner skal vedtage budgetter. Derfor kan myndighederne ikke prioritere udgifterne til den kollektive trafik i sammenhæng med øvrige ansvarsområder.

Den manglende sammenhæng mellem planlægning og prioritering hos myndigheder og i selskaber fører i nogle tilfælde til genplanlægning i trafikselskabet, fordi kommuner eller region ændrer på deres bestillinger, efter at trafikselskabet har vedtaget budgettet og er gået i gang med planlægning efter dette. Dette kan også føre til, at der danner sig et uklart billede i offentligheden ift. ansvaret for varetagelsen af opgaven med den kollektive trafik, idet det fremstår, som om det er trafikselskabet, som fastlægger serviceniveauet. Der er således eksempler på, at trafikselskabet melder ud, når budgettet er vedtaget, hvorefter man må ud og lave om på udmeldinger om ruter mv., når myndighederne har vedtaget budgetter.

I forhold til den kollektive trafiks image, er det hensigtsmæssigt, at alle tre parter holder tæt kontakt og foretager samlede udmeldinger om ændrede ruter, budgetforhold mv. , som kan påvirke kundernes tillid til sektoren.

#### Løsningsmuligheder:

KL og Danske Regioner mener, at der er behov for at sikre en tidsmæssig sammenhæng mellem trafikselskabernes budgetprocedure og vedtagelse og myndighedernes procedurer og vedtagelser. KL og Danske Regioner foreslår derfor, at trafikselskabernes budgetter først vedtages efter, at regioner og kommuner har vedtaget deres den 15. oktober.

Der vil være flere fordele ved dette tidsmæssige forløb. Det ændrede forløb vil gøre det klart, at det er kommuner og regioner, som fastlægger serviceniveauet i den kollektive trafik, og trafikselskabet der udfører. Ændringen vil desuden være et incitament til en tættere dialog mellem trafikselskab og kommuner/region, idet trafikselskabet vil have behov for informationer fra region og kommuner om forventninger til budgettet.

Samtidig vil ændringen sikre, at den officielle statistik for trafikselskaberne afspejler både trafikselskabers og kommuner/regioners budget og ikke som nu kun trafikselskabernes. Derved øges gennemsigtigheden af trafikselskabernes økonomi for myndighederne. Det ændrede tidspunkt vil dog ikke løse problemet med, at efterregulering indgår i trafikselskabets regnskab i et andet år end i regioners og kommuners regnskaber. Derfor bør der fortsat være særskilt fokus på problemer vedr. efterregulering og også opgørelse af efterreguleringen i regnskaberne og statistik vedrørende trafikselskaberne.

Trafikselskaberne vil opleve ændring af tidspunktet for budgetgodkendelse, som en udfordring. Det kan løses ved at der på forhånd er aftaler om, fra hvilket tidspunkt det vil være muligt for trafikselskabet at revidere køreplaner og ændre i antal køreplantimer. En bedre tidsmæssig sammenhæng mellem budgetlægningen indebære således også, at kommuner og regioner må acceptere, at det vedtagne serviceniveau implementeres med eksempelvis 4/12 i det kommende budgetår. Dette vilkår kendes fra andre kommunale opgaveområder eksempelvis folkeskolen. Alle parter har derfor en interesse i, at ændringer i forbindelse med budgetplanlægningen bliver så små som overhovedet muligt, og annonceres så tidligt som muligt. Det er også i overensstemmelse med kundernes behov for sikkerhed i kørslen.

### **2.1.3. Mulighed for øget gennemsigtighed på tværs**

Som nævnt tidligere oplever kommuner og regioner generelt, at det er vanskeligt at styre udgifterne til den kollektive trafik. Her skal særligt fremhæves, at man oplever, at det er vanskeligt at gennemskue økonomien i trafikselskaberne, herunder særligt i forbindelse med efterreguleringer mv.

Dette fører bl.a. til, at flere kommuner stiller spørgsmålstejn ved, om trafikselskaberne drives effektivt. Særligt kommuner, der tidligere selv har drevet bustrafik, oplever, at administrationen af området er blevet dyrere. En af måderne, man kan komme den slags kritik til livs på, er ved at sikre gennemsigtighed.

Der er i dag ikke krav om ensartet praksis for opgørelser ift. regnskaber i selskaberne. Det betyder bl.a., at det er vanskeligt at få overblik over omkostningsudviklingen i selskaberne, f.eks. på det administrative område, men også helt generelt.

#### Løsningsmuligheder:

KL og Danske Regioner finder, at en fælles kontoplan og konteringspraksis vil styrke dokumentations- og styringsgrundlaget og vil muliggøre sammenligning af budget og regnskabstal på tværs af trafikselskaberne. Det vil således blive bedre muligheder for benchmark af selskaberne.

Parterne er enige om at undersøge nærmere, om der kan udarbejdes en fælles kontoplan for trafikselskaberne. Der nedsættes en arbejdsgruppe, der skal se på dette.

Endvidere skal KL's og Danske Regioners ønske om at få større samtidighed mellem trafikselskabernes og ejernes budgetter (jf. afsnit 2.1.2) også ses i lyset af et ønske om større konsistens mellem Trafikstyrelsens statistik og kommuners/regioners egne budgetter og regnskaber

Af hensyn til at sikre størst mulig gennemsigtighed foreslår KL og Danske Regioner, at "oversættelsesproceduren" mellem trafikselskabernes egne regnskabsopgørelser og Trafikstyrelsens opgørelser heraf formidles tydeligt i Trafikstyrelsens statistik.

## **2.2 Samarbejde**

### **2.2.1 Styrkelse af det forpligtigende samarbejde på tværs lokalt/regionalt**

En af ambitionerne i strukturreformen var, at man ved at gøre alle kommuner og regioner til ejere af trafikselskaberne, kunne opnå koordinering af den regionale og lokale kollektiv trafik.

Erfaringerne viser, at man nogle steder er lykkedes med at skabe et godt samarbejde om fælles mål, mens det andre steder har været vanskeligt at få dette samarbejde til at fungere. Der hvor udfordringerne viser sig, vedrører de både samarbejdet mellem regioner og kommuner, mellem kommunerne indbyrdes og mellem de to myndigheder og trafikselskabet.

Når det handler om samarbejdet mellem regioner og kommuner, er udviklingen i det lokale og regionale rutenet nogle steder præget af, at den fælles koordinering mellem kommuner og regioner ikke har været tilstrækkelig. Dette vedrører både samarbejdet på det overordnede niveau og i forbindelse med beslutninger om konkrete bestillinger.

KL og Danske Regioner finder derfor, at der er behov for, at det fremadrettede samarbejde får en mere forpligtigende karakter. Dette gælder særligt det overordnede samarbejde mellem kommunalbestyrelser og regionsråd som bestillere af kollektiv trafik og som de, der fastsætter serviceniveauet via kravene til trafikselskaberne.

Målet med et mere forpligtigende politisk samarbejde er, at sikre enighed om et strategisk grundlag, som udtryk for en fælles forståelse af mål og retning i den generelle udvikling af den kollektive trafik i sammenhæng med den øvrige udvikling i det geografiske område. Der kunne eksempelvis stilles krav til, at et fælles strategisk grundlag tager stilling til udviklingsbehov og muligheder, ligesom de økonomiske konsekvenser af omlægning af ruter og serviceniveau kan adresseres.

Kravene til det forpligtigende samarbejde skal ikke stå i vejen for, at man lokalt kan vurdere hvilke metoder og processer man finder mest hensigtsmæssige i det konkrete samarbejde. Jævnfør denne metodefrihed kan samarbejdet f.eks. ske i de øvrige politiske fora, hvor kommuner og regioner mødes.

Det strategiske grundlag skal udmøntes i trafikplanen. Ift. trafikplanen er der således behov for at ændre på kravene til udarbejdelsen af denne, så kommuner, regioner og trafikselskaber i fællesskaber sikrer udmøntningen af det strategiske grundlag.

Samarbejdet på bestillingsniveau handler efterfølgende om, at få implementeret både fælles overordnede målsætninger og separate/lokale behov og mål gennem de enkelte aktørers bestillinger af kollektiv trafik. Her er der flere steder brug for en tættere koordinering i planlægningen af og forløbet op til bestillingerne afgives.

Mellem kommuner og trafikselskaber er der med erfaringer fra nogle steder i landet behov for at få afklaret, hvilke ydelser der ligger indenfor det alm. bidrag til Trafikselskabet og hvilke ydelser der skal betales ekstra for. For eksempel finder nogle kommuner det uklart, hvor meget rådgivning de kan modtage af trafikselskabet uden at betale ekstra for ydelsen. Dvs. opgave- og rollefordelingen mellem selskaberne og myndighederne er ikke altid entydig klar, hvilket nogen steder giver udfordringer i det daglige.

#### Løsningsmuligheder:

Der er behov for at undersøge, om lov om trafikselskaber på en bedre måde kan understøtte et mere forpligtigende samarbejde om den kollektive trafik mellem kommuner og regioner og med trafikselskaberne. Det forpligtigende samarbejde kan ske ved at partnerne forpligtiges til at udarbejde et fælles strategisk grundlag for arbejdet med kollektiv trafik inden for et trafikselskabs område. Her er det helt centralt med en åben og gensidig dialog mellem region og kommuner lokalt, som giver mulighed for at drøfte hinandens synspunkter og giver tid og rum til at finde løsninger.

I det udvidede politiske samarbejde bør der være fokus på processer, der sikrer politisk ejerskab og enighed om det strategiske grundlag for det løbende arbejde med den kollektive trafik. Formålet bør

være at understøtte de øvrige kommunale og regionale mål for området og en koordineret og sammenhængende kollektiv trafik på tværs af de regionale og kommunale myndighedsansvar. Herunder understøtter kvalitet og effektiv ressourceudnyttelse i opgaveløsningen. Det er helt centralt, at man ad denne vej får styrket samarbejdet mellem regioner, kommuner og trafikselskaber.

### **2.2.2 Arbejdsdeling mellem regioner og kommuner**

Af lov om trafikselskaber fremgår det, at regionerne skal varetage privatbaner og busruter af regional betydning. I Østdanmark betales lokale busruter, som kun betjener én kommune, af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner. I Vestdanmark skal kommunerne betale for kommunens forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser.

Opgavefordelingen beskrives således indirekte via finansieringsbestemmelserne. Den meget overordnede beskrivelse af opgavedelingen mellem kommuner og regioner har nogle steder givet anledning til en del debat mellem de to parter om, hvem der har ansvaret for hvad. Andre steder har man sikret en god trafikdækning ved et tæt samarbejde.

De steder, hvor der har været debat om finansieringen, har det givet problemer ift. at få dækket behovet for offentlig trafik til udvalgte områder eller særlige brugergrupper – fx ift. betjening af ungdomsuddannelser.

#### Løsningsmuligheder

KL og Danske Regioner finder, at hensynet til, at der fortsat kan ske udvikling i løsningen af opgaven med den kollektive trafik skal veje tungt, og det er vigtigt ikke at cementere de nuværende løsninger, via ufleksible beskrivelser af opgavefordelingen. Uklar opgavefordeling bør derfor, jf. afsnit 2.2.1, primært løses via samarbejde. Det er således vigtigt at bevare fleksibilitet i lovens bestemmelser på dette område, således at det er muligt i fællesskab at finde lokale løsninger rundt i landet.

Den forpligtende dialog mellem kommuner og region skal omfatte en afklaring af snitflader mellem kommunale og regionale ruter, herunder økonomi. Denne dialog skal ligge tidligt i forløbet i forbindelse med eventuelle ændringer af trafikplaner og ruter.

### **2.2.3. Finansieringsmodel for administrative omkostninger på Sjælland**

Lov om trafikselskaber udstikker to forskellige sæt retningslinjer for finansiering af trafikselskaberne i hhv. Østdanmark og Vestdanmark, hvilket har betydning for fordeling af udgifterne mellem ejerne.

Øst for Storebælt er den økonomiske byrdefordeling som ejere anderledes end i resten af landet, idet regionerne betaler alle administrationsomkostninger. Dette problem bør der særskilt findes nogle løsninger på., da det har givet anledning til en række konflikter mellem parterne om, hvad der er fællesomkostninger, og hvad der er rutespecifikke omkostninger. Desuden har det medført en forskellig interesse for at sikre effektiviseringer af selskabets drift. Det har endvidere medført en anden afgrænsning mellem regionale og kommunale ruter end i det øvrige land. I Vestdanmark er den økonomiske byrdedeling som ejer mere lige. Regionerne har desuden økonomisk vetoet, når det gælder retningslinjer for finansiering af selskabet.

### Løsningsmuligheder:

Ift. den skæve byrdefordeling mellem regioner og kommuner i hovedstadsområdet anbefaler parterne, at der ses på, om der er behov for at ændre på princippet om, at administrationsomkostningerne i Movia udelukkende betales af regionerne. Dvs. det anbefales, at byrdefordelingen i hovedstadsområdet bliver, som den er i resten af landet, hvor kommuner og regioner begge finansierer administrationsomkostninger efter en aftalt byrdefordeling baseret på brug af selskabets ydelser.

### **2.3. Samarbejde med staten om kollektiv trafik**

Det er erfaringen mellem kommuner, regioner og stat, at der er behov for en højere grad af forpligtigelse i samarbejdet mellem parterne. Dette gælder både koordinering ift. at sikre en sammenhængende kollektiv trafik mellem busser og tog samt for at sikre, at kommuner og regioner har mulighed for at lave helhedsorienteret planlægning.

En tættere dialog mellem trafikselskaber, regioner og kommuner på den ene side og togoperatørerne og toginfrastrukturforvaltere på den anden en forudsætning for, at den kollektive trafik kan planlægges af regioner og kommuner som et samlet tilbud til kunderne. Her er et øget samarbejde om stationer, standsningsmønstre, trafikinformation og billettilbud nødvendigt, og samarbejde bør gøres til en del af lovgivningen.

Det er en kommunal kerneopgave at sikre en helhedsorienteret kommuneplanlægning, herunder en sammenhæng mellem arealudlæg og hurtige og hensigtsmæssige transportmuligheder for borgere og virksomheder samt i forhold til andre lokale forpligtelser. Det stiller krav om en langt tættere koordinering og dialog med staten omkring tilrettelæggelse af togdrift, udbygning af vejnettet, placering af infrastrukturanlæg mv.

Det er en regional opgave at udarbejde en Regional Udviklingsplan, som på grundlag af en helhedsvurdering beskriver den ønskelige fremtidige udvikling af regionen, bl.a. omfattende erhverv, uddannelse og beskæftigelse. Den regionale udviklingsplan skal desuden redegøre for sammenhængen mellem den statslige og den kommunale planlægning for infrastruktur. Det giver tilsvarende regionerne behov for koordinering med staten om infrastruktur, standsningsmønstre for tog mv.

Mange kommuner og regioner oplever, at den manglende dialog og koordinering sætter nogle begrænsninger for kommuners og regioners mulighed for at lave helhedsorienteret trafik- og mobilitetsplanlægning. Eksempelvis er kommunernes planlægning bundet af lokaliseringsprincippet om stationsnærhed, der tilsigter en byfortætning omkring stationerne. Dette giver dog kun mening i en situation, hvor togdriften understøtter denne byfortætning.

Også i forbindelse med planlægning for større institutioner er der behov for en bedre koordinering, ikke mindst mellem statslige instanser. Flere kommuner oplever, at det alene er kommunen, der skal sikre helheden, når der skal planlægges for arealudlæg i sammenhæng med løsning af de medfølgende trafikale udfordringer.

### Løsningsmuligheder:

KL og Danske Regioner finder, at der er behov for at etablere et forpligtende samarbejde mellem de tre centrale aktører på trafikområdet stat, regioner og kommuner. Den nuværende konstruktion, hvor kommuner og regioner skal samarbejde i trafikselskabet, og staten står for egen trafikplanlægning, uden at der skal ske en forpligtigende koordinering, er uholdbar.

I forhold til planområdet har kommunerne en selvstændig udfordring, idet kommunerne med planopgaven har en forpligtigelse til at skabe sammenhæng mellem den fysiske planlægning og udviklingen i trafikken, herunder også at understøtte en sammenhængende trafikafvikling i byerne og i det åbne land. Her spiller forbindelserne mellem den lokale kollektive trafikplanlægning, den regionale trafikplanlægning og fx den statslige jernbanedrift en vigtig rolle.

En løsning er jf. KL, Danske Regioner og Trafikselskabernes tidligere omtalte visionsoplæg, at der arbejdes med mobilitetsplanlægning i sammenhæng og på såvel lokalt som regionalt plan som del af løsningen på disse udfordringer.

### **2.3.1. Privatbanerne**

Privatbanerne har stor økonomisk betydning for alle regioner. Det er for regionerne vigtigt, at privatbanerne indgår som en integreret del af det kollektive trafiksystem, og alle regioner har opprioriteret eller vil opprioritere privatbanerne. Der er derfor fra regionerne et ønske om, at loven revideres, så der bliver mere fleksibel mulighed for at udbyde trafik i fællesskab mellem stat og trafikselskab/region. Konkret er der et ønske i Nordjylland om fælles udbud af togtrafik på BaneDanmark- og privatbane-strækninger, men som loven i øjeblikket tolkes af Trafikstyrelsen, er dette pt. ikke muligt. For at sikre så stor en sammenhæng som muligt i det overordnede kollektive trafiksystem, har regionerne herudover et ønske om, at sammenhængen mellem privatbaner og statslige baner adresseres i Transportministeriets kommende jernbanestrategi.

## **2.4. Repræsentation i Trafikselskaberne**

Regionerne og kommunerne har en stor interesse i, at trafikselskaberne er velfungerende, veldrevne og effektive og indgår i et konstruktivt samarbejde med kommuner og regioner. Ligeledes har parterne en fælles interesse i at have en ligeværdig indflydelse på de beslutninger, der træffes i selskabet, og de mest optimale vilkår for at styre udgifterne til området.

Nogle kommuner oplever, at de sidder for langt væk fra selskaberne, og at det til en vis grad skyldes, at de pågældende kommuner er inddirekte repræsenteret i bestyrelsen.

### **Løsningsmuligheder:**

KL finder, at der er behov for at undersøge muligheden for, at alle kommuner bliver mere direkte repræsenteret i deres trafikselskab, uden at det forrykker balancen mellem regioner og kommuner.

Danske Regioner finder, at repræsentationen i bestyrelsen bør afspejle den økonomiske byrdefordeling mellem ejerne.

### **3. Trafikstyrelsens indsamling af data**

Trafikstyrelsen indsamler data på baggrund af 'Bekendtgørelse om trafikselskabers indberetning af data til Trafikstyrelsens landsdækkende database om offentlig servicetrafik' samt "Vejledning om dataindberetning".

Formålet er at give offentligheden almen indsigt i driften af den offentlige servicetrafik samt at gøre det muligt for kommuner, regioner og trafikselskaber at sammenligne forhold vedrørende drift, service og udnyttelse af midlerne i trafikselskaberne.

Nedenstående afsnit er Trafikministeriets beskrivelse af deres dataindsamling og -præsentation. KL og Danske Regioner har som anført i afsnit 2.1.3. et ønske om en øget gennemsigtighed i trafikselskabernes økonomi, herunder at forskellene mellem Trafikselskabernes regnskaber og Trafikstyrelsens statistik formidles klart i statistikken.

#### **3.1. Data fra trafikselskaberne**

Trafikstyrelsen indkalder to gange årligt data for trafikselskaberne.

Der indkaldes data for:

- Handicapkørsel
- Privatbaner
- Buskørsel

Disse tre statistikker dækker samlet trafikselskabernes opgaver.

Trafikselskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning. Der udarbejdes ikke statistik for denne opgavevaretagelse.

Trafikstyrelsen skal anvende de indberettede nøgletal fra trafikselskaberne til at udarbejde oversigter over passagertal, fordeling på lokal og regional rutetrafik, økonomi, takster, køreplantimer og kontraktbetaling pr. operatør og øvrige forhold, der kan være nødvendige til at belyse trafikselskabernes virke.

#### **3.2. Markedet**

Trafikstyrelsen indkalder også data, der skal beskrive den aktuelle markedssituation. Data indsamles årligt fra trafikselskaberne.

Hertil indsamles data for:

- Busentreprenører
- Forventet udbud af buskørsel

De to sidste statistikker bidrager til at beskrive den aktuelle markedssituation samt de kommende udbud.

### **3.3. Statistik om buskørsel**

Da opdelingen af udgifterne i trafikselskaberne ikke er ensartet, igangsatte trafikselskaberne i fællesskab et forslag til en standardiseret opdeling af udgiftsposterne i forbindelse med offentlig buskørsel. Trafikstyrelsen deltog i den sidste fase af arbejdet. Trafikstyrelsen har efterfølgende indarbejdet denne opdeling i indberetningerne af trafikselskabernes regnskaber og budgetter.

Den vigtigste forudsætning for arbejdet med opdelingen på udgiftsformer har været, at alle trafikselskaber opgør udgifterne ens (eller så ens som muligt). Det er det, der skaber forudsætningen for, at man bedre kan sammenligne de forskellige udgiftsniveauer.

Disse nye data muliggør benchmarking af udgiftsfordelingen trafikselskaberne imellem.

Det er endvidere intentionen, at de enkelte kommuner kan genkende deres egne udgifter fordelt på ruter og rutekategori i statistikken, således at der kan foretages konkrete sammenligninger af køreplantimer, antal køreplantimer og en fordeling på forskellige rute kategorier (regional, lokal, skolebusser, bybusser og telebusser). Data fra trafikselskaberne er ved at være så gode, så det må forventes snart at foreligge i statistisk form.

### **3.4. Statistik for privatbanerne**

Privatbanestatistikken er nu omformet således, at den tilsvarende den for bustrafik.

### **3.5. Statistik for handicapkørsel**

Handicapkørslen har et sådanne detaljeringsniveau, der sikrer, at en sammenligning er mulig. Det, der vanskeliggør sammenligningen, er, at ordningerne er meget uensartede.

**NOTAT**Kongens Vænge 2  
3400 Hillerød**Telefon** +45 48 20 50 00**Fax** +45 48 20 56 61**Web** [www.regionh.dk](http://www.regionh.dk)

CVR/SE-nr: 30 11 36 83

Dato: 10. november 2010

**Notat om status på STRING - samarbejdet****Baggrund**

STRING blev etableret i 1999 som et INTERREG – samarbejde mellem de fem regioner som i dag udgør Region Skåne, Region Sjælland, Region Hovedstaden, Schleswig-Holstein og Hamborg. Siden 2006 har samarbejdet fortsat som et frivilligt samarbejde, hvor rammen i dag er Turning Torso deklarationen, som blev underskrevet på det politiske møde i Skåne i juni 2010.

Formålet med samarbejdet er at skabe et førende transregionalt europæisk område for at styrke regionens position i den globale konkurrence og derved blive en fortrækket region at leve, arbejde og investere i. I 2009 blev samarbejdet udviklet yderligere, da parterne på det politiske møde i Lübeck underskrev Lübeck deklarationen, som udpeger syv temaoråder, hvor parterne er enige om at søge at udvikle samarbejdet med konkrete aktiviteter:

- Infrastruktur og transport
- Videnskab og forskning
- Turisme
- Arbejdsmarked og social ansvarlighed
- Bæredygtig udvikling og klimabeskyttelse
- Kultur og uddannelse
- Samarbejde og information

I løbet af 2009/10 har en embedsmandsstyregruppe på baggrund af Lübeck deklarationen arbejdet videre med konkretisering af en række projektforslag og en handlingsplan, som blev forelagt til godkendelse på det politiske forum i Skåne, som fandt sted den 7. og 8. juni i Turning Torso i Malmø.

**Politisk Forum i Skåne**

Region Skåne var vært for dette års politiske forum. Arrangementet gik over to dage og bestod af faglige indlæg og præsentation af projektet "Green STRING Corridor" som Region hovedstaden har haft ansvaret for på første dagen og et møde i det politi-

ske forum på andendagen. Deltagere var formandskaberne for STRING regionerne, politikere samt udvalgte eksperter.

På andendagen blev det et gentlige politiske forum afholdt med deltagelse af formandskaberne fra STRING-regionerne. Her blev det videre samarbejde i STRING drøftet og på baggrund af de udviklingsprojekter, som er udviklet indenfor fokusområderne blev der fremlagt et forslag til en Action Plan, som skal danne grundlaget for det videre STRING-samarbejde. Handlingsplanen blev drøftet og godkendt af STRING-parterne. Udviklingsprojekterne som STRING-partnerne samarbejder om er:

- Developing a Green Transport Corridor
- Science & Research/Science Corridor
- Creating a common labour market
- Cultural Bridges & Joint Tourist Marketing
- Climate Protection & Sustainable Growth/Clean Shipping

Udover projekterne blev det besluttet, at STRING-samarbejdet skal styrkes igennem en ny struktur for samarbejdet. Det blev således besluttet, at der til næste politiske forum, som afholdes af Region Sjælland i sept./okt. 2011 skal fremlægges forslag om etablering af et fælles sekretariat, som kan varetage sekretariatsbetjeningen af STRING-samarbejdet og koordinere udviklingen af projekter.

Som en del af udviklingen af samarbejdet blev det endvidere besluttet, at der skal åbnes op for inddragelse af andre parter i samarbejdet. I dag er Øresundsbron, Femern bæltekommiteen og Øresundskommiteen tætte samarbejdspartner og observatører i styregruppen. Desuden har Helsingørskommunen ønske om, at Københavns Kommune kan bringes ind i samarbejdet. I forhold til Københavns Kommune, så forlyder det fra administrationen, at kommunen er interesseret i en form for samarbejde.

### **Næste skridt**

STRING-samarbejdet er i dag frivilligt og bæres af en fælles politisk interesse af at udvikle samarbejdet mellem regionerne. Mellem de årlige politiske møder er samarbejdet forankret i en administrativ styregruppe, som har haft ansvaret for at drive og udvikle samarbejdet. På det næste møde i styregruppen, som finder sted midt i december, forventes en endelig afklaring på organiseringen af et midlertidigt og et permanent STRING - sekretariat. Der tages ligeledes stilling til mulig udvidelse af deltagerkreds i samarbejdet.



## **Samfundsøkonomisk analyse af Ring 5**

November 2010

## Samfundsøkonomisk analyse af Ring 5

November 2010



## Indholdsfortegnelse

|          |                                                |           |
|----------|------------------------------------------------|-----------|
| <b>0</b> | <b>Resumé.....</b>                             | <b>1</b>  |
| <b>1</b> | <b>Indledning.....</b>                         | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Kort om Ring 5.....</b>                     | <b>4</b>  |
| <b>3</b> | <b>Trafikale effekter.....</b>                 | <b>7</b>  |
| <b>4</b> | <b>Samfundsøkonomisk vurdering.....</b>        | <b>9</b>  |
| 4.1      | Samlet vurdering .....                         | 9         |
| 4.2      | Analysens delelementer.....                    | 11        |
| <b>5</b> | <b>Perspektivering.....</b>                    | <b>14</b> |
| <b>6</b> | <b>Bilag .....</b>                             | <b>15</b> |
| 6.1      | Centrale beregningsmæssige forudsætninger..... | 15        |
| 6.2      | Drift.....                                     | 15        |
| <b>7</b> | <b>Litteraturliste.....</b>                    | <b>16</b> |



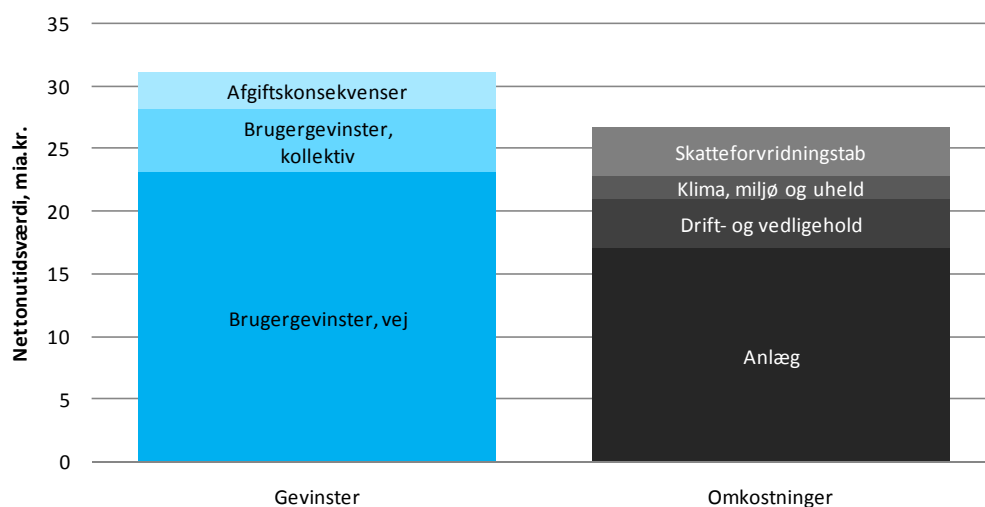
## 0 Resumé

Der er gennemført en indledende samfundsøkonomisk vurdering af at etablere en motorvej og jernbane i Ring 5-korridoren.

Analysen er lavet i henhold til de retningslinjer for samfundsøkonomiske analyser, der er udstukket af Finans- og Transportministeriet. Dog medregner analysen gevinster og omkostninger for alle lande. Endvidere er det forudsat, at der i basisalternativet er etableret en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, hvilket der ikke p.t. foreligger nogen beslutning om.

Analysen viser, at det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning er en god idé at etablere Ring 5, idet gevinsterne mere end opvejer omkostningerne, jf. Figur 1. Den interne rente vurderes at være næsten 6 pct. Det ligger over den grænse, som Finansministeriet har fastsat på 5 pct.

**Figur 1: De samfundsøkonomiske gevinster overstiger de samfundsøkonomiske omkostninger**



Projektet kommer primært bilisterne til gode i form af reduceret rejsetid og trængsel. Rejsende med kollektiv trafik opnår dog også en gevinst i form af reduceret rejse- og skiftetid.

På udgiftssiden tegner anlægsomkostningerne sig for den største del. Dog er der også betydelige omkostninger til drift og vedligehold af den nye infrastruktur og selve togdriften på den nye bane samt omkostninger som følge af flere trafikuheld, et øget udslip af klimagasser samt mere luftforurening og trafikstøj.



Opgørelsen over miljøeffekterne tager ikke hensyn til, at der med anlæggelsen af Ring 5 vil blive flyttet betydelige mængder trafik væk fra de tæt bebyggede områder omkring bl.a. Motorring 3 og den inderste del af Helsingørsmotorvejen, og over til de tyndere befolkede områder omkring Ring 5. Hvis man medregnede denne effekt, ville det øge projektets samfundsøkonomiske rentabilitet.

Projektvurderingen har omfattet de effekter, som sædvanligvis medregnes i samfundsøkonomiske vurderinger af transportprojekter. Der er dog som altid effekter, der ikke er medregnet. Det gælder i denne analyse blandt andet:

- øvrige virkninger på natur og lokalmiljø udover ændringen i kørselsomfang,
- aflastning af det øvrige toget som følge af, at passagerer overflyttes til Ring 5-banen,
- fordele ved ophævelse af arealreservationerne i korridoren.

Analysen har endvidere ikke omfattet en opgørelse af fordele og omkostninger ved at køre godstog i korridoren.

Da der er tale om en vurdering på et tidligt projektstadium, er resultaterne behæftet med nogen usikkerhed. En række følsomhedsanalyser viser dog, at resultatet er relativt robust.



## 1 Indledning

I løbet af de seneste år er der lavet en række analyser af at etablere en Ring 5-forbindelse. Aktuelt er der i IBU-Øresunds regi gennemført en undersøgelse af etablering af såvel en motorvejs- som en jernbaneforbindelse i Ring 5-korridoren. Denne undersøgelse har omfattet udredninger af såvel anlægsøkonomi som de trafikale konsekvenser af etablering af Ring 5.

På den baggrund har Region Hovedstaden bedt Tetraplan og Incentive Partners om at gennemføre en samfundsøkonomisk analyse af at etablere en kombineret vej- og bane-forbindelse i korridoren.

Analysen er baseret på en forudsætning om, at der uanset om Ring 5 anlægges eller ej, etableres en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg for vejtrafik og for passagertrafik på bane. Omkostninger og gevinster ved at etablere den faste forbindelse er således ikke medregnet i analysen.

Analysen inkluderer heller ikke de samfundsøkonomiske omkostninger og gevinster ved at etablere en fast forbindelse for godstransport på bane og potentialet for at køre godstog i korridoren.

Strukturen i rapporten er som følger:

- Kapitel 2 giver en kort beskrivelse af Ring 5-projektet
- Kapitel 3 beskriver de trafikale konsekvenser
- Kapitel 4 beskriver den samfundsøkonomiske vurdering
- Kapitel 5 beskriver perspektiverne for at køre godstog i korridoren.

En oversigt over en række centrale beregningsmæssige forudsætninger er vedlagt i bilaget.



## 2 Kort om Ring 5

Der har gennem en længere årrække været planer om en ny ringforbindelse vest om Hovedstadsområdet. Siden 1973 har der været udlagt arealer til en sådan Ring 5-forbindelse i form af den udpegede transportkorridor mellem Helsingør og Køge.

På det seneste er planerne om en udbygning af Ring 5 igen blevet aktuelle. Transportministeriet har som et led i deres strategiske analyser af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet i 2010 gennemført en række indledende trafikale vurderinger af højklaset vejforbindelse i Ring 5-korridoren.

I IBU-Öresunds regi er der netop gennemført en større undersøgelse af etablering af såvel en motorvejs- som en jernbaneforbindelse i Ring 5-korridoren mellem Helsingør og Køge set i sammenhæng med etableringen af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg (afrapporteret i Rambøll (2010)).

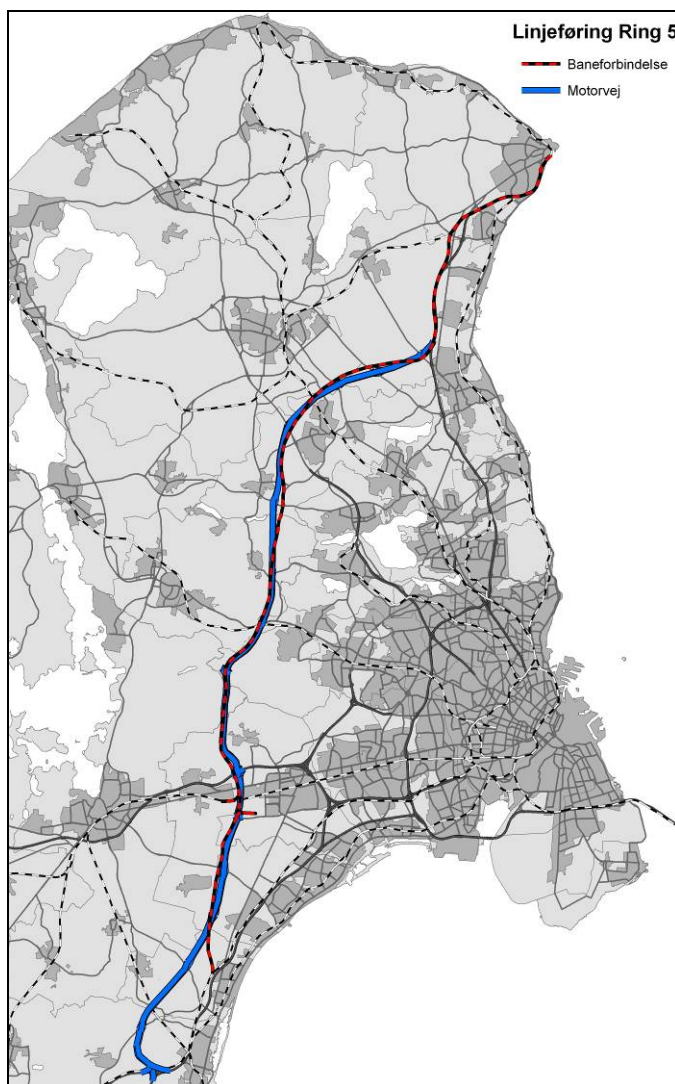
IBU-Öresunds undersøgelse har omfattet opstilling af linieføringsforslag for en kombineret vej- og baneforbindelse med udgangspunkt i den fastlagte transportkorridor. Der er som led i analysen foretaget vurderinger af de trafikale, natur- og miljømæssige samt anlægsøkonomiske konsekvenser af Ring 5-forbindelsen. Linieføringerne for det undersøgte hovedforslag er vist i Figur 2.

Det er her tænkt, at Ring 5 sammen med den kommende Femern Bælt-forbindelse og en fast HH-forbindelse på sigt vil kunne skabe en højklaset transportkorridor mellem Skandinavien og det europæiske kontinent.

Med en Ring 5 motorvejsforbindelse vil trængselsproblemerne på vejnettet om hovedstadsområdet kunne afhjælpes, samtidig med at vejforbindelsen vil skabe en ny tværgående forbindelse i hovedstadsområdet, der vil kunne betjene nye bolig- og erhvervsområder i korridoren og medvirke til give en bedre fremkommelighed mellem de enkelte byfingre.

Med baneforbindelsen skabes bedre muligheder for kortere rejsetider med kollektiv trafik på tværs af byfingrene samtidig med at kapaciteten i togsystemet i hovedstadsområdet øges.

Den 4-sporede motorvej forløber fra Helsingørmotorvejen ved Nivå nord om Allerød og derefter sydpå i den udpegede transportkorridor frem til sammenfletningen mellem Syd- og Vestmotorvejen vest for Køge. Der er på strækningen forudsat etableret tilslutningsanlæg ved Fredensborg Kongevej, Isterødvejen, Allerød Nord, Hillerødmotorvejen, Slangerupvej, Bundsvej, Frederikssundsvej, den kommende Frederikssundmotorvej, Holbækmotorvejen, Sydvej, Tune Landevej, Karlslunde Centervej og Roskildevvej.

**Figur 2: Linjeføringsforslag for vej og jernbane i Ring 5-korridoren**

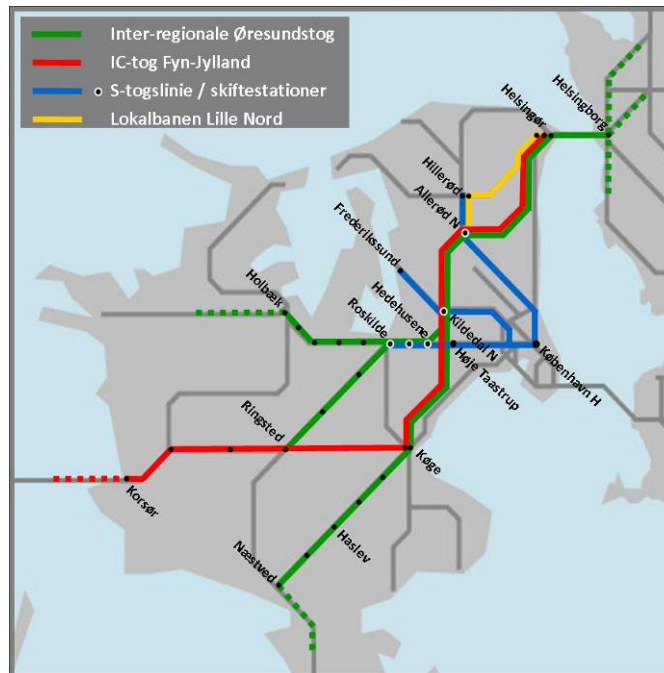
Jernbanen forbinder den forudsatte faste HH-forbindelse og den kommende København-Ringstedbane ved Solrød. På strækningen etableres stationer ved Allerød Nord og ved Kildedal. Jernbanen forudsættes anlagt med en afgrening ved Høje Taastrup til vestbanen mod Roskilde.

Banen er i analysen forudsat betjent af en række linier, som vist på Figur 3 nedenfor. I alt vil der være 4 afgang i timen i hver retning. Hver time kører 2 afgang fra Helsingør mod Roskilde/Kalundborg via afgreningen ved Høje Taastrup, medens 2 afgang trafikerer hele den nye bane fra Helsingør til Køge Nord, hvorfra de fortsætter til enten Nykøbing Falster eller Odense. Baneforbindelsen er derudover planlagt benyttet af godstog over Øresund via en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg med op til af 3 godstog i timen i hver retning (i den samfundsøkonomiske analyse er ikke medregnet ikke effekter relateret til godstransport på bane).



Passagertogene på Ring 5-banen vil være såkaldt Inter-regionale Øresundstog og IC-tog, der kan køre op til 200 km/t, hvorved der kan opnås en køretid mellem Helsingør og Køge Nord på 37 minutter.

**Figur 3: De forudsatte passagertogslinier på Ring 5-banen**



Den samfundsøkonomiske analyse af Ring 5 er gennemført for det opstillede forslag fra IBU-Öresund-analysen til en kombineret motorvej og jernbane i Ring 5-korridoren.



### 3 Trafikale effekter

De væsentligste samfundsøkonomiske fordele ved et infrastrukturprojekt relaterer sig typisk til de opnåede trafikantgevinster i form af sparet rejsetid og ændrede kørsels- og rejseomkostninger for de berørte trafikantgrupper.

Det er derfor nødvendigt, at der som grundlag for den samfundsøkonomiske analyse foreligger en opgørelse af projektets trafikale effekter.

I IBU-analysen er de trafikale konsekvenser for såvel vejtrafikken som den kollektive trafik af etablering af Ring 5-forbindelse blevet belyst baseret på prognoseberegninger med trafikmodellen OTM 5.1 for hovedstadsområdet.

Der er gennemført prognoseberegninger for et alternativ med den kombinerede udbygning af Ring 5 og for et basisalternativ, hvor Ring 5 ikke er forudsat anlagt. De beregnede trafikale konsekvenser af etablering af Ring 5 er nærmere beskrevet i Rambøll (2010).

På grundlag af de gennemførte trafikmodelberegninger er trafikantgevinsterne for de enkelte trafikantgrupper ved etablering af Ring 5 blevet kvantificeret.

Trafikmodelberegningerne er foretaget for et trafikniveau 2018. I basisalternativet er inkluderet de infrastrukturprojekter og forbedringer af den kollektive trafik, der kan forventes at være udbyggede på dette tidspunkt eller som kan forventes senest samtidig med udbygningen af Ring 5.

Det drejer sig blandt andet om Femern Bælt-forbindelsen, den nye bane til Ringsted over Køge samt om udbygninger af en række af de eksisterende motorveje i hovedstadsområdet herunder en udbygning af Frederikssundmotorvejen til Frederikssund.

Desuden er det i basisalternativet forudsat, at en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg er åbnet for vejtrafik og for passagertogtrafik.

For Ring 5-alternativet er forbindelsen forudsat etableret, som beskrevet i afsnit 2. Desuden er det forudsat, at stationen ved Allerød Nord tillige bliver en station på S-togsnettet.

Udover den generelle byudvikling i perioden frem til beregningsåret er der i alternativet forudsat en yderligere byudvikling omkring de kommende stationer Allerød N, Kildedal og Køge N på i alt 16.000 indbyggere og 6.000 arbejdspladser.

De opgjorte trafikgevinster ved etablering af Ring 5 set i forhold til basisalternativet fremgår af Tabel 1 for vejtrafikken og af Tabel 2 for den kollektive trafik. De opgjorte trafikantgevinster er i den samfundsøkonomiske analyse fremskrevet til åbningsåret 2025 og derefter videre frem.

**Tabel 1 Opgjorte trafikantgevinster for biltrafikken – rejsetid og kørte km**

| <b>Trafikantgevinster - vejtrafik</b> | <b>Personbiler</b>      | <b>Vare- og lastbiler</b> |
|---------------------------------------|-------------------------|---------------------------|
| Rejsetid                              | Persontimer per hverdag |                           |
| Eksisterende trafikanter              | 19.053                  | 2.907                     |
| Nye/overflyttede trafikanter          | 1.702                   | 167                       |
| Kørte km                              | Personkm per hverdag    |                           |
| Eksisterende trafikanter              | -130.173                | -1.833                    |
| Nye/overflyttede trafikanter          | 30.357                  | 6.800                     |

**Tabel 2 Opgjorte trafikantgevinster for den kollektive trafik – rejsetidselementer**

| <b>Trafikantgevinster - kollektiv trafik</b> |                        |
|----------------------------------------------|------------------------|
| Rejsetid                                     | Pass.timer per hverdag |
| Eksisterende trafikanter                     |                        |
| Køretid                                      | 7.423                  |
| Til-/frabringertid                           | -927                   |
| Skifte- og ventetid                          | 354                    |
| Nye/overflyttede trafikanter                 |                        |
| Køretid                                      | 2.645                  |
| Til-/frabringertid                           | -500                   |
| Skifte- og ventetid                          | 402                    |

Med etableringen af Ring 5 opnår de eksisterende bilister en rejsetidsgevinst, der for personbilsturene udgør 19.000 timer per hverdag. De må dog køre længere for at opnå denne, og har således et tab på 130.000 personkm per hverdag.

De eksisterende passagerer i den kollektive trafik opnår en køretidsgevinst og gevinster i skifte- og ventetid, men med en forøgelse af tiden brugt på at transportere sig til og fra de kollektive transportmidler.

De samlede rejsetidsgevinster for de eksisterende passagerer i den kollektive trafik er samlet set cirka 1/3 af gevinsterne for personbiltrafikken.

Til brug for den samfundsøkonomiske analyse er den del af rejsetidsgevinsterne for biltrafikken, der relaterer sig til kørsel i trængsel (forsinkelsestid) opgjort. For de eksisterende trafikanter udgør gevinsterne i forsinkelsestid cirka 2/3 af de samlede rejsetidsgevinster.



## 4 Samfundsøkonomisk vurdering

Der er gennemført en indledende samfundsøkonomisk vurdering af at etablere Ring 5 i form af en vej- og baneforbindelse.

Analysen er baseret på en forudsætning om, at der uanset om Ring 5 anlægges eller ej etableres en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg for vejtrafik og for passagertrafik på bane. Omkostninger og gevinster ved at etablere den faste forbindelse er således ikke medregnet i analysen.

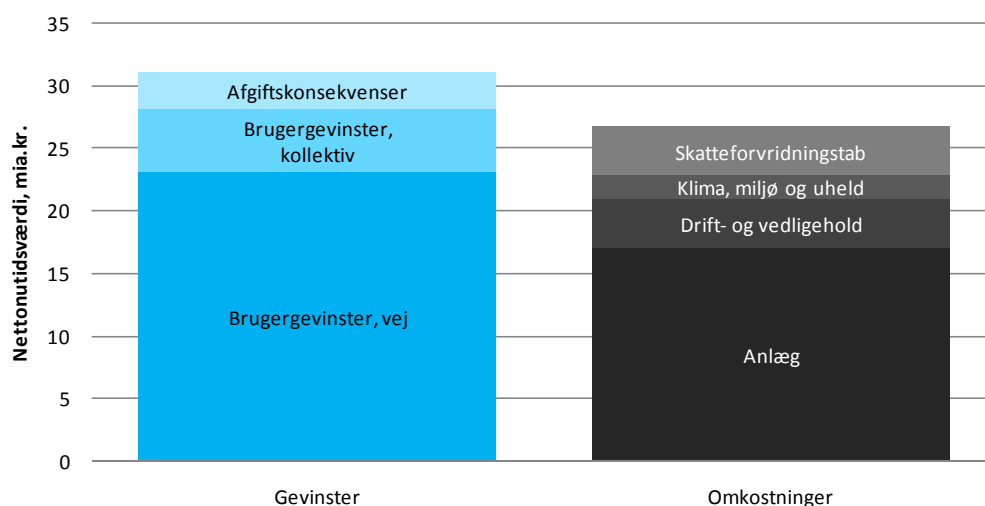
Analysen er lavet i henhold til de retningslinjer for samfundsøkonomiske analyser, der er udstukket af Finans- og Transportministeriet. Dog medregner analysen gevinster og omkostninger for alle lande.

### 4.1 Samlet vurdering

Den indledende samfundsøkonomiske vurdering af at etablere Ring 5 viser, at det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning er en god idé at etablere Ring 5, idet gevinsterne mere end opvejer omkostningerne, jf. Figur 4.

Den interne rente vurderes at være 5,9 pct. Det ligger over den grænse, som Finansministeriet har fastsat på 5 pct.

**Figur 4: De samfundsøkonomiske gevinster overstiger de samfundsøkonomiske omkostninger**





Værdien af reduceret rejsetid og reduceret trængsel for vejtrafikken er opgjort til 23 mia. kr. (alle tal i dette afsnit er angivet som nutidsværdi over 50 år), mens gevinsterne for rejsende med kollektiv trafik er opgjort til 5 mia. kr. Endelig får statskassen et væsentligt ekstra afgiftsprovenu fra den ekstra kørsel, som projektet giver anledning til. Nutidsværdien af de samlede gevinster er opgjort til ca. 31 mia. kr.

Nutidsværdien af de samlede omkostninger er opgjort til næsten 27 mia. kr., hvoraf anlægsomkostningerne udgør 17 mia. kr. Omkostninger til drift og vedligehold af infrastrukturen og togdriften udgør 4 mia. kr. Værdien af øget udledning af klimagasser samt mere luftforurening, støj og trafikuheld opgøres til næsten 2 mia. kr. Endelig opgøres omkostningerne til at opkræve skatter til at finansiere projektet til næsten 4 mia. kr.

#### **4.1.1 Ikke-værdisatte effekter**

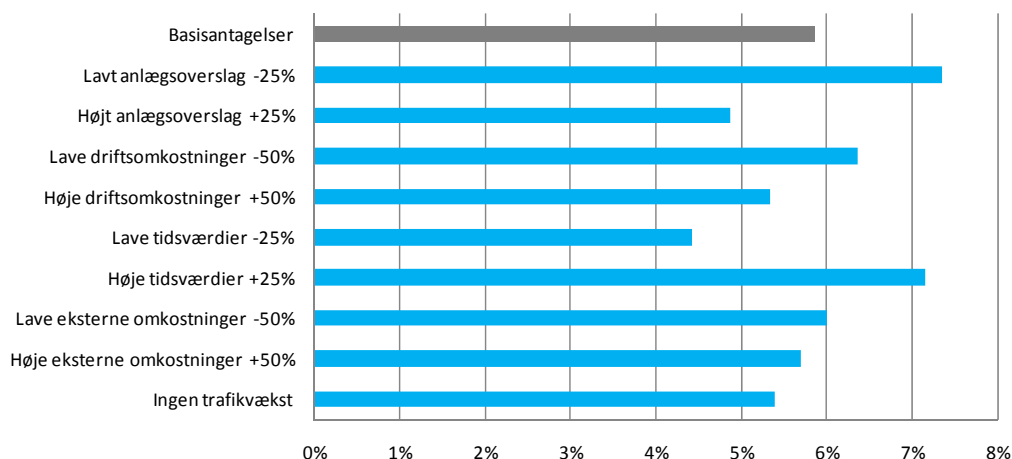
Projektvurderingen omfatter de effekter, som sædvanligvis medregnes i samfundsøkonomiske vurderinger af transportprojekter. Der er dog som altid effekter, der ikke er medregnet, herunder:

- Aflastning af det øvrige toget som følge af, at passagerer overflyttes til Ring 5-banen.
- Værdien ved at flytte støj og lokal luftforurening fra tæt bebyggede områder (fx Motorring 3) til mere tyndt bebyggede områder.
- Øvrige virkninger på natur og lokalmiljø (udover ændringen i kørselsomfang)
- Omkostninger og gevinster ved at køre godstog i korridoren (se afsnit 5).
- Fordele ved ophævelse af arealreservationer i korridoren (se Rambøll, 2010).

#### **4.1.2 Usikkerheder og følsomhedsanalyser**

Da der er tale om en vurdering på et tidligt projektstadium er resultatet behæftet med en vis usikkerhed. Der er derfor gennemført en række følsomhedsanalyser for at undersøge, hvor robust analysen resultater er overfor de skøn og antagelser som den er baseret på, jf. Figur 5.

Følsomhedsanalyserne viser, at konklusionen er relativt robust. Projektet er samfundsøkonomisk rentabelt undtagen i de 2 scenarier, hvor anlægsomkostningerne er 25% højere end forudsat i hovedanalysen (ud over 50% korrektionsreserve) eller hvor værdien af reduceret rejsetid er 25% lavere end angivet i Transportøkonomiske Enhedspriser.

**Figur 5: Følsomhedsanalyser (intern rente)**

## 4.2 Analysens delelementer

De følgende afsnit gennemgår de enkelte delelementer i analysen mere detaljeret. De overordnede, beregningsmæssige forudsætninger er listet i afsnit 6.1 i bilaget.

### 4.2.1 Anlægsøkonomi

Rambøll (2010) skønner de samlede anlægsomkostninger til motorvejen og jernbanen mellem Helsingør og Køge til ca. 19 mia. kr. (2010-priser). Anlægsskønnet inkluderer alle omkostninger til anlæg og projektering mv. og er inklusive tunneller ved Lynge, Allerød og Kildedal.

Motorvejen udgør lige knap halvdelen af de skønnede anlægsomkostninger med 9,2 mia. kr., mens jernbanen udgør en smule over halvdelen med 9,7 mia. kr.

Ifølge retningslinjerne for "Ny anlægsbudgettering" tillægges anlægsskønnet en korrektionsreserve på 50 pct. i den samfundsøkonomiske analyse.<sup>1</sup> Anlægsskønnet er desuden opskrevet til markedspriser med nettoafgiftsfaktoren.

### 4.2.2 Driftsøkonomi

Projektets driftsøkonomi består af to delelementer:

- Drift og vedligehold af infrastruktur, dvs. veje, baner, tunneller og broer

<sup>1</sup> Anlægsskønnet på 19 mia.kr. er et såkaldt basisoverslag, dvs. "det bedste realistiske estimat ud fra den tilgængelige viden". Der er tale om en Fase 1-undersøgelse (foreløbig undersøgelse), og korrektionsreserven udgør derfor 50 pct. jf. Transportministeriet (2009).



- Togdriften, som består af udgifter til at køre tog fratrukket billetindtægter.

#### *Infrastruktur*

Med projektet etableres der en betydelig ny infrastruktur, som løbende skal vedligeholdes. Desuden er der de egentlige driftsomkostninger til fx snerydning, renhold og signal-systemer.

De årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter til vej anslås at stige med ca. 55 mio. kr. som følge af projektet. Dette tal dækker over en besparelse på de veje, som bliver aflastet af Ring 5 (først og fremmest Motorring 3), og en mérudgift for selve Ring 5.

Udgifterne til drift og vedligehold af banen anslås at stige med ca. 160 mio. kr. årligt. Her forventes der ikke besparelser som følge af mindre kørsel på øvrige dele af jernbanenet-tet.

I tallene indgår drift- og vedligehold af de store tunnelanlæg; baseret på et groft overslag udarbejdet af Rambøll. Overslaget på driftsomkostningerne for vej er derudover baseret på erfaringer fra tidligere projekt for Vejdirektoratet, mens overslaget for bane er baseret på Transportøkonomiske Enhedspriser.

#### *Togdrift*

Som nævnt i afsnit 2 er der taget udgangspunkt i, at den nye bane betjenes med 4 tog i timen i hver retning. Da der er tale om en nybygget strækning med relativt få stationer, vil togene kunne holde en høj gennemsnitsfart. Omkostningerne til togdrift er opgjort på baggrund af et eldrevet regionaltogskoncept (jf. bilaget, afsnit 6.2).

Omkostninger til drift af tog anslås til 250 mio.kr. om året. Heraf udgør de afstandsafhængige omkostninger (vedligehold, energi mv.) den største andel med ca. 100 mio.kr. årligt, anskaffelse af togsæt ca. 90 mio.kr. årligt, mens de resterende 60 mio.kr. årligt udgøres af udgifter til det kørende personale.

Der er ikke udarbejdet et detaljeret driftsoplæg, og omkostningerne til togdriften er derfor behæftet med betydelige usikkerhed.

Billetindtægterne anslås at stige ca. 35 mio.kr. om året. En stor del af passagerne på Ring 5-banen forventes at være eksisterende kunder, der allerede i dag anvender kollektiv transport. Disse passagerer vil derfor ikke give ekstra billetindtægter til det kollektive transportsystem, og stigningen i billetindtægter kommer derfor først og fremmest fra nye passagerer.

### **4.2.3 Brugergevinster**

#### *Vejtrafik*

Anlæggelsen af en Ring 5-motorvej vil betyde nogle markante gevinster for vejtrafikken, som beskrevet i afsnit 3. Gevinsterne knytter sig primært til reduceret rejsetid for de eksisterende bilister; især som følge af reduceret trængsel. Bilisterne må dog køre flere kilometer for at opnå disse gevinster.



Tidsbesparelserne er omregnet til kroner og øre ved brug af tidsværdierne i Transportøkonomiske Enhedspriser. De største gevinster knytter sig til personbiltrafikken, hvor tidsbesparelserne i åbningsåret skønnes til en gevinst på 1,3 mia. kr. Tidsgevinsterne for vare- og lastbiler er noget mindre med hver ca. 250 mio.kr. i åbningsåret.

Omkostningerne til øget vejtransport udgør i alt ca. 50 mio.kr. i åbningsåret.

#### *Kollektiv trafik*

Brugerne af den kollektive trafik opnår ligeledes markante tidsbesparelser, som skønnes til 400 mio.kr. i åbningsåret. Det drejer sig ligeledes primært om gevinster for de eksisterende kollektive brugere, mens nye kollektive rejsende imidlertid også vil opleve betydelige gevinster.

#### **4.2.4 Klima, miljø og uheld**

Selvom banen med projektet tiltrækker nye brugere, så skønnes der samlet set at blive kørt flere kilometer på vejene, hvis projektet gennemføres. Det skyldes naturligvis, at projektet også forbedrer vejinfrastrukturen markant.

Som konsekvens vil projektet medføre øget udledning af klimagasser samt mere luftforurening, støj og trafikuheld. Den samlede velfærdsøkonomiske effekt anslås til ca. 150 mio.kr. i åbningsåret; baseret på nøgletallene i Transportøkonomiske Enhedspriser.

Værdisætningen er alene baseret på ændringen i det samlede antal kørte kilometer (opdelt på køretøjstyper). Opgørelsen tager således ikke hensyn til, at der med anlæggelsen af Ring 5 vil blive flyttet betydelige mængder trafik væk fra de tæt bebyggede områder omkring bl.a. Motorring 3 og den inderste del af Helsingørmotorvejen, og over til de tyndere befolkede områder omkring Ring 5. Hvis man medregnede denne effekt, ville det øge projektets samfundsøkonomiske rentabilitet.

#### **4.2.5 Afgiftskonsekvenser og skatteforvridning**

Projektet giver et væsentligt afgiftsprovener for staten, da der køres flere kilometer og vejtransport er højt beskattet. Det skønnes, at effekten udgør omtrent 300 mio. kr. i åbningsåret.

Samlet giver projektet dog betydelige udgifter for staten. Disse skal finansieres gennem skatter. Værdien af de forvridende effekter af den ekstra skatteopkrævning opgøres i samfundsøkonomiske analyser til 20% af nettoeffekten for statskassen svarende til 6,6 mia. kr. i anlægsfasen og 20-30 mio. kr. per år i driftsfasen.



## 5 Perspektivering

Den gennemførte samfundsøkonomiske analyse af en kombineret vej- og baneforbindelse i Ring 5-korridoren er baseret på, at det nye infrastrukturanlæg benyttes af person- og lastbiltrafikken samt af passagertog.

En Ring 5-baneforbindelse vil imidlertid tillige kunne benyttes til transport af banegods. For at Ring 5-banen kan benyttes til transporten af transitgods til og fra Sverige nødvendiggør det, at en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg (HH) har et godsrør for banetrafikken. Et sådant godsrør er vurderet til en anlægsinvestering på ca. 8 mia. kroner.

Med forventningerne om en stærkt stigende godstransport i Øresundsregionen, særligt efter åbningen af den faste Femern-forbindelse, vil en alternativ transitgodsforbindelse via HH og Ring 5 kunne aflaste den nuværende godsbaneforbindelse via Øresundsbron. Dette vil kunne øge banegodsets konkurrencefordel i forhold til vejtrafikken og være et middel til at undgå, at der opstår kapacitetsproblemer i fremtiden for godstogstransporterne i Øresundsregionen. Såfremt en Ring 5-banen kan bidrage til at øge andelen af gods på bane vil det betyde klima- og miljømæssige gevinster.

Transport af banegods på Ring 5-banen vil kunne erstatte andre udbygninger af godsbanekapaciteten over Øresund, der vil kunne blive nødvendige på længere sigt.

Transport af banegods via Ring 5 frem for via Øresundsbron vil desuden kunne reducere køretiden for godstogene, hvilket vil give en samfundsøkonomisk gevinst i form af lavere transportomkostninger for godset.

Der vil således være yderligere samfundsøkonomiske gevinster af et Ring 5-anlæg, der ikke er medtaget i den gennemførte analyse. På den anden side nødvendiggør en realisering af disse gevinster, at der anlægges et banegodsrør mellem Helsingør og Helsingborg, en investering, som heller ikke indgår i den gennemførte analyse.



## 6 Bilag

### 6.1 Centrale beregningsmæssige forudsætninger

| Parameter                 | Antagelse/beskrivelse                                                                                                                |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Enhedspriser              | Følger Transportøkonomiske Enhedspriser, version 1.3, juli 2010.                                                                     |
| Beregningsperiode         | 50 år fra åbningsåret (2025)                                                                                                         |
| Restværdi                 | Svarende til anlægssummen ved udløbet af beregningsperioden (2075)                                                                   |
| Kalkulationsrente         | 5% p.a.                                                                                                                              |
| Skatteforvridningstab     | 20 %                                                                                                                                 |
| Nettoafgiftsfaktor (NAF)  | 1,17                                                                                                                                 |
| Ibrugtagningsår           | 2025                                                                                                                                 |
| Kalkulationsår            | 2010                                                                                                                                 |
| Prisniveau                | Faste 2010-priser                                                                                                                    |
| Anlægsperiode             | 2020-2024                                                                                                                            |
| Geografisk afgrænsning    | Øresundsperspektiv (global afgrænsning)                                                                                              |
| BNP-vækst per capita      | 1,7% p.a. fra 2015, jf. Transportøkonomiske Enhedspriser                                                                             |
| Trafikvækst frem til 2030 | Følger DTU Transport (2010).<br>Persontransport, vej: 1,9% p.a.<br>Persontransport, bane: 0,7% p.a.<br>Godstransport, vej: 2,5% p.a. |
| Trafikvækst efter 2030    | 0%                                                                                                                                   |
| Indsvingsperiode          | Der er ikke regnet med indsvingning                                                                                                  |
| EU-tilskud                | Der er ikke regnet med EU-tilskud                                                                                                    |

### 6.2 Drift

Driftsomkostningerne for persontog er baseret på et 200 km/t regionaltogskoncept med elektrisk traktion og 300 siddepladser.

Denne togtype eksisterer ikke i Transportøkonomiske Enhedspriser. Enhedsprisen er derfor opgjort på baggrund af Trafikstyrelsen (2008) og Transportøkonomiske Enhedspriser til følgende værdier:

- *Km- afhængige omkostninger:* 0,08 kr. pr. siddeplads-km
- *Tidsafhængige omkostninger:* 1.394 kr. pr. togtime
- *Anskaffelse:* 19.394 kr. pr. togsæde pr. år

Alle beløb i 2010 priser inkl. nettoafgiftsfaktoren på 1,17.



## 7 Litteraturliste

- DTU Transport (2010). *Prognoseforudsætninger for trafikmodelberegninger*. Notat 2010:1.
- Finansministeriet (1999), *Vejledning i udarbejdelse af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger*.
- Rambøll (2010), *Ny motorvej og jernbane i Ring 5 – indledende analyser*. Rapport udarbejdet for IBU3 Korridoren Femern-Øresund.
- Trafikstyrelsen (2008), *Samfundsøkonomisk analyse – forudsætninger og resultater for analyse af København-Ringsted løsningsforslag*. Delrapport fra VVM-analysen af København-Ringsted projektet.
- Transportministeriet (2003), *Manual for samfundsøkonomisk analyse - anvendt metode og praksis på transportområdet*.
- Transportministeriet (2009), *Ny anlægsbudgettering på Transportministeriets område, herunder om økonomistyringsmodel og risikohåndtering for anlægsprojekter*
- Transportministeriet (2010), *Transportøkonomiske Enhedspriser - til brug for samfundsøkonomiske analyser*, version 1.3, juli 2010.