

**REGIONAL UDVIKLINGSPLANS- OG
TRAFIKUDVALGET**

Torsdag den 15. april 2010

Klokken: 17:00 – 19:00

Sted: Regionsgården

Mødelokale: H 5

Møde nr. 3

Medlemmer:

Allan Schneidermann

Peter Kay Mortensen

Maja Højgaard Nielsen

Ellen Thrane

Marianne Stendell

Karsten Skawbo-Jensen

Per Roswall

Kenneth Kristensen Berth

Indholdsfortegnelse

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

SAG NR. 1

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

SAGSFREMSTILLING

Baggrund og formål

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

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

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

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

Projektets organisering og indhold

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

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

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

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

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

IBU 3

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

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

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

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

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

På dansk side peges der på:

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

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

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

På mødet vil udviklingschef Kristian Johnsen gennemgå IBU-projektet.

KONKLUSION

Bilagsfortegnelse:

Sagsnr: 08005200
Arkiv: 1-01-76

SAG NR. 2

HØRING AF DEN ØRESUNDSREGIONALE UDVIKLINGSSTRATEGI (ØRUS)

SAGSFREMSTILLING

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

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

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

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

Baggrund

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

Struktur og indhold i ØRUS

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

1. Forord

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

2. Baggrund

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

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

3. Vision og strategi

Udkastet til ØRUS foreslår følgende vision for Øresundsregionen:

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

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

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

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

4. Øresundsregionens største udfordringer og strategiske indsats

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

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

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

Viden og innovation

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

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

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

Kultur og oplevelser

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

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

Et attraktivt og varieret arbejdsmarked

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

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

Tilgængelighed og mobilitet

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

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

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

Administrationens vurdering

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KONKLUSION

Bilagsfortegnelse:

1. Udkast til ØRUS
- 2.

Sagsnr: 09003508

Sagsgr.: 1-01-76

SAG NR. 3

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

SAGSFREMSTILLING

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

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

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

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

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

Nedenfor gennemgås de tre udgiftsområder kort.

1. Lokalbaner

Drift

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

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

Nøgletal for banerne i budget 2010

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

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

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

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

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

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

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

Anlæg

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

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

2. Regionale busruter

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

Nøgletal for de regionale buslinjer i budget 2010

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

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

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

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

3. Fælles administrative udgifter mm.

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

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

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

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

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

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

4. Samlet økonomi i forhold til Movia

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

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

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

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

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

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

KONKLUSION

Bilagsfortegnelse:

- 1.
- 2.

Sagsnr: 10002767
Sagsgr.: 1-15-1-75

SAG NR. 4

DRØFTELSE AF ARBEJDS FELTER, HERUNDER UDARBEJDELSE AF FORSLAG TIL KOMMISSORIUM

SAGSFREMSTILLING

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

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

KONKLUSION

Bilagsfortegnelse:

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

Sagsnr: 10001495

Sagsgr.: 1-01-76

SAG NR. 5

MEDDELELSER

1.

Status for regionens satsninger på udvikling af de regionale buslinjer

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

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

Sagsnr.: 09005851

Arkiv: 1-16-4-75

2.

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

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

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

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

3.

Status på evalueringen af organiseringen af den kollektive transport

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

4.

Statuskonference for de strategiske analyser af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet og Østjylland

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

Sagsnr.: 09001300

Arkiv: 1-35-75

5.

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

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

6.

Svensk statslig udredning af en fast forbindelse ved Helsingør-Helsingborg

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

Sagsnr: 08005200

Arkiv: 1-01-76

SAG NR. 6

EVENTUELT

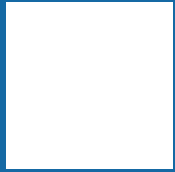
MØDET SLUT:

NÆSTE MØDE: Studietur den 6. maj 2010



ØRUS

Øresunds Regional
Udviklings Strategi



INDHOLD

4	FORORD
6	BAGGRUND
8	VISION OG STRATEGI
12	ØRESUNDSREGIONENS STØRSTE UDFORDRINGER OG STRATEGISKE INDSATSER
14	■ VIDEN OG INNOVATION
17	VIDEN OG INNOVATION: STRATEGISKE INDSATSER
18	INNOVATION OG IVÆRKSÆTTERI
20	INNOVATION OG IVÆRKSÆTTERI: STRATEGISKE INDSATSER
22	■ KULTUR OG OPLEVELSER
24	KULTUR OG OPLEVELSER: STRATEGISKE INDSATSER
26	■ ET SAMMENHÆNGENDE OG VARIERET ARBEJDSMARKED
29	ET SAMMENHÆNGENDE OG VARIERET ARBEJDSMARKED: STRATEGISKE INDSATSER
30	■ TILGÆNGELIGHED OG MOBILITET
30	TILGÆNGELIGHED OG MOBILITET: EN KLIMASMART REGION
33	TILGÆNGELIGHED OG MOBILITET: DEN INTERNATIONALE TILGÆNGELIGHED
33	TILGÆNGELIGHED OG MOBILITET: DEN INDENREGIONALE TILGÆNGELIGHED
34	TILGÆNGELIGHED OG MOBILITET: ØRESUNDSREGIONEN SOM TRANSITOMRÅDE
35	TILGÆNGELIGHED OG MOBILITET: DEN DIGITALE INFRASTRUKTUR
37	TILGÆNGELIGHED OG MOBILITET: STRATEGISKE INDSATSER

”Gennem denne første udviklingsstrategi vil komiteen skabe en fælles arena, skabe fælles fokus samt styrke det brede samarbejde i regionen samt integrationen til gavn for regionens udvikling.”

Forord, ØRUS

FORORD



Med sine 3,7 millioner indbyggere er Øresundsregionen en af Nordeuropas mest betydningsfulde og dynamiske regioner. Efter Øresundskomiteens mening er det vigtigt at sikre og udbygge denne position for fremtiden. Det er af betydning både for regionen og for Danmark og Sverige. For at løse denne opgave er det nødvendigt med en vision og en strategi som vejledning for de beslutninger, der skal træffes, og de tiltag, som skal gennemføres.

På denne baggrund har Øresundskomiteen udarbejdet en udviklingsstrategi for Øresundsregionen (ØRUS). Udviklingsstrategien har et perspektiv, der strækker sig til 2020. Arbejdet med strategien er udført sammen med mange forskellige aktører i regionen. Selvstændige virksomheder, arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer, kommuner, regioner, højere læreanstalter, forskere og kulturrepræsentanter har på forskellig vis bidraget med deres erfaringer og synspunkter om Øresundsregionens fremtid. Udviklingsstrategien er endvidere baseret på et bredt fundament af forskellige analyser, der strækker sig fra det kommunale niveau til undersøgelser gennemført af OECD. Der er også taget hensyn til EU's Lissabonstrategi, Østersøstrategien samt EU 2020.

ØRUS er et politisk dokument, som Øresundskomiteen samlet står bag. Gennem denne første udviklingsstrategi vil komiteen skabe en fælles arena, skabe fælles fokus og styrke det brede samarbejde i regionen samt integrationen til gavn for regionens udvikling. Det er

hensigten, at strategien skal gennemgås med jævne mellemrum, så den bliver et levende dokument.

Udviklingsstrategien fremhæver og tydeliggør forskellige øresundsregionale udviklingsperspektiver, som forhåbentlig også vil bidrage til øget opmærksomhed omkring Øresundsspørgsmålene ved udarbejdelsen af planer på europæisk niveau, samt på nationalt, regionalt og lokalt niveau i Danmark og Sverige.

Det er af stor betydning, at alle vigtige aktører og parter i Øresundsregionen arbejder sammen for at visionen udviklingsstrategierne bliver taget op, og de strategiske indsatser gennemføres. Det gælder i høj grad også de to stater.

Den viden og kompetence, som findes hos de forskellige parter, inklusive Øresundskomiteens medlemmer, sammen med de økonomiske muligheder, som Interreg-programmet tilbyder, giver særdeles gode forudsætninger for at realisere udviklingsstrategien.

Mange udfordringer kan løses af eksisterende regionale aktører indenfor rammen af de gældende regler og lovgivninger, men der vil være behov for et fælles engagement og vilje, og en fælles dagsorden.

Andre udfordringer skal løses gennem samarbejde mellem de

ansvarlige nationale myndigheder, ministerier og frem for alt de to regeringer. Der er derfor behov for at de to stater fører en politisk dialog med Öresundskomiteen, regioner og kommuner, og med udgangspunkt i ØRUS' strategier, starter udviklingsarbejdet af hele Øresundsregionen, som en tværnational strategi.

Med ØRUS som grundlag indbyder Öresundskomiteen alle til at medvirke i den fortsatte udvikling af hele regionen for at gøre den endnu bedre for borgerne og virksomhederne, samtidig med at man fremrykker regionens position i den nationale og internationale konkurrence.

Jerker Swanstein,
Öresundskomiteens formand og Regionstyrelsens ordf.,
Region Skåne

Vibeke Storm Rasmussen,
Öresundskomiteens næstformand og Regionrådsformand,
Region Hovedstaden

Frank Jensen,
Overborgmester,
Københavns Kommune

Ilmar Reepalu,
Kommunstyrelsens ordf.,
Malmö stad

Uno Aldegren,
Regionstyrelsens 2:e vice ordf.,
Region Skåne

Steen Bach Nielsen,
Regionrådsformand,
Region Sjælland

Bent Larsen,
Regionrådsmedlem,
Region Hovedstaden

Katarina Erlingson,
Regionstyrelsens 1:e vice ordf.,
Region Skåne

Peter Danielsson,
Kommunstyrelsens ordf.,
Helsingborgs stad

Kjeld Hansen,
Formand,
KKR Hovedstaden

Henrik Holmer,
Formand,
KKR Sjælland

Cecilia Brorsson,
Kommunalråd,
Landskrona stad



BAGGRUND

I 1991 underskrev Sveriges og Danmarks regeringer en aftale om at bygge en fast forbindelse over Øresund mellem København og Malmø. Den 1. juli år 2000 blev broen indviet. I 2010 er det således ti år siden, at trafikken begyndte at flyde.

”Staterna måste undanröja de olikheter mellan länderna som blir till oöverstigliga hinder för den enskilde människan.”

Eva Östling Ollén, regionchef,
Svenskt Näringsliv.

Den faste forbindelse blev hurtigt et regionalt bindeled og ikke bare den transportkorridor for langturstrafik, som det oprindeligt var tænkt. Som regional trafikåre for biler og tog blev forbindelsen den afgørende forudsætning og værktøjet, der muliggjorde en forening af den sjællandske og skånske del af Øresundsområdet. En integration, som har skabt en ny stærk vækstregion, Øresundsregionen, i den nordlige del af Europa. Med etableringen af den

faste forbindelse over Femern Bælt i 2018 opnås der en væsentlig forbedring af tilgængeligheden mellem Skandinavien og det øvrige Europa, hvilket yderligere styrker Øresundsregionens stilling.

Trods store ligheder mellem Danmark og Sverige, når det gælder samfundsstruktur, sociale forhold, sprog, kultur mv., har integrationsarbejdet afsløret mange forskelle, som påvirker mennesker og virksomheders hverdag. Derfor har en af hovedopgaverne været at fremhæve og forsøge at afhjælpe de hindringer og barrierer, som dukkede op. Formålet har bl. andet været at fremme udviklingen af et fælles arbejds- og boligmarked, men også en øget udveksling omkring innovationer, handel, uddannelse, kultur, sport og fritid.

For at opnå forandringer når det gælder de problemer, som primært er knyttet til bolig- og arbejdsmarkedet, har det været vigtigt at føre en løbende dialog med statsmagten i de to lande. Øresundsregionens mange indbyggere og regionens økonomiske betydning for Danmark og Sverige er blevet et stadig tungere argument for, at staterne skal gennemføre forandringer, som vil gøre livet lettere for borgerne og virksomhederne. Som eksempel kan nævnes, at Øresundsregionen står for cirka 26 procent af Danmarks og Sveriges samlede bruttonationalprodukt, og at regionen årligt yder et vigtigt bidrag til landenes økonomiske tilvækst.

I 1993 var Øresundskomiteen den eneste øresundsregionale organisation. I den sammenhæng blev komiteen initiativtager, ”ambassade”, mægler, katalysator og drivkraft, når det gjaldt initiativer og



tiltag, som kunne bidrage til udviklingen af samarbejdet i regionen og dermed også integrationen. Komiteen er endvidere blevet en stadig mere betydningsfuld lobbyorganisation.

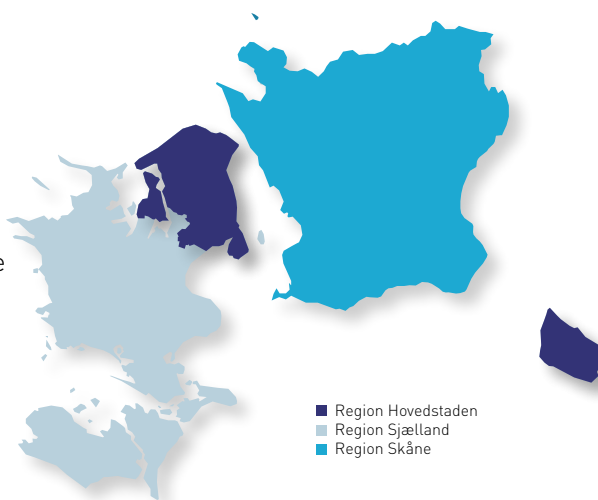
I perioden 1993-2006 blev adgangen til strukturfondsmidlerne via Interreg II og III strategisk meget vigtig. Disse penge (med modfinansiering cirka 750 MSEK) har været afgørende som smøremiddel i integrationsarbejdet.

Flere vigtige samarbejder på tværs af Sundet er blevet startet mere eller mindre ved hjælp af midler fra Interreg-programmerne. Medicon Valley Alliance er et eksempel. Med sine 270 medlemmer er denne klynge et af de bedste eksempler på omfattende og vellykket samarbejde i regionen mellem erhvervslivet, universiteterne og universitetshospitalerne inden

for "Life Science". Det mest vidtgående, grænseoverskridende samarbejde indtil nu er fusionen af Malmö havn og Københavns havn til Copenhagen Malmö Port. Der er etableret samarbejde mellem erhvervslivets organisationer. Også forskellige foreninger har

fundet deres søsterorganisationer på den anden side af Sundet. Andre eksempler er faglige organisationer, politiske partier og andre interesseorganisationer.

Alle disse store forandringer, gør det vigtigt at formulere en ny vision og udviklingsstrategi for Øresundsregionen. I den sammenhæng er det vigtigt på den ene side at belyse regionens indre liv og integrationsprocessen, og på den anden side regionens internationale konkurrencesituation og placering i den globale kontekst.



Öresundskomiteen blev stiftet i 1993 og blev etableret som en vigtig politisk platform for arbejdet med at integrere den skånske og sjællandske del af Øresundsregionen. Komiteen består af følgende medlemmer: Region Skåne, Malmö stad, Lunds kommun, Landskrona stad, Helsingborgs stad, Region Hovedstaden (inklusive Bornholms regionskommune), Region Sjælland, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune samt Kommunekontakttrådene i Region Hovedstaden og Region Sjælland.

VISION OG
STRATEGI



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

DET INDEBÆRER, AT REGIONEN I 2020:

- En verdensledende region for holdbar udvikling og klimavenlige transporter. Klimaarbejdet er samordnet regionalt for at sprede erfaringer og gode eksempler, globalt. Målet er, at udvikle og bibeholde en klimasmart region med ren natur og sundt hav til rekreation med unikke værdier,
- Har et attraktivt og fælles arbejdsmarked, hvor man uden formelle hindringer giver personer med forskellige uddannelser, faglige kompetencer og praktik adgang til alle regionens arbejdspladser, uanset om færdighederne er erhvervet i Sverige eller Danmark, eller andre lande,
- Er et forbillede, når det gælder evnen til at udnytte de betydelige ressourcer, som arbejdskraft med udenlandsk baggrund udgør, ikke mindst de unge, uanset om rekrutteringen sker i eller uden for regionen,
- Er en region som kan sikre det fælles overblik over muligheder, regler og rammer for, samt tilbyder ligeværdig informationservice gennem ØresundDirekt, både til jobsøgende og virksomheder på begge sider af Sundet,
- Er en lettilgængelig nordisk storbyregion, baseret på en miljøvenlig infrastruktur med en stærk kollektiv trafik på tværs mellem regionerne og over Øresund. Attraktive havne samt høj international tilgængelighed via Københavns Lufthavn og en fremtidig opkobling på det europæiske højhastighedsnet med forbindelser til Berlin, Hamburg, Stockholm og Oslo,
- Er en modelregion i verden for IT-infrastruktur, hvor borgere og virksomheder har tilgang til bredbånd med høj kvalitet, hastighed og mobilitet. Dette styrker regionens internationale konkurrence- og attraktionskraft,
- Er en region med et mangfoldigt og inkluderende kulturliv af høj kvalitet, med flere stærke kulturelle områder og en høj innovationsgrad baseret på kultur,
- Er en region med en markant fælles satsning på kultur for, med og af børn og unge, på blandt andet skoler og i idrætsklubber som skal stimulere, at børn og unge tidligt får kendskab til kulturen på begge sider af Sundet og herigennem bliver ambassadører for dialog og samarbejde på tværs af Øresund,
- Er en region, som har flere store internationale og prestigefyldte arrangementer, og som er blevet et attraktivt og populært besøgsmaal for turister fra alle dele af verden, en region hvor borgerne helt naturligt udnytter udbuddet af kultur og oplevelser i hele regionen, uanset hvor de bor,
- Har et sammenhængende og internationalt konkurrencedygtigt uddannelsesmarked, som uddanner de bedste kandidater og i stort omfang tiltrækker udenlandske studerende og forskere,
- Er en innovationstæt region med mange iværksættere og stærke synergieffekter mellem regionens videninstitutioner og erhvervslivet i hele regionen,
- Har et stærkt "triple helix" samarbejde mellem erhvervsliv, forskningsinstitutioner og hospitaler samt offentlige myndigheder inden for regionale styrkeområder som life science, cleantech, IKT, mv.,
- Er en region hvor borgerne i Øresundsregionen forholder sig naturligt til at udnytte hele regionens udbud og potentiale,

Øresundsregionens danske og svenske del har tilsammen 3,7 millioner indbyggere. Hvilket betyder, at regionen kan måle sig med andre regioner i Norden og Nordeuropa. Hver for sig er Sjælland og Skåne for små til at tage konkurrencen op med regioner i Europa, Asien og Nordamerika. Den kritiske masse og det marked, som den forenede Øresundsregion har, giver langt bedre forudsætninger for erhvervslivet, arbejdsmarkedet, boligmarkedet, forskning og uddannelse, handel, kultur og rekreation. Her ligger den store fordel ved en integreret region. En vellykket integration giver igen gode muligheder for Øresundsregionen for at møde den internationale konkurrence fra andre storbyregioner. Dette understreges blandt andet i en OECD-rapport fra 2009.

Initiativet til en ny vision og udviklingsstrategi for Øresundsregionen skal ses på baggrund af den hidtidige udvikling, behovet for en fortsat stærk integration og en forstærkning af regionens internationale position.

Det vigtigste særtræk i en vision for Øresundsregionen er den kendsgerning, at regionen er en grænseregion, hvor København og Malmö udgør regionens naturlige omdrejningspunkt. Heri ligger både en dynamik og en komplicerende faktor i mødet mellem forskellige systemer, traditioner, kulturer, love, regler mv. Men det

er frem for alt dynamikken, som er den mulighed, der skal udnyttes. I forskellene ligger der en energi, som allerede har været en vigtig motor i regionens hidtidige udvikling, og som også fremover skal udnyttes på optimal vis.

Horisontåret 2020 er valgt ud fra den betragtning, at hovedparten af udfordringerne og de strategiske investeringer skal kunne klares inden for denne tidsperiode. Det er dog ingen absolut grænse. Vi er bevidste om, at visse udfordringer og indsatser skal ses i et længere tidsperspektiv, som for eksempel store investeringer i infrastruktur.

For at realisere visionen er det nødvendigt med en udviklingsstrategi, som beskriver de udfordringer og strategiske indsatser, der kræves for en fortsat vellykket udvikling. OECD peger på to hovedudfordringer, for at Øresundsregionen skal få succes med sit fortsatte udviklingsarbejde.

For det første skal regionen etablere en god dialog og et godt samarbejde med de to stater. For det andet skal man skabe en fælles dagsorden for parterne i Øresundsregionen, en dagsorden som alle står bag.

Udviklingsstrategien fokuserer på fire områder for samarbejde og integration:

- VIDEN OG INNOVATION
- KULTUR OG OPLEVELSER
- SAMMENHÆNGENDE OG VARIERET ARBEJDSMARKED
- TILGÆNGELIGHED OG MOBILITET

Der er flere årsager til valget af netop disse indsatsområder. Generelt gælder det, at disse områder er centrale for storbyregioners evne til at konkurrere med andre regioner.

Mange regioner rundt om i verden foretager store investeringer i at højne viden- og kompetenceniveauet hos befolkningen og fremme innovationer for at styrke erhvervsliv og tilvækst. Det stiller tilsvarende krav til Øresundsregionen.

Begrundelsen for at satse på kultur og oplevelser i strategien er, at dette område er et fundament i dannelsen af den livskvalitet som ligger til grund for en regions integration og attraktionskraft. Der, hvor borgeren trives, øges tolerancen, viljen til at skabe, samt lysten til at bo, leve og arbejde. En region med kreative miljøer har lettere ved at tiltrække både virksomheder og mennesker. Større begivenheder er vigtige i den internationale konkurrence om opmærksomhed mellem forskellige storbyregioner.

En veluddannet og kompetent arbejdskraft og et tilstrækkeligt udbud af arbejdskraft er meget betydningsfuldt for Øresundsregionens udvikling og konkurrenceevne. Det er et stærkt argument for at koncentrere sig om spørgsmål vedrørende arbejdsmarkedet.

Tilgængelighed og mobilitet, både internt i regionen og i interregionalt perspektiv, er afgørende for Øresundsregionens funktionalitet og i mange henseender en forudsætning for, at de øvrige områder skal udvikle sig positivt. Det er begrundelse nok til at prioritere infrastrukturen og dermed forbundne spørgsmål.

På tværs af de fire tematiske områder i udviklingsstrategien går vigtige udfordringer som attraktivitet og åbenhed, klima og bæredygtighed og faktorer, som vedrører menneskers sundhed og livsstil. Dette er på den ene hånd udfordringer, som Øresundsregionen deler med mange andre internationale regioner; men samtidig er det områder, hvor regionen i forvejen står stærkt, og som med en målrettet indsats på tværs af de fire temaer kan udnyttes til regionens fordel i den globale konkurrence.

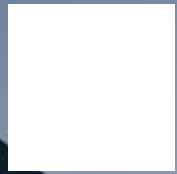
Målet er, at Øresundsregionen i 2020 skal være et forbillede for andre europæiske grænseregioner med et fælles arbejdsmarked, hvor fri bevægelighed hersker uden formelle og institutionelle forhindringer og barrierer, som gør det vanskeligt for arbejdstagere at bo og arbejde på forskellige sider af Øresund eller for virksomheder at ansætte personer fra den anden side.



”Det är ett enormt plus att ha den befolkningsmix som vi har i regionen. Människor med olika bakgrund behövs för att utveckla nytt innehåll och för att hitta de nya historierna.”

Carina Broman, varumärkes- och kommunikationsdirektör E.ON Nordic





ØRESUNDSREGIONENS STØRSTE UDFORDRINGER OG STRATEGISKE INDSATSER



En realisering af visionen om Øresundsregionen 2020 kræver en vel forankret og gennemarbejdet udviklingsstrategi. Det betyder også, at vi alle er nødt til at arbejde målrettet med de store udfordringer, som ligger foran regionen. Udfordringerne er koblet til de fire prioriterede områder, som er nævnt – viden og innovation, kultur og oplevelser, et sammenhængende og varieret arbejdsmarked samt tilgængelighed og mobilitet.

Det er vigtigt at understrege, at der er stærke koblinger og forbindelser mellem disse områder. Gode uddannelsesmuligheder giver en veluddannet arbejdsstyrke og kan også tiltrække udenlandske studerende, som tilfører regionen nye værdier. En succesrig forskning fører til innovationer og nye virksomheder. Det giver et øget antal arbejdspladser. En forstærkning og udvikling af forskellige kulturbrancher og oplevelsesindustrien øger regionens status som bolig- og erhvervsmiljø. Det øger endvidere Øresundsregionens internationale tiltrækningskraft. Et udvidet samarbejde mellem kultur og erhvervsliv kan føre til flere store arrangementer og i forlængelse heraf flere jobs. En vigtig forudsætning for alt dette er velfungerende kommunikationsmidler inden for hele regionen samt til og fra regionen. Samtidig er det af stor betydning, at den digitale infrastruktur er veludbygget og af højeste kvalitet, uanset hvor man befinder sig i regionen.

Øresundsregionen er i dag i stor udstrækning en velfungerende, bæredygtig, og tryk region. En stor overordnet udfordring er at værne om disse kvaliteter samtidig med en voksende befolkning og fortsat økonomisk vækst. Hertil kommer væsentlige fælles udfordringer i forhold til at sikre en attraktiv region med et internationalt udsyn, hvor vi understøtter en bæredygtig udvikling med fokus på de store klimaudfordringer, grøn vækst og sundhed som fælles satsningsområder.

Udfordringerne skal mødes med en række strategiske indsatser med det udtalte mål at forbedre forholdene for mennesker og virksomheder i regionen. Samtidig med at det gøres, skal Øresundsregionen bevare og forbedre sin evne til at modstå konkurrencen fra andre storbyregioner, primært i Europa. Et afgørende og unikt værktøj for regionens udvikling er muligheden for at anvende den grænseoverskridende dynamik ved at drage fordel af varierende synsvinkler, forskellige erfaringer, nye samarbejder og uventede synergier.

Et uddybet samarbejde mellem Øresundsregionens forskellige aktører indbyrdes og med de to stater er en vigtig grundforudsætning for en vellykket udvikling. Den anden grundforudsætning er, at man på en klog og effektiv måde anvender det potentiale og den dynamik, som ligger i det grænseregionale spændingsfelt.

Som den samlende politiske kraft i regionen har Øresundskomiteen et særligt ansvar for at drive denne udvikling. Det skal ske i samspil med andre nøgleaktører som komiteens medlemmer, staterne, erhvervslivet, uddannelsesinstitutionerne, forskellige organisationer mv. Udviklingsstrategien skal være en fælles platform for det fælles udviklingsarbejde.

Udviklingsstrategien bør følges op af en dybtgående diskussion mellem regionens aktører. Denne diskussion skal føre til en yderligere konkretisering af udviklingsindsatserne, som kan formaliseres i flere fælles handlingsplaner inden for forskellige temaer. I de efterfølgende punkter redegøres der for en række udfordringer og de strategiske initiativer og indsatser, som er vigtige i det fortsatte udviklingsarbejde for at opnå visionen i 2020. Det gælder både den fortsatte integration af regionen og regionens evne til at konkurrere med andre regioner i en global sammenhæng.

”Vi kan få en kulturel klynge af international standard i Øresundsregionen. Klynger kræver de rette kompetencer som uddannelser på et højt niveau – og dem har Øresundsregionen. Men før klynger virker, skal der være global forankring til finansiering og distribution.”

Rasmus Wiinstedt Tscherning,
direktør for Center for Kultur- og Oplevelsesøkonomi (CKO)

VIDEN OG INNOVATION

Videnudvikling og innovation bliver i stigende omfang afgørende for regioners konkurrenceevne. Vi kan også notere os, at viden og innovation har været i fokus gennem relativ lang tid hos den danske og svenske regering.

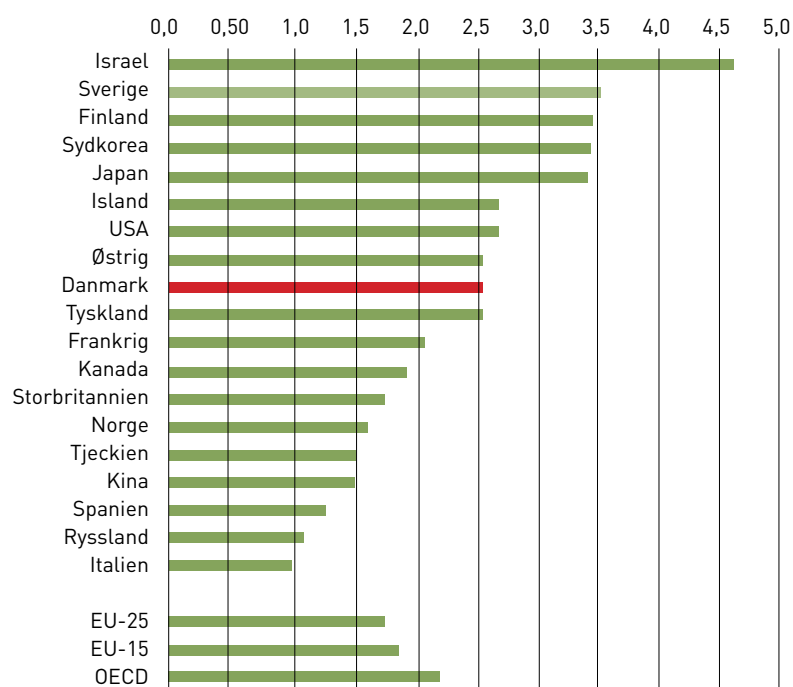
Mens andre regioner satser på forskning og innovation, lykkes det ikke for Øresundsregionen i tilstrækkelig høj grad at udnytte de styrker, som findes på begge sider af Sundet. Et eksempel på det er, at Øresundsregionen producerer færre patenter end sammenlignelige regioner. Det er derfor en vigtig udfordring at samle regionens ressourcer inden for viden- og innovationsbrancherne. Kun med en samlet indsats har regionen den kritiske masse, som skal til for at kunne konkurrere med andre europæiske lande og USA, ikke mindst med vækstlandene i Asien.

Vi har allerede i dag forudsætninger, som udgør et godt grundlag for fortsat udvikling. En fleksibel og ganske veluddannet arbejdsstyrke, en stor og effektiv offentlig sektor med højt serviceniveau,

gode forskningsmiljøer – alle er eksempler på Øresundsregionens stærke sider. Men vi står over for en række udfordringer, som skal overvindes, for at viden- og innovationsområdet i højere grad skal kunne bidrage til den regionale udvikling.

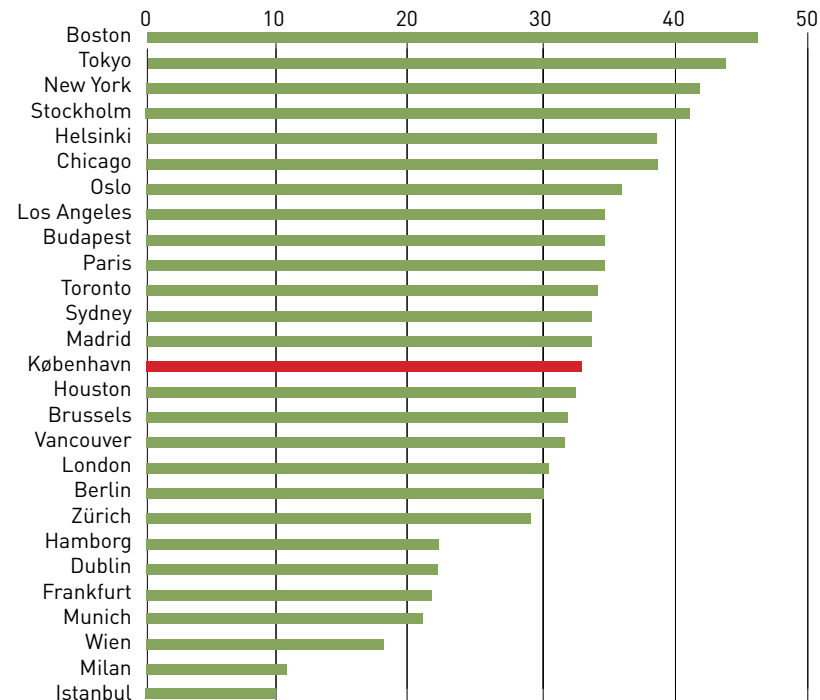
Regionen er blot en gennemsnitsregion blandt OECD-regionerne, hvis man anvender indikatorer som andel af BNP investeret i forskning og udvikling, tiltrækning af udenlandske studerende og forskere, antal ansatte i højteknologiske virksomheder samt antal patenter per indbygger¹. På disse punkter halter vi efter de regioner og lande, vi konkurrerer med. Således angiver OECD, at der kun registreres 400 patenter i Hovedstadsregionen, hvilket er halvt så mange som i Stockholmsregionen². Også andelen af højtuddannede er under niveauet for både Stockholm og Helsinki. Samtidig er mange virksomheder i en af Øresundsregionens stærkeste erhvervsklynger, Medicon Valley indenfor området Life Science, kommet under massivt pres i den finansielle krise.

FoU-udgifter som andel af BNP inden for OECD i 2007³



Kilde: TendensØresund 2010 og OECD

Andel af befolkning med højere uddannelse



Kilde: TendensØresund 2010 og OECD

¹[OECD Territorial Review of Copenhagen, OECD:2009] OECD har analyseret Hovedstadsregionen (Region Hovedstaden og Region Sjælland), og resultaterne anses her for også at være gældende for den svenske del af Øresundsregionen.

²[OECD Territorial Review of Copenhagen, OECD:2009]

³Det høje investeringsniveau for Sverige afspejler en investeringsstruktur, hvor hovedparten lægges i Stockholm, efterfulgt af Västra Götalands Län og herefter Skåne (TendensØresund 2010).



■ SAMARBEJDE OM UDDANNELSE

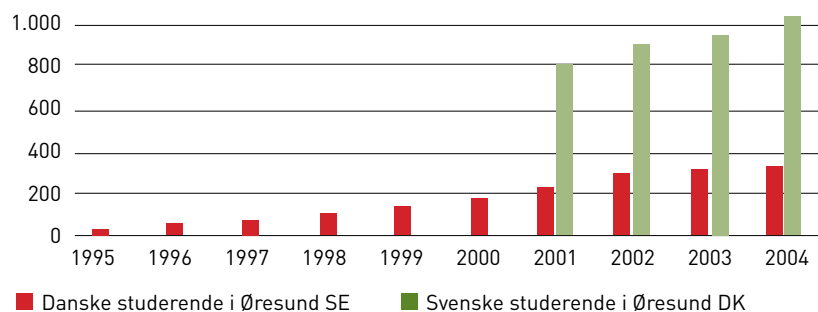
For bedre at drage fordel af de ressourcer, vi har, er det nødvendigt at udnytte synergieffekter og samarbejde i hele Øresundsregionen.

Øresundsregionens uddannelsessystem skal fungere godt, lige fra folkeskole til universitet. Man bør også så vidt muligt harmonisere det øresundsregionale uddannelsesmarked med henblik på både universiteter og højere læreanstalter og forskellige ikke-akademiske professions- og faguddannelser. Alle involverede parter bør derfor medvirke til, at der løbende er opmærksomhed herpå, og at hver og en på sit niveau bidrager til, at uddannelsessystemet i sin helhed udvikles og forbedres. I udviklingsstrategien har vi valgt at koncentrere interessen om de højere uddannelser.

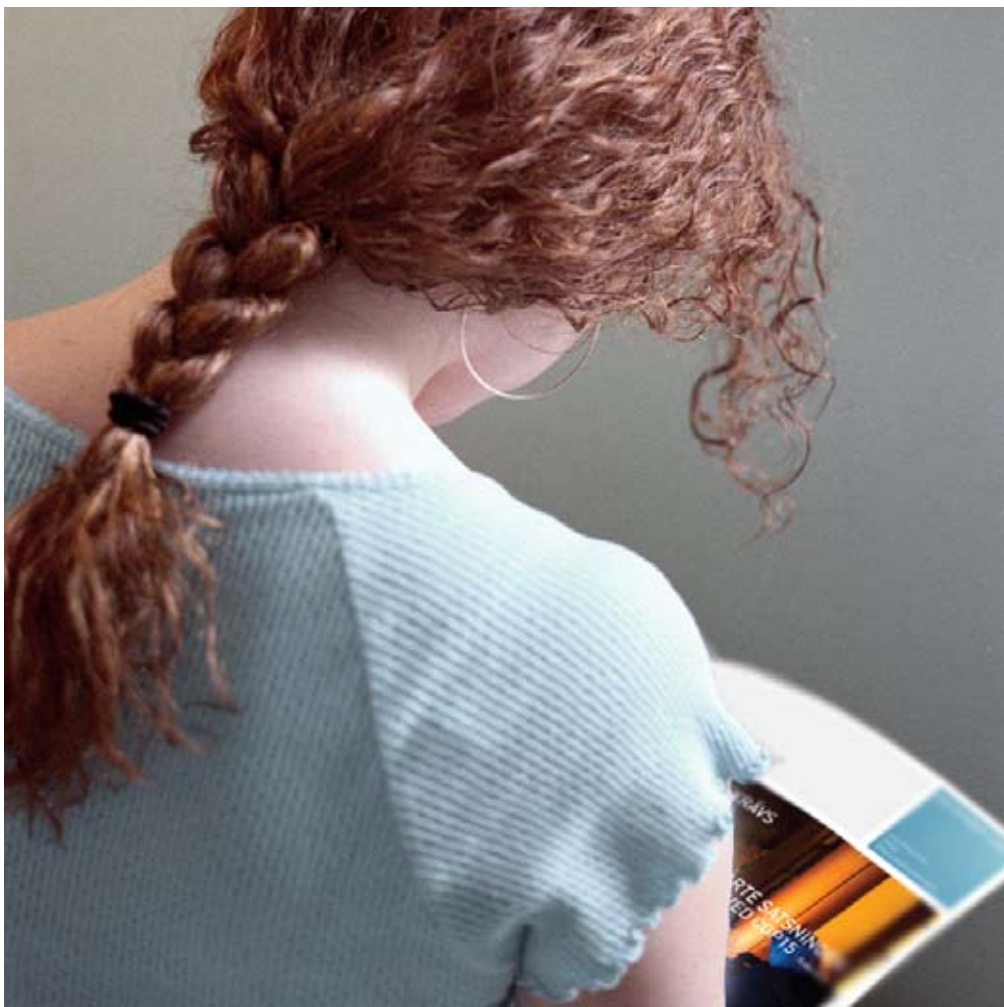
Øresundsregionen har elleve universiteter og højere læreanstalter med i alt 165.000 studerende. De er i dag i stadig større udstrækning udsat for konkurrence, både nationalt og internationalt. Regionen har potentiale til at udvikle et fælles grænseoverskridende "uddannelsesmarked", hvor universiteternes og de højere læreanstalters specialer udnyttes, således at det fælles udbytte bliver større end i dag. Gennem samarbejde kan man tilbyde et bredere udbud af uddannelser, som samtidig er internationalt konkurrencedygtige. Dette kan det bevirke, at regionens studerende i langt

større omfang udnytter uddannelsesudbuddet på begge sider af Øresund. Konkurrence dygtige uddannelser vil endvidere fungere som et trækplaster for flere internationale studerende og være til gavn for de studerende. Bedre og mere konkurrencedygtig uddannelse vil således være til gavn for hele Øresundsregionen.

Antal danske og svenske studerende på en videregående uddannelse på den anden side af Øresund med studiestøtte fra hjemlandet



Kilde: TendensØresund



UDFORDRINGER

Der er flere vigtige udfordringer, når det gælder om at styrke de videregående uddannelser i Øresundsregionen

- Den nationale og internationale konkurrence i kombination med arbejdsmarkedets øgede krav indebærer, at kvaliteten på mange uddannelser skal hæves, og at der skal introduceres nye uddannelser.
- Forudsætningerne for samarbejde mellem universiteter og højere læreanstalter skal forbedres og kunne "betale sig", så de studerendes bevægelighed mellem læreanstalterne stiger, og udenlandske studerende og forskere i større udstrækning søger til regionen.
- Forsknings samarbejde mellem de højere læreanstalter i regionen skal stimuleres og gøres lettere, for på en mere effektiv måde at udnytte både personalemæssige og økonomiske ressourcer og de muligheder, som tilbydes inden for EU.

"ESS - European Spallation Source i Lund - er så stort, at vi skal samle vores kræfter over sundet for at få maksimalt udbytte af det. Det skal ikke først ske fra indvielsen i 2018. Det skal ske nu."

Inge Mærkedahl, direktør, Forsknings- og Innovationsstyrelsen

■ STRATEGISKE INDSATSER

For at møde udfordringerne på uddannelsesområdet er det nødvendigt med en række strategiske initiativer og indsatser. En diskussion skal indledes med de to stater og relevante øresundsregionale aktører om, hvordan regionens studerende kan opmuntres til bedre at udnytte hele regionens udbud af uddannelser og forskningsmuligheder. Samtidig bør spørgsmålet om, hvordan man bliver bedre til at tiltrække udenlandske studerende, behandles. Dette kan eksempelvis ske ved:

1. At harmonisere vurderingen af meritter og deres gyldighed ved overgang mellem forskellige universiteter og højere læreanstalter. Sammen med Øresundsuniversitetet bør Øresundskomiteen aktualisere dette spørgsmål med de berørte ministerier i de to stater.
 2. At forbedre informationen til de studerende om uddannelses- og forskningsmuligheder.
 3. At etablere grænseoverskridende projektarbejder, praktikmuligheder og flere uddannelser, som kan bidrage til flere kontakter og øget udveksling mellem de studerende og universiteterne i hele regionen. Initiativet er et middel til at indføre en international dimension i uddannelser og projektarbejder. Hensigten er, at det skal blive både spændende og attraktivt for studerende at anvende uddannelsesudbuddet i hele Øresundsregionen. Her kan Øresundskomiteens medlemsorganisationer som aftagere spille en vigtig rolle med støtte fra Øresundsuniversitetet i rollen som koordinator.
- **Øresundsuniversitetet skal indlede en diskussion med de to stater for at søge at ændre forholdene, så det bliver muligt at anvende nationale forskningsmidler på den anden side af Sundet. Det ville fremme forskningssamarbejdet og mulighederne for mere effektivt at udnytte de forskningsressourcer, som findes i regionen.**

***”Studenterna är vår framtid.
Låter vi dem bygga upp
samarbetet över Öresund starkt,
då sker integrationen naturligt
i kommande generationsväxling.”***

Per Eriksson, rektor, Lunds universitet

■ INNOVATION OG IVÆRKSÆTTERI

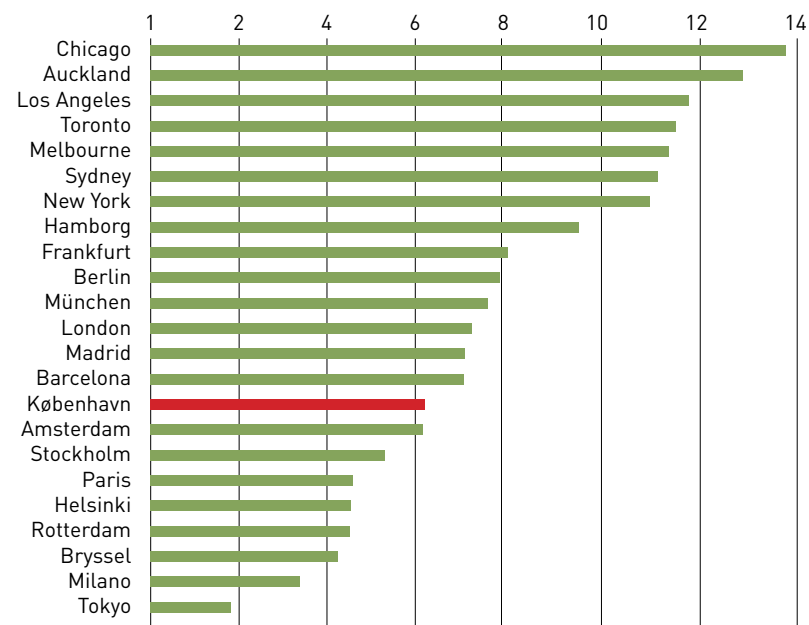
Det andet strategiske område, som behandles i dette afsnit er innovationsspørgsmålene.

Innovationer og iværksætteri er vigtige værktøjer, når det gælder om at udnytte regionens forskning, skabe øget økonomisk vækst og flere arbejdspladser. Øresundsregionen har en veludbygget infrastruktur for innovationsfremmende virksomhed på begge sider af Sundet. Brancher af stor betydning for regionen er "Life Science", "Cleantech", Informations- og kommunikationsteknologi (IKT) samt levnedsmidler. Med etableringen af forskningsfaciliteterne ESS og Max IV i Lund er der endvidere basis for udviklingen af en styrkeposition indenfor materialevidenskab i Øresundsregionen.

For at sikre øget innovation og iværksætteri, er det vigtigt, at anvendelsen af ny viden gøres tilgængelig for, og kan anvendes af alle regionens virksomheder. Øresundsregionen skal være kendetegnet af samarbejde og integration for at udnytte de synergieffekter, som findes mellem alle regionens forsknings- og videnbaserede institutioner og virksomheder på tværs af Øresund.

Øresundsregionen har flere organisationer, som direkte støtter iværksætteri og innovationer som for eksempel væksthuse og forskerparker – Scion DTU, Symbion, CAT, IT-Væksthuset 5'te, COBIS, Ideon, Medeon, Minc, VentureLab. Dertil kommer regionale Vækstråd og Væksthuse samt Øresund Entrepreneurship Academy.

Ranking af iværksætteri i udvalgte OECD-storbyområder



Kilde: OECD 2009

ESS OG MAX IV

European Spallation Source (ESS) og MAX IV er nye forskningsfaciliteter inden for materialevidenskab, der opføres i Lund.

ESS er et europæisk forskningsanlæg for videnskabelige gennembrud inden for materialer, medicin, mad og miljø. ESS producerer neutronstråler til udforskning af materialer og bliver opført fra 2013 til 2019. MAX IV er et nordisk forskningsanlæg for videnskabelige gennembrud inden for medicin, teknik og naturvidenskab.

MAX IV producerer røntgenstråler til udforskning af materialer og bliver opført fra 2010 til 2014.

ESS forventes at beskæftige 500 forskere og teknikere, mens MAX IV vil beskæftige yderligere 200 forskere og teknikere, hertil kommer ca. 2500 årligt tilrejsende gæsteforskere. Datahåndteringen placeres i København.

Etableringen af de nye internationale forskningsanlæg, kan blive en løftestang for udviklingen af viden og innovation i Øresundsregionen – både i forhold til forskning, iværksætteri og netværksdannelse. Dette kræver dog, at anlæggene integreres Øresundsregionalt.

Et initiativ i denne forbindelse er Interreg projektet MIC (Øresund Materials Innovation Community), der med Øresundsuniversitetet i spidsen fokuserer på at udvikle Øresundsregionen til en ledende region indenfor materialevidenskab.

Kilde: European Spallation Source Scandinavia





LIFESCIENCE KLYNGEN I ØRESUNDSREGIONEN BESTÅR AF:

- Ca. 40.000 ansatte indenfor den private Life Science sektor
- Ca. 10.000 forskere i den private og offentlige Life Science sektor
- Ca. 45.000 studerende indenfor Life Science
- Ca. 2.600 indskrevne PhD studerende indenfor Life Science ved Københavns Universitet og Lund Universitet

Kilde: Medicon Valley Alliance, 2009



CLEANTECH:

Cleantech er en sektor i vækst. En vækst hvor ønsket om en økonomisk udvikling baseres på ny teknologi, der kan støtte kampen mod klimaforandringer og miljøproblemer. I Øresundsregionen skal vi anvende vores styrkeposition indenfor cleantech til at skabe grøn vækst. Initiativer i denne forbindelse er eksempelvis Copenhagen Cleantech Cluster og Cleantech City Malmö.

Kilde: Øresundskomiteen, Copenhagen Cleantech Cluster och Cleantech City Malmö

Trods disse ressourcer når antallet af iværksættere i regionen ikke på niveau med udlandet. Både Danmark og Sverige er dårlige til at etablere nye virksomheder sammenlignet med vore konkurrentlande.

Der er dog forskelle mellem den danske og svenske side af regionen. Mangel på viden om virksomhedsopstart hos iværksættere på den danske side er et problem, men det gælder ikke på den svenske side. Samtidig har forskerparkerne og væksthuse forskellige kompetencer og erfaringer, når det gælder arbejdet med at støtte iværksætterne. Det er vigtigt, at denne viden udnyttes optimalt over hele regionen, så vi kan lære af hinandens erfaringer. Endvidere

skal viden og spidskompetence i øget omfang spredes til virksomheder i hele Øresundsregionen for at øge den kritiske masse og muligheden for at kommercialisere regionens videnbase.

Iværksætteri er dyrt og ressourcekrævende. Ofte er det en hindring for at starte virksomhed, at der ikke er risikovillig kapital. Det er et problem for både Danmark og Sverige⁴. Ligeledes har den finansielle krise kastet mange etablerede virksomheder indenfor eksempelvis Life Science industrien ud i en akut finansiell krise. Det danske og svenske marked er hver for sig ofte for små til at tiltrække større udenlandske investorer. Derfor er det vigtigt at handle i fællesskab.

⁴Entrepreneurship Review of Denmark”, OECD 2008 og ”Strategisk uppföljning av en nationell strategi för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007–2013”, Näringsdepartementet 2009.

UDFORDRINGER

Udfordringerne på området innovation og iværksætteri er først og fremmest følgende:

- Den globale konkurrence skærper kravene til både eksisterende og fremvoksende brancher, hvilket kræver, at Øresundsregionens samlede ressourcer på innovationsområdet anvendes på en bedre koordineret og mere effektiv måde.
- Det nordiske velfærdssystem har brug for sociale innovationer og socialt iværksætteri for at imødekomme fremtidens krav, og dette skal stimuleres og støttes. Den omfattende sundheds- og sygeplejesektor samt en stor kommunal velfærdssektor på begge sider af Sundet udgør et godt grundlag for det.
- Samarbejdet mellem erhvervslivet og forskersamfundet skal forbedres, så videnoverføringen og kommercialisering af viden fra universiteter, højere læresteder og hospitaler kan bidrage til at understøtte eksisterende erhvervsklynger samt skabe grundlag for nye vækstvirksomheder inden for regionens styrkeområder, som fx Cleantech og Life Science.
- Der er mangel på risikovillig kapital

STRATEGISKE INDSATSER

For at klare de udfordringer, som er identificeret i relation til innovation og iværksætteri, kræves der flere initiativer, hvor forskellige aktører i regionen spiller sammen. Følgende indsatser på området prioriteres:

- **Öresundskomiteen skal sammen med regionerne og Öresundsuniversitetet samle de berørte organisationer om udarbejdelse af en fælles strategi for, hvordan regionens samlede videnressourcer kan udnyttes på en mere effektiv måde til at skabe vækst og videntunge arbejdspladser. Dette kan eksempelvis ske ved:**
 1. At styrke "triple helix" samarbejdet mellem erhvervsliv, forskningsinstitutioner og hospitaler samt offentlige myndigheder inden for regionale styrkeområder som life science, cleantech, IKT, mv.
 2. At forbedre systemet så flere af de ideer, som udvikles i de forskellige forskningsmiljøer i Øresundsregionen, kan blive kommercialiseret gennem nye eller eksisterende virksomheder i regionen.
 3. At sikre at gode erfaringer og etableret kompetence til støtte af iværksættere nyttiggøres på tværs af Øresund.
 4. At sikre at iværksættere kan udnytte de grænseregionale fordele, for eksempel via adgangen til større markeder og erfaringerne med at starte virksomhed i udlandet.
 5. Sammen med Copenhagen Capacity, Invest in Skåne og de to stater at finde metoder, som kan lette adgangen til risikovillig kapital i hele Øresundsregionen.
 6. At Öresundskomiteen, sammen med øresundsregionale aktører og de to stater fremme og støtte koordineringen og varetagelsen af den øresundsregionale dimension i ESS og MAX IV-etableringen med henblik på at opnå maksimalt udbytte af investeringen til gavn for regionens og landenes forskning og økonomiske tilvækst.
- **Öresundsuniversitetet, staterne og regionerne på begge sider af Øresund bør tage et samlet initiativ for at forsøge at få etableret EU-programmer som eksempelvis KIC (Knowledge and Innovation Communities). De styrkeområder, som i første omgang kan prioriteres, er "Life Science", "Cleantech" og materialevidenskab.**

INFORMATION- OG KOMMUNIKATIONSTEKNOLOGI (IKT):

I Øresundsregionen arbejder mere end 80.000 personer indenfor IKT sektoren, der omfatter mere end 10.000 virksomheder. I regionen er endvidere 8.000 studerende og 5.500 forskere indenfor området.

Kilde: Øresund IT, tal fra 2002 (nye tal bliver tilgængelige april 2010).

BIOSUNDHEDSKLYNGEN I ØRESUNDSREGIONEN ER IFLG. OECD EN AF VERDENS STÆRKESTE KLYNGER PÅ OMRÅDET

I 2009 åbnede Forskerparken COBIS midt i et af Europas mest markante forskningsmiljøer inden for biosundhed. Omkring forskerparken ligger markante forskningsinstitutioner, som bl. andet Biotech Research & Innovation Center, Molekylærbiologiske Institut på Københavns Universitet, Finsenslaboratoriet på Rigshospitalet og det nye Protein Laboratorium på Panum Institutet.

Tilsammen rummer disse forskningsinstitutioner mere end 500 forskere, som udfører klinisk forskning, grundforskning og erhvervsrettet forskning og udvikling i verdensklasse på udvalgte områder som fx kræft og diabetes.

Baseret på denne forskning, et tæt samarbejde med forskningsmiljøerne og etablering af et incubatormiljø i samarbejde med bl. andet techtrans-enheder fra både Københavns Universitet og Region Hovedstaden forventes forskerparken COBIS i de kommende år at kunne medvirke til at fastholde regionens internationale førerposition inden for biosundhed.

Kilde: Region Hovedstaden



KULTUR OG OPLEVELSER

Kultursektoren, oplevelsesindustrien og turisterhvervet er områder, som vokser kraftigt i betydning. Både når man ser på økonomien og beskæftigelsen. Mange vurderinger peger på, at disse områder vil vokse yderligere og dermed udgøre en stadig større del af økonomien og beskæftige stadig flere mennesker.

Kultur- og oplevelsesindustrien går på tværs af sektorer, brancher og fagområder. Den omfatter kommerciel, kulturel og kunstnerisk virksomhed, som udføres af alt fra kulturproducenter til servicepersoner, fra udførende kunstnere til eventmakere. Den tværfaglige karakter stiller nye krav til håndteringen af kulturpolitikken i relation til andre politikområder, som for eksempel erhvervs politik og forskningspolitik. Det betyder, at endnu flere parter end i dag skal inviteres til at deltage aktivt for at udnytte det fulde potentiale i kultur- og oplevelsessektoren.

Kultur og andre oplevelser er vigtige, i forhold til oplevelsen af Øresundsregionen som en åben og attraktiv region. Det er betydningsfuldt når det gælder om at tiltrække mennesker og virksomheder og i at sikre individuelle menneskers forståelse af og samspil med det omgivende samfund.

Mange kulturer og nationaliteter er repræsenteret i Øresundsregionen. Her findes et stærkt kosmopolitisk præg, som tilfører en ekstra værdi, og som åbner for nye muligheder også i en global sammenhæng.

Der findes en bevidsthed i regionen om, at et levende, varieret og kvalitetspræget kulturliv udgør en vigtig ressource for skabelsen af innovative processer og udvikling af nye brancher og produkter. Endvidere er øget kulturaktivitet for børn og unge på tværs af Øresund en mulighed for at styrke deres evne til at søge kreative løsninger, så de også i en voksen alder opfatter regionen som et muligt sted for skabende aktiviteter.

Kultur og oplevelser er store aktiver både for regionens egne borgere og for dem, der besøger regionen. Men disse sektorer er på mange områder udsat for en stærk international konkurrence fra andre storbyregioner. Det gælder især store arrangementer, men også film, billedkunst mv. En øresundsregional strategi for kultur og oplevelser er derfor nødvendig for at kunne møde den globale konkurrence.

UDFORDRINGER

For både at kunne opfylde de regionale behov og møde den internationale konkurrence kræver det, at man håndterer følgende udfordringer:

- Det er afgørende for en vellykket fremtidig udvikling af kulturen og oplevelsesindustrien i Øresundsregionen, at man øger den grænseregionale dynamik og samarbejdet på tværs af Sundet inden for regionens stærke kulturbrancher – for eksempel medier, film, musik og design.
- Der skal skabes bedre forudsætninger, når det gælder forskning, virksomhedsmiljøer, kapital, mentorordninger mv. for at stimulere og støtte innovationer og iværksætterier inden for oplevelsesindustrien i Øresundsregionen.
- Der skal skabes bedre koordinering af kulturudbuddet og den fælles udnyttelse af arenaer og kulturfaciliteter i Øresundsregionen.
- Den internationale konkurrence om arrangementer og turister stiller øgede krav til, at aktører inden for både den offentlige og private sektor samarbejder om den globale markedsføring.
- Samarbejder på tværs af Øresund skal bidrage til at styrke kultur til, med og af børn og unge med henblik på at opmuntre kreativiteten og innovationsevnen og for herigennem at sikre, at de unge kan blive ambassadører for integration, samarbejde og dialog på tværs af Øresund.

"Jag tror att ett kreativt befolkningsskikt kommer att växa fram i Öresundsregionen som drar till sig konstnärer, fotografer"

Dragan Buvac, konserthuschef och vd,
Malmö Symfoniorkester



I Danmark og Sverige er der henholdsvis cirka 78.000 og 107.000 beskæftiget i kulturelle brancher. Heraf arbejder 54.000 eller 29 procent, eller 1/3 af samtlige kulturbeskæftigede i Danmark og Sverige tilsammen i Øresundsregionen.

I Øresundsregionen bruger husstandene årligt 27 milliarder DKK på kultur, hvilket svarer til 17.000 DKK per husstand, som igen svarer til 7 procent af husstandenes samlede udgifter til forbrug.

I Øresundsregionen er der årligt over 7 millioner besøgende på regionens museer og kunsthaller.

Kilde: Tendens Øresund Golden Edition 2010, på grundlag af oplysninger fra SCB og Danmarks statistik Källa: Tendens Øresund Golden Edition 2010, baserat på upplysningar från SCB och Danmarks statistik

"Vi tiltrækker allerede kunstpublikum hos hinanden i regionen, også på ARKEN. Vi har busfulde af svenskere til store, internationale udstillinger. Men det er ikke nok udveksling. Vi skal give regionen mere tyngde bl.a. via digitale platforme"

Karen Haumann,
vicedirektør, kunstmuseet ARKEN i Ishøj



STRATEGISKE INDSATSER

Aktører inden for kulturen, oplevelsesindustrien, forskningsinstitutioner og andre private og offentlige parter; regioner, kommuner og stat – bør udvikle samarbejder, som kan styrke kultur, oplevelses- og turisterhvervet ved at mobilisere ressourcer på begge sider af Øresund. Fokus skal ligge på følgende strategiske indsatser:

- **Der skal gives mulighed for et mangfoldigt kulturliv af høj kvalitet ved:**

1. At øge koordineringen af kulturaktiviteter og fremme samarbejdet med henblik på bedre fælles brug af regionens mange kulturfaciliteter og arenaer, til gavn for både publikum og producenter. Et samarbejde omkring "Artist in residence"-programmer, hvor kulturarbejdere fra hele verden indbydes til at bo, arbejde og udstille deres værker i regionen giver for eksempel mulighed for, at samtidens internationale kunst og kultur af højeste kvalitet kommer i kontakt med det lokale kunst- og kulturliv i Øresundsregionen.

- **Der skal skabes stærke kulturelle brancher og støtte til innovation inden for kulturen ved:**

1. At støtte iværksætteri inden for kultursektoren via mentorordninger mellem kulturarbejdere og virksomheder i hele Øresundsregionen.
2. Generelt at understøtte at kulturarbejdere samarbejder med erhvervslivet i hele regionen ved for eksempel at sammenkoble den danske stats satsning inden for kultur- og oplevelsesindustrien – hvor "Center for Kultur og Oplevelsesøkonomi" udgør et af elementerne – med en lignende satsning i Skåne.
3. At undersøge forudsætningen for at etablere et øresundsregionalt "Ideon", hvor kultur er en virksomhedsgren blandt andre.
4. At udvikle samarbejdsmodeller inden for nye medier for at styrke området også internationalt. At øge kulturinstitutionernes medvirken i udviklingsarbejdet og anvendelsen af ny teknik og nye medier.

Den årlige vækst i omsætningen i de kreative erhverv, som blot udgør en del af oplevelsesøkonomien, var i Sverige 7,8 procent og for Danmark 2,7 procent i perioden 1999-2003 ifølge oplysninger fra EU-Kommissionen (2007): 'The Economy of Culture in Europe'

Oplevelseserhvervene udgjorde i 2006 10,4 procent af værditilvæksten i Danmark eller i alt 87 mia. kr.

Kilde: Erhvervs- og byggestyrelsens rapport "Vækst via oplevelser – en analyse af Danmark i oplevelsesøkonomien fra september 2008".

- **Øresundsregionens kulturelle ressourcer skal synliggøres og styrke integrationen ved:**

1. At fremme samarbejde mellem eksisterende arrangementer i Øresundsregionen og støtte udviklingen af nye arrangementer. Det skal bidrage til, at medborgerne bliver mere vidende og nysgerrige om Øresundsregionen og mulighederne for at anvende hele regionen mere aktivt. Det kan dreje sig om oplevelser, der udgår fra Øresundsregionens specifikke forudsætninger og synliggør regionen, som eksempelvis det fælles historiske kulturlandskab, cykelløbet Øresund Rundt, kapsejls omkring regionen, broløbet, en uge med fokus på kunst, nye medier og madoplevelser samt arrangementer, der engagerer og synliggør de multikulturelle ressourcer, som findes i regionen.
2. At udvikle øresundsregional statistik med fokus på kultur og oplevelser.

- **Der skal skabes synlighed og global konkurrenceevne ved:**

1. At udvikle modeller som forbedrer koordinering, samarbejde og prioriteringer for at kunne konkurrere mere effektivt om forskellige arrangementer. Denne indsats skal bidrage til at få store internationale og prestigefyldte arrangementer som verdensudstillingen EXPO 2020 eller europamesterskabet i fodbold til regionen gennem samarbejde mellem blandt andet Wonderful Copenhagen og Event in Skåne samt den danske og svenske stat.
2. At udvikle samarbejdsmodeller i Øresundsregionen, som generelt styrker regionens muligheder for at konkurrere om den voksende internationale turisme. Koordinering af markedsføringen i eksempelvis Tyskland, Kina og Indien, som forventes at blive storleverandører af turister over de næste ti år, giver mulighed for større gennemslagskraft, hvis man gør det i fællesskab. (Turismen kan derudover opnå en sidegevinst gennem arrangementer.)

"Vi kan håbe på et netværk mellem offentlige kulturinstitutioner og private, så vi får et edderkoppespind af samarbejder på tværs af regionen."

Mads Øvlisen, formand for Statens Kunstråd i Danmark og i bestyrelsen for Wanås Fondet i Sverige



- **En markant fælles satsning på kultur for, med og af børn og unge for eksempel gennem skoler og i idrætsklubber for at stimulere, at børn og unge tidligt får kendskab til kulturen på begge sider af Sundet og herigennem bliver ambassadører for dialog og samarbejde på tværs af Øresund:**

1. Regioner og kommuner skal diskutere mulige indsatser. Det kan for eksempel dreje sig om etablering af en ordning, der fremmer svenske kulturarbejders muligheder for at arbejde i danske skoler og omvendt. Det kan være fælles projekter for danske og svenske unge via samarbejde mellem kulturinstitutioner på begge sider af Sundet, eller gennem initiativer i idrætsklubber.

Sådanne øresundsregionale initiativer er nødvendige for at styrke de unges sprogforståelse og åbenhed over for regionens muligheder, også når de senere skal vælge uddannelse og arbejde.

- **Der skal skabes økonomiske forudsætninger for at fremme kulturelle aktiviteter på tværs af Øresund ved:**

1. At berørte aktører (staterne, kommunerne og regionerne) skal aktualisere spørgsmålet om at anvende kulturmidler grænseoverskridende for at styrke kulturens rolle i integrationsprocessen.

ET SAMMENHÆNGENDE OG VARIERET ARBEJDSMARKED

For Øresundsregionens fremtidige udvikling er det afgørende at have et velfungerende fælles arbejds- og boligmarked, som er åbent og attraktivt både for mennesker bosat i regionen og for tilflyttere. Behovet for korrekt og højt uddannet arbejdskraft er stort inden for forskellige fremtidsbrancher. Men det er også vigtigt at kunne tilgodese behovet for arbejdskraft inden for servicefagene, både i den offentlige og private sektor.

Fremtiden indebærer, at stadig færre skal forsørge stadig flere, hvis det ikke lykkes os at få flere personer i arbejde i Øresundsregionen. Det kan ske ved øget beskæftigelsesfrekvens og øget indvandring af personer i den arbejdsdygtige alder. Regionens store mangfoldighed, når det gælder boliger, skoler, kultur og natur, gør det lettere at rekruttere arbejdskraft til Øresundsregionen sammenlignet med en mindre arbejdskraftregion. For at klare det kræves der dog en betydelig koordinering af indsatser fra forskellige aktører i Øresundsregionen.

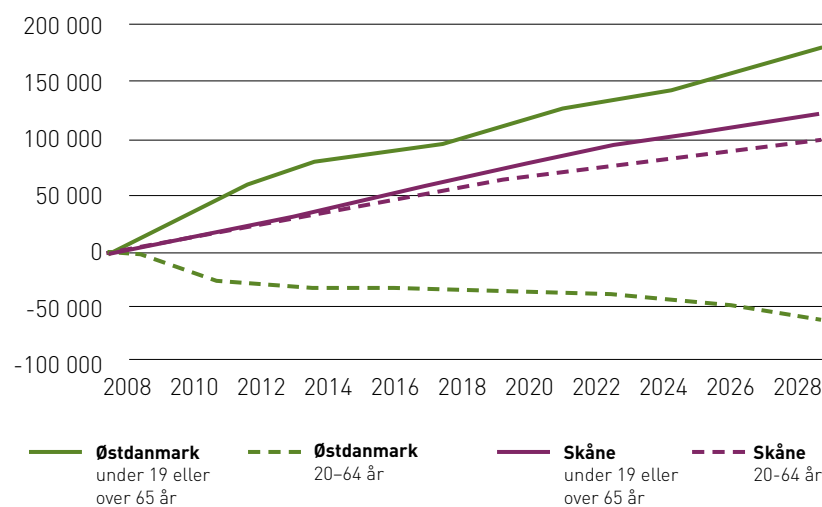
Det store spørgsmål er, hvordan Øresundsregionens arbejdsmarked vil udvikle sig i et længere tidsperspektiv. Befolkningsprognoser kombineret med rimelige antagelser om beskæftigelsesniveauer og arbejdsproduktivitet giver følgende billede. Det skal tilføjes, at

der ikke er taget hensyn til pendlingens indvirkning eller proaktive indsatser for at imødegå problemerne. Det billede, som toner frem, viser den overordnede udfordring, som regionen står over for på det fremtidige arbejdsmarked.

Allerede gennemførte analyser viser, at hvis Øresundsregionen skal opnå samme økonomiske vækst, som i de foregående år, kan regionen i fremtiden komme til at stå i den situation, at der er en stor mangel på arbejdskraft. Hvor stor arbejdskraftsmanglen vil blive, vil yderligere analyser vise. Denne mangel på arbejdskraft kan risikere både at skabe en øget konkurrence om arbejdskraft mellem Sjælland og Skåne og skabe "flaskehalse" indenfor forskellige erhverv, brancher og fag.

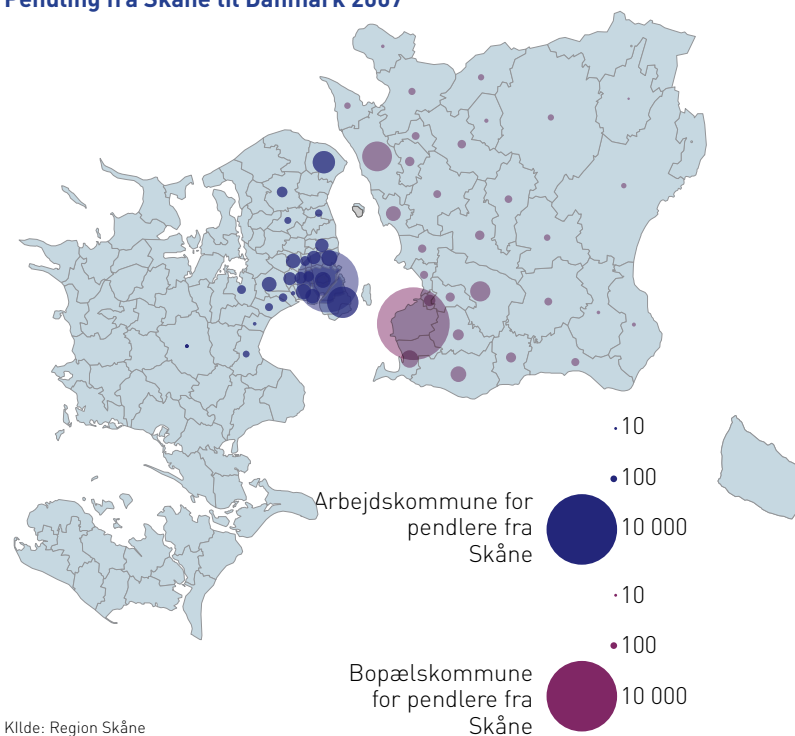
Billedet af det samlede arbejdskraftbehov i Øresundsregionen viser, at de største mangelfag er nogenlunde de samme på begge sider af Sundet. Både på Sjælland og i Skåne vil der frem for alt blive behov for uddannede inden for sundhedssektoren, det øvrige plejeområde og uddannelsesområdet.

Befolkningsudviklingen fordelt på aldersgrupper i perioden 2008 – 2027 i Østdanmark og Skåne



Kilde: Danmarks statistik og Region Skåne

Pendling fra Skåne til Danmark 2007



Kilde: Region Skåne



Når det gælder personer med videregående uddannelser, vil efterspørgslen i Skåne gælde læger, tandlæger og visse andre uddannelsesgrupper inden for pleje og omsorg. Det gælder også førskolelærere, civilingeniører og diplomingeniører. På den danske side findes mangelfagene inden for sundhedssektoren, lærere (folkeskolen), pleje og omsorg samt bygge og anlæg.

For at imødegå den kommende mangel på arbejdskraft på begge sider af Sundet er det vigtigt, at man på nationalt, regionalt og kommunalt niveau arbejder ud fra et øresundsregionalt perspektiv med henblik på at skabe et fælles arbejdsmarked med fri bevægelighed for arbejdskraften, og hvor virksomhederne kan udnytte hele regionen som et sammenhængende marked. Det kræver blandt andet bedre information fra myndigheder og en harmonisering af lovgivning og uddannelser.

Validering af svenske og danske uddannelser er i dag et problem, når forskellige arbejdsgivere skal sammenligne ansøgninger forud for ansættelser. Eksempelvis er social- og sundhedsassistent blevet et autorisationsfag i Danmark. Autorisationskravene er skræddersyet til den danske uddannelse, hvilket bevirker, at de fleste svenske "undersköterskor" ikke længere kan opnå ansættelse som social- og sundhedsassistenter i Danmark. Det er et problem, når man tænker på, at vi i dag har stort overskud af denne arbejdskraft i Sverige og en tilsvarende mangel i Danmark. Problemet findes også inden for andre fagområder, for eksempel i byggesektoren.

Det er en prioriteret opgave at udvikle den grænseregionale arbejdsmarkeds- og uddannelsesstatistik og at udvikle analyse- og prognoseinstrumenter for bedre at kunne forudse arbejdsmarkedets fremtidige behov for arbejdskraft og kompetencer.

Man skal endvidere være opmærksom på den globale konkurrence om arbejdskraften. Den vil sandsynligvis blive skærpet i fremtiden og dermed risikere at forværre situationen. Presset på arbejdsmarkedet kan dog falde takket være lavere økonomisk aktivitet (lavkonjunktur), øget indflytning/indvandring, øget beskæftigelsesfrekvens og øget arbejdsproduktivitet. Men uanset dette, er det indlysende, at der må gøres noget allerede nu.

“Vi måste överhuvudtaget titta på hur förutsättningarna för att jobba och bo är i Bombay, New York, London, Düsseldorf, för det är dem vi konkurrerar med.”

Stephan Mühler, vd Sydsvenska industri- och handelskammaren



UDFORDRINGER

De beskrevne udviklingstendenser stiller regionens arbejdskraftforsyning over for betydelige udfordringer, som kan sammenfattes i følgende punkter:

- De formelle og institutionelle hindringer og barrierer, som gør det vanskeligt for arbejdstagere at bo og arbejde på forskellige sider af Øresund, samt for virksomhedsejere at ansætte personer fra den anden side, skal så vidt muligt fjernes eller have mindre betydning.
- Det er nødvendigt med en forstærket og videreudviklet informationservice til borgere og virksomheder som skal sikre synlighed om jobmuligheder og arbejdsmarked, overblik over regler og rammer samt understøtte en øget og mere effektiv koordinering af forskellige ressourcer.
- Det er nødvendigt med en betydelig tværgående koordinering af forskellige aktørers indsatser både centralt, regionalt og lokalt på begge sider af Øresund for at sikre forsyning af arbejdskraft og kompetence i Øresundsregionen. Dette gælder både i forhold til den offentlige sektor, fx på pleje-omsorgsområdet, og ikke mindst på de fremtidige erhvervsområder, som skal sikre vækst og arbejdspladser i regionen, fx inden for biosundhed, Cleantech, IT mv.
- Det skal være muligt uden formelle hindringer at give personer med forskellige uddannelser, faglige kompetencer og praktik adgang til alle regionens arbejdspladser, uanset om færdighederne er erhvervet i Sverige eller Danmark.
- Det skal lykkes at udnytte den betydelige ressource, som arbejdskraften med udenlandsk baggrund udgør, ikke mindst de unge.
- Der skal gøres særlige anstrengelser for at tiltrække arbejdskraft fra andre dele af verden.
- Borgerne på begge sider af Sundet skal opfatte Øresundsregionen som et fælles arbejdsmarked. Grænsehindringer som begrænser den frie mobilitet i Øresundsregionen kan også begrænse den frie mobilitet i andre nordiske og europæiske grænseregioner. Da en tredjedel af Europas befolkning lever i grænseregioner og dermed påvirket af to nationers lovgivning og regler, er det vigtigt at grænsehindringsarbejdet koordineres på regionalt, nordisk og europæisk niveau.

De seneste års udvikling har vist, at der har udviklet sig et stadig mere integreret og sammenhængende arbejdsmarked i Øresundsregionen. Frem for alt har mange personer fra Skåne fået arbejde i Københavnsområdet, ikke mindst blandt de unge. Antallet af svenskfødte pendlere var 3.226 i 2005, 4.581 i 2006 7.063 i 2007 og 10.000 (prognose i 2008)



”Den høje skat er en hindring for tiltrækning af højtuddannet, udenlandsk arbejdskraft i Øresundsregionen..”

Susanne Korsgaard, direktør for HR og intern administration, Ferring Pharmaceuticals A/S i Ørestad



■ STRATEGISKE INDSATSER

Et integreret arbejdsmarked som tilbyder mange forskellige typer af jobs, er en strategisk forudsætning for, at Øresundsregionen skal fortsætte med at udvikle sig i positiv retning. Det er endvidere en vigtig forudsætning for befolkningens velfærd og virksomhedernes tilvækst. For at møde udfordringerne på arbejdsmarkedet kræves der strategiske indsatser, hvor mange forskellige parter i regionen samarbejder:

- **Øresundskomiteen skal, sammen med de regionale og kommunale aktører fortsætte med, i dialog med de to stater, Nordisk Ministerråd/Gränshinderforum arbejde for at få fjernet eksisterende grænsebarrierer i så vid udstrækning som muligt. Dette kan eksempelvis ske ved:**
 1. ØresundDirekt, den fælles informationsservice på begge sider af Sundet, skal videreudvikles. Tjenesten skal sikre overblikket over muligheder, rammer og regler og tilbyde assistance til virksomheder og jobsøgende i Øresundsregionen. En service der skal tilbydes i samarbejde med regioner, kommuner og de relevante statslige myndigheder.
 2. At få tilpasset skattesystemet, det sociale sikringssystem og A-kassesystemet, så det bliver lettere at arbejde og bo på forskellige sider af Øresund.
 3. At skabe et system, som gør det muligt for de samme faggrupper med uddannelse/kompetence/eksamen fra henholdsvis Sverige og Danmark at arbejde i hele regionen.
- **Der er et behov for en diskussion om den langsigtede arbejdskraftforsyning i regionen med repræsentanter for statslige myndigheder, regionerne, kommunerne, arbejdsgiverorganisationer, arbejdstagerorganisationer, Beskæftigelsesregion Hovedstaden og Sjælland samt arbejdsformidlingen i Skåne. Initiativet skal ses i sammenhæng med det igangværende projekt ”Kompetenceregnskab Øresund.” Dette kan eksempelvis ske ved:**
 1. At gennemføre en nærmere undersøgelse af forholdet mellem uddannelse og udbuddet af arbejdskraft.
 2. At finde mere effektive metoder til indslusning af regionsindbyggere med udenlandsk baggrund på arbejdsmarkedet.
 3. At finde mere effektive metoder til at beholde og tiltrække kvalificeret arbejdskraft fra udlandet.
 4. At forbedre statistikken og udvikle metoder til bedre at vurdere den fremtidige efterspørgsel og udbuddet af arbejdskraft.
 5. At skabe et varieret boligmarked med forskellige typer af ejer-, andels- og lejeboliger.



TILGÆNGELIGHED OG MOBILITET

Menneskers bevægelighed og mulighed for at nå frem til alle steder i Øresundsregionen er en forudsætning for et fælles arbejdsmarked, et velfungerende samarbejde mellem skoler og universiteter/højere læreanstalter og for at kunne udnytte hele udbuddet af kultur og oplevelser.

Øresundsregionen er i dag også et trafikknudepunkt, hvor internationale transportkorridorer på europæisk niveau krydser hinanden. De er samtidig nationale knudepunkter af største betydning for både Danmark og Sverige. Regionens tilgængelighed er efter international målestok god, men den er udsat for pres på en række områder.

”Vi skal lave de rigtige investeringer i infrastruktur og ikke hele tiden vente på, at trafikken står stille før vi gør noget.”

Jesper Møller, formand for Dansk Industri
og direktør for Toms Gruppen

De udfordringer, som regionen står overfor på det trafikale og infrastruktur-mæssige område, skal imødegås ved fælles indsats fra begge lande, hvis målsætningen om at udvikle regionen og dens konkurrenceevne skal realiseres.

På infrastrukturområdet er strategien baseret på tre overordnede hensyn:

- **At komme til og fra regionen**
– den internationale tilgængelighed
- **At komme rundt i regionen**
– den indenregionale tilgængelighed og mobilitet
- **At komme igennem regionen**
– regionen som transitområde

Samlet set skal høj mobilitet og tilgængelighed i Øresundsregionen således både understøtte og styrke den igangværende grænseregionale integrationsproces og udvikle den internationale tilgængelighed med henblik på at styrke regionens konkurrenceevne.

■ EN KLIMASMART REGION

Trafik og transporter bør endvidere ses i relation til klima- og miljøspørgsmål. En stigende trafikmængde i løbet af de kommende 20 år er en klimamæssig udfordring, som skal løses med hensyn til miljøbelastning. Det stiller krav til udvikling af miljøvenlige transporter og bedre kollektive løsninger for både gods- og persontransport.

Øresundsregionen har alle forudsætninger for at være en verdensledende region for holdbar udvikling. Klimaarbejdet skal samordnes bedre i regionen, for at sprede

erfaringer og gode eksempler. Målet er at udvikle og bibeholde en klimasmart region med ren natur og sunde have, til rekreation med unikke værdier.

”Jag tror att man i framtiden måste bli mycket mer kommunikativ i infrastrukturen för att den ska utnyttjas bättre.”

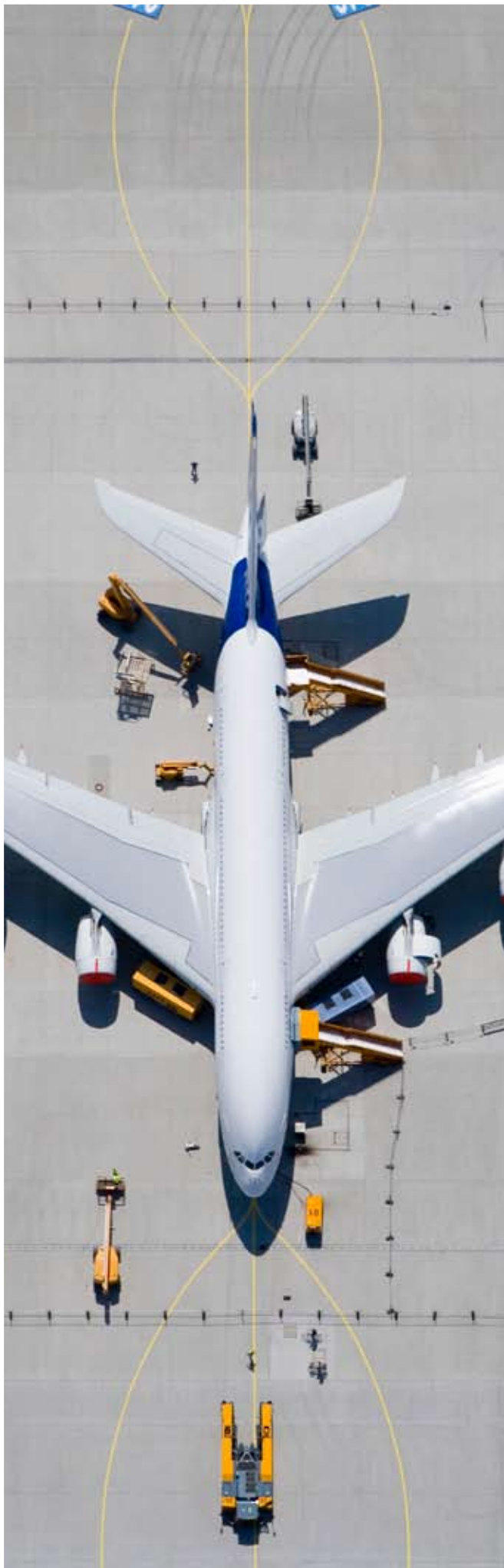
Caroline Ullman-Hammer, vd, Øresundsbron



"Det er en god og vigtig ide med et mere omfattende Øresundsbillet-system. Vi bor tæt og vil integreres. Tanken er rigtig med et fælles produkt til for bus, metro og tog i Hovedstadsområdet og Skåne."

Dorthe Nøhr Pedersen, direktør for Trafikselskabet Movia





”En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør är fullständigt avgörande för Öresundsregionen i framtiden. Utan en fast förbindelse kommer vi att få hårdsmälta i kommunikationerna.”

Renée Mohlkert, näringslivs- och marknadsdirektör, Helsingborg

DEN INTERNATIONALE TILGÆNGELIGHED

Øresundsregionen og dens omdrejningspunkt, har i dag en høj international tilgængelighed, primært takket være Københavns lufthavn i Kastrup. Den har en vigtig funktion som port til hele Skandinavien og især til Øresundsregionen. Men der er behov for at styrke denne position for at imødegå den internationale konkurrence om interkontinentale forbindelser. Det er afgørende for en positiv udvikling i hele Øresundsregionen, at den internationale tilgængelighed er høj. Så bliver regionen attraktiv for placering af større virksomheder, internationale projekter og arrangementer.

Etableringen af Femern Bælt forbindelsen vil generelt øge tilgængeligheden. Koblingen mellem forbindelsen til Nordeuropa, lufthavnen og det øvrige Skandinavien via Øresundsbron vil skabe særdeles fordelagtige vilkår for regionens udvikling. Men det kan kun udnyttes optimalt, hvis forbindelsen til de øvrige europæiske centre forstærkes.

Kortere rejsetid mellem København/Malmö og de nærmeste europæiske storbyer (Hamburg, Bremen, Berlin, Göteborg, Oslo og

Stockholm), med højhastighedsforbindelser, er vigtigt for at give Kastrup det større opland, som er nødvendigt for at bevare den gode internationale tilgængelighed. Trafikken kan i visse dele af Øresundsregionen starte med 200 km/t, men på sigt planlægges det at hastigheden stiger. Også Kastrups kobling til den regionale togtrafik på begge sider af Sundet, bør styrkes.

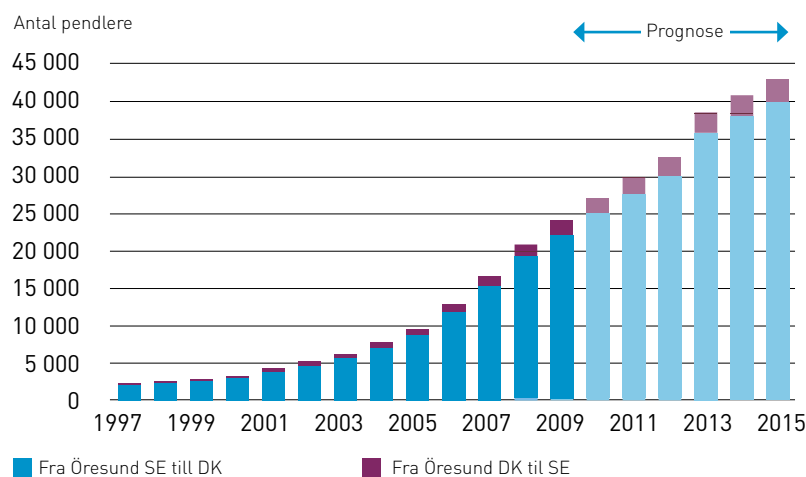
Den generelle trafikudvikling forventes at indebære et markant stigende transportbehov i hele regionen. Højere hastigheder, udviklingen i pendling på tværs af Sundet, samt et øget behov for godstransporter rejser spørgsmålet, om kapaciteten over Øresund er tilstrækkelig. En sikring af fremtidig kapacitet peger på, at etableringen af yderligere forbindelser mellem Danmark og Sverige kan blive nødvendig inden for ganske få år. Den danske og svenske stat bør derfor indlede arbejdet med en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

DEN INDENREGIONALE TILGÆNGELIGHED

Det voksende pres på trafikken til og fra regionens centrale områder skaber flaskehalse på begge sider af Sundet. Udviklingen i pendling viser tydeligt, at Øresundsregionen er på vej til at blive en sammenhængende arbejds- og boligregion, hvor borgerne be-

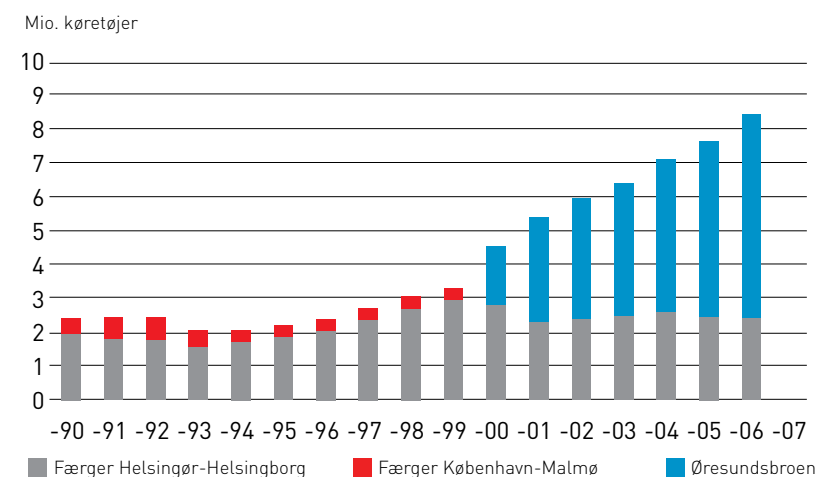
væger sig på kryds og tværs til deres arbejdspladser i hele regionen. Fortsætter denne udvikling, stiller det krav til et velfungerende kollektivt trafiksystem, som kan aflaste vejtrafikken og skabe mere miljøvenlige transportalternativer. Specielt når det gælder Øresundstrafikken, hvor pendlingen er øget markant, er der behov for

Arbejdspendling over Øresund 1997 - 2015
Prognose 2008-2015



Kilde: TendensØresund 2010

Trafikken over Öresund 1990-2007



Kilde: TendensØresund 2010

at øge kapaciteten på jernbaneområdet. En yderligere forbindelse over Sundet giver nye muligheder for at udnytte de kollektive trafiksystemer i en fortsat integration af Sjælland og Skåne.

Forbindelserne mod København og Malmö fra de øvrige dele af regionen kræver en opgradering. Fremkommeligheden med tog på Sjælland og delvist i Skåne er begrænset på grund af forældet materiel og manglende kapacitet. Bilkøer på vejene koster hvert år samfundet milliarder og kan blive en trussel mod fortsat vækst i Øresundsregionen.

At skabe et sammenhængende kollektivt trafiksystem i hele regionen, er en udfordring. Dette indebærer, at den regionale togtrafik på Sjælland, i lighed med i Skåne, bliver koblet sammen med togtrafikken over Sundet, så man får hurtigtgående regionaltog, der

dækker hele regionen. Investeringer i intermodale anlæg, som for eksempel "park and ride"-anlæg, skal understøtte skiftet mellem forskellige transportformer, så adgangen til den kollektive trafik forbedres.

Kapacitetsproblemerne i vejnettet skyldes, at hovedstrømmene går i østlig-vestlig retning mod København på den danske side, og mod Malmö, Lund og Helsingborg på den svenske side. Det tværgående vejnet på Sjælland er ikke tilstrækkeligt udbygget. Der er derfor behov for hurtigere og mere direkte forbindelser mellem byerne. I hovedstadsområdet er trafiktrykket på de tværgående ringveje stort. En fremtidig forbindelse mellem regionens nordlige del med tilknytning til motorvejsnettet mod syd skal ses i relation til behovet for yderligere kapacitet over Øresund.

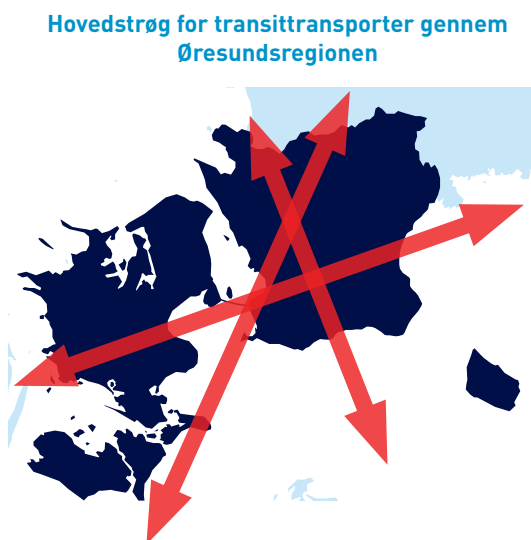
■ ØRESUNDSREGIONEN SOM TRANSITOMRÅDE

Takket være sin geografiske position er Øresundsregionen et transitområde mellem den skandinaviske halvø og de store markeder i det kontinentale Europa. Regionen ligger endvidere centralt placeret i skæringspunktet for de internationale transportkorridorer mellem storbyer som Oslo, Göteborg, Stockholm, Helsinki, Hamburg og Berlin. Øresundsregionen har også en strategisk placering i forhold til de østlige dele af Østersøregionen med dens store potentiale for øget udveksling med det vestlige Europa. Dertil kommer, at regionen i kraft af sin store befolkning er et naturligt knudepunkt i de internationale korridorer.

Øget handel og en stadig mere integreret europæisk økonomi indebærer, at transport af både personer og gods mellem de forskellige dele af Europa vil blive vigtigere og vokse i omfang. Udbygningen af den faste forbindelse over Femern Bælt vil styrke den nord-sydgående transportkorridor gennem Øresundsregionen. Gennemgående transport er derfor og vil også i fremtiden være en vigtig del af hverdagen i Øresundsregionen. Den teknologiske udvikling og de begrænsninger, som transporternes klimapåvirkning og trængsel forårsager, indikerer, at en voksende del af godstransporterne nødvendigvis må foregå via bane og skib og i intermodale transportkæder, hvor disse transportmidler indgår.

Hovedparten af godstransporterne i Øresundsregionen foregår med lastbil og skib. De gennemgående transport betjener ikke virksomheder eller indbyggere i Øresundsregionen, men belaster en allerede hårdt presset infrastruktur. Som følge heraf stiger trængs-

len, og tilgængeligheden reduceres. Desuden indebærer transittrafikken en øget miljøbelastning i form af støj og udslip, hvilket yderligere forøger de negative effekter.



Men der er også positive effekter. Transittransporterne bidrager til at skabe et større udbud og øget frekvens af flyforbindelser, færgeforbindelser, søfart og muligheder for terminaler og tredjepartslogistik. Den infrastruktur, som motiveres af transittrafikken, har derfor en værdi for trafikforsyningen i regionen.

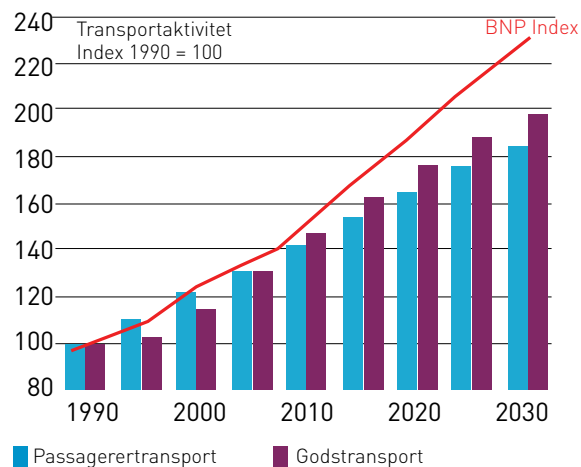
Udfordringen bliver i høj grad at udnytte transitttransporten som en værdiskabende aktivitet. Transitgods kan også indgå i en værdikæde, hvor godset gennemgår forskellige typer af bearbejdnings og håndteringer, som fører til, at godset stiger i værdi. Derudover kan regionens kompetence inden for logistik bevares og udvikles som en værdiskabende branche.

Begrebet grønne korridorer er blevet lanceret af EU-kommissionen som en del af den fremtidige europæiske transportpolitik. I EU's forslag til strategi for Østersøområdet indgår endvidere en udvikling af grønne korridorer blandt andet gennem konkrete eksempler. Udgangspunktet er at møde klimaudfordringerne og samtidig øge konkurrenceevnen. En grøn korridor er kendetegnet ved bæredygtige logistikløsninger, integrerede logistikplaner med optimal udnyttelse af trafiktyperne, harmoniserede lovgiver, koncentration af national og international godstrafik, effektive



og strategisk placerede omladningspunkter med støttende infrastruktur og en platform for udvikling og demonstration af innovative logistikløsninger. Søfarten vil højst sandsynligt få større betydning for godstransporterne. Det indebærer, at Øresundsregionens havne bliver endnu mere vigtig som logistisk omdrejningspunkt og skal derfor have multimodale faciliteter til et godt vej- og jernbanenet. Øresundsregionen har gode forudsætninger for at udvikle sig som en modelregion for grønne transport. Regionen ligger i skæringspunktet for flere internationale transportstrøg.

Vækst, transporter 1990-2030



Källa: TendensØresund 2010

I 2005 forventes transittransporteren på vej og bane at omfatte ca. 25 mil. ton gods. Det kan sammenlignes med, at 85 mil. ton blev transporteret til og fra regionen, og at 140 mil. ton gælder transporter med både start og mål inden for regionen.

Dertil kan lægges en omfattende skibstrafik, som passerer gennem Øresund og Store Bælt uden at anløbe havnene i regionen.

Af de 20 mil. personer, som årligt passerer Kastrup Lufthavn, udgør 5 mil. transferpassagerer. Færgeruterne fra havne i Øresundsregionen udgør vigtige bindeled for personrejser mellem Skandinavien og det kontinentale Europa.

Kilde: IBU-Øresund

DEN DIGITALE INFRASTRUKTUR

Danmark og Sverige er i dag førende IT-nationer. Rapporterne "Bredbandsstrategi för Sverige" og "Danmark som højhastighedssamfund" peger begge på behovet for at udbygge bredbåndsinfrastrukturen de kommende år, for at klare fremtidens kapacitetskrav. En høj grad af anvendelse af IT og internet er godt, både når det gælder vækst, konkurrenceevne og innovation. Det bidrager endvidere til udviklingen af et bæredygtigt samfund. Der kræves dog en bedre koordineret satsning på den digitale infrastruktur (teknik, standarder, priser mv.) i hele Øresundsregionen for at borgere og virksomheder skal få så effektive værktøjer som muligt, men også for at styrke regionens internationale tiltrækningskraft. Målet er, at Øresundsregionens bredbåndsinfrastruktur skal være blandt de bedste i verden med hensyn til kvalitet, hastighed og mobilitet.



UDFORDRINGER

På baggrund af de problemer og muligheder, som er beskrevet vedrørende tilgængelighed og mobilitet, kan de største udfordringer sammenfattes i følgende punkter:

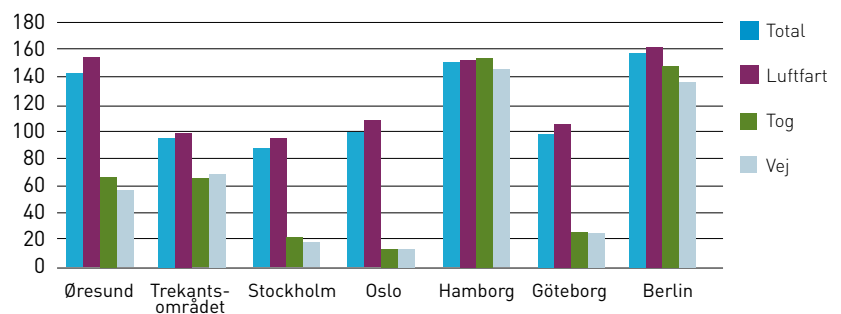
- De voksende problemer med at bevæge sig mellem regionens østlige og vestlige dele forårsages primært af kapacitetsproblemer inden for togtrafikken. Der er behov for nye initiativer omkring både tog- og vejforbindelser over Øresund, hvis ikke regionens fremtidige udvikling skal blive bremsset på afgørende vis.
- For at udnytte Øresundsregionens samlede kraft skal regionens forskellige dele forbindes på en mere effektiv måde med kollektiv trafik, men også når det gælder udbygning af strategiske vejsektioner.
- Øresundsregionens generelt set gode internationale tilgængelighed afhænger først og fremmest af de internationale flyforbindelser. Kastrup skal forbedre sin konkurrenceevne som international lufthavn, hvis Øresundsregionens globale position og tiltrækningskraft skal bevares og styrkes.
- Hovedparten af godstransporterne i regionen foregår via vejnettet og med skib. Transporten af gods inden for og gennem regionen forventes at stige kraftigt. Det forudsætter, at godstransporterne bliver effektiviseret og i større udstrækning foregår via bane, samt at infrastrukturen bindes op på velfungerende knudepunkter.

Interregprojektet IBU-Øresund initieredes af Øresundskomiteen. I projektet samarbejder drygt 30 svenske og danske kommunale og regionale aktører samt statlige myndigheder med at skisse en fremtidsbillede af infrastruktur, byudvikling og næringsliv i Øresundsregionen. Målet med IBU-Øresund er at bidrage til en attraktiv og konkurrencedygtig Øresundsregion med en langsigtet hållbar udvikling.

www.ibu-oresund.se www.ibu-oresund.dk

- Øresundsregionen skal have adgang til bredbånd i verdensklasse og være en modelregion i verden for at alle borgere og virksomheder har adgang til bredbånd med høj kvalitet, hastighed og mobilitet. Dette styrker regionens internationale konkurrence- og attraktionskraft.
- Øresundsregionen har alle forudsætninger for at være en verdensledende region for holdbar udvikling og klimavenlige transport. Klimaarbejdet skal samordnes bedre for at sprede erfaringer og gode eksempler. Målet er, at udvikle og bibeholde en klimasmart region med ren natur og sundt hav til rekreation med unikke værdier

Tilgængelighedsindeks for udvalgte europæiske regioner 2001



Kilde: ESPON/COWI

Øresundsregionen har generelt en høj tilgængelighed sammenlignet med andre regioner i Nordeuropa. Den høje tilgængelighed skyldes imidlertid primært Kastrup Lufthavn. Sammenlignet med Hamburg og Berlin er Øresundsregionens

Kilde: IBU-Øresund, 2009



■ STRATEGISKE SATSNINGER

De nævnte udfordringer skal imødegås med en række strategiske indsatser over en bred front, ikke mindst fordi mobiliteten og tilgængeligheden i Øresundsregionen er meget vigtig for at styrke den funktionelle region. Den nationale grænse stiller desuden særlige krav til udformningen og sammenkoblingen af transport- og kommunikationssystemerne. Her skal der tages særskilte hensyn til klima, miljø og menneskers sundhed.

- **Øresundskomiteen skal, i samarbejde med de regionale og kommunale aktører, fortsætte dialogen med de to stater om at få igangsat de nødvendige nationale udredningsarbejder om de langsigtede behov for yderligere investeringer i togforbindelser, veje, lufthavne og havne. Blandt andet ved:**
 1. At imødegå øgede kapacitetsbehov på forbindelserne over Øresund ved at forberede bygning af en fast forbindelse mellem Helsingør- Helsingborg.
 2. At træffe direkte foranstaltninger til at sikre Kastrups position som international storlufthavn ved at bibeholde og udvide forbindelser til destinationer på vigtige markeder rundt om i verden.
 3. At skabe et velfungerende kollektivtrafiksystem i hele Øresundsregionen, ved at sammenkoble den regionale togtrafik på begge sider af Øresund.
 4. At i fællesskab arbejde for jernbanenet til tog med højere hastigheder i Sverige og Danmark med tilslutning i Kastrup. Det skal dels sammenknytte vore lande med Kastrup som centralt knudepunkt, men frem for alt koble disse net op på det europæiske højhastighedsnet.
 5. At medvirke til at øge tilgængeligheden og mobiliteten i trafikkorridorerne, som understøtter integrationen af hele regionen.
 6. At udvikle Øresundsregionen til en modelregion for grønne transport.
 7. At undersøge forudsætningerne for en grænseoverskridende Øresundsregional klimastrategi
- **Øresundskomiteen skal sammen med statslige myndigheder, regionerne og kommunerne blive enige om satsninger på tog- og vejforbindelser, som bidrager til på en bedre måde at sammenknytte yderområderne, både indbyrdes og med regionens centrale dele.**
- **Øresundskomiteen skal sammen med de ansvarlige aktører for den kollektive trafik i regionen for at undersøge forudsætningerne for at indføre et fælles pendlerkort, som gælder i en vis periode i hele Øresundsregionen. Det ville gøre det lettere at rejse og sende et stærkt signal om en sammenhængende storbyregion.**
- **Øresundskomiteen skal sammen med de øvrige nationale og regionale aktører sikre, at forbindelserne via Femern Bælt til Hamburgregionen med dens landtilslutninger, har tilstrækkelig høj kapacitet.**
- **Øresundskomiteen skal, sammen med de ansvarlige aktører på IKT-markedet i Øresundsregionen for at søge at opnå en fælles "Øresundstakst" for telefoni og IT-kommunikation (en operatør anvender allerede dette princip inden for mobiltelefoni og mobilt bredbånd).**
- **Øresundsregionen skal fungere som en global modelregion for digital integration**

ØRUS

STYREGRUPPE

Öresundskomiteens forretningsudvalg

LEDELSESGRUPPE

Mikael Stamming Öresundskomiteen

Monika Yngvesson Region Skåne

Jens Christian Sørensen Region Hovedstaden

ARBEJDSGRUPPE

Gunne Arnesson Lövgren Region Skåne

Kristian Johnsen Region Hovedstaden

René Lønne Region Sjælland

Malene Barenholdt Götze Københavns Kommune

Christer Persson Malmö stad

Thomas Nymann Nielsen KKR Sjælland

Mette Jeppesen KKR Hovedstaden

Per Bennetsen Region Sjælland

Inger Nilsson Malmö stad

Claus Juhl Københavns Kommune

Lilian Persson Kommunförbundet Skåne

Anette Vedel Carlsen Öresundskomiteen

Elsebet Fristed Öresundskomiteen

Mikael Stamming Öresundskomiteen

Claes Håkansson Öresundskomiteen

Daniel Persson Öresundskomiteen

Birgitte Steenstrup Öresundskomiteen

Ansvarshavende redaktør:

Mikael Stamming

Redaktion:

Elsebet Fristed og Eva Holmestig

Redaktionen afsluttet:

marts 2010

Grafisk design:

Mikael Forth

Foto:

Viktoria Blomberg: side 11, 16 21, 27 och 29.

Exigus/Region Skåne/Sydpol.com: side 18, 19 23, 25

iStockphoto: side 7, 11, 19 21 och 32

Öresundsregionens Lille Blå: side 15

Polfoto/Alexis Maryon: side 4, Polfoto/Kirchherr: side 8,

Pofoto/Stella: side 12

Miriam Preis: side 1, 11, 28 och 29

Miklos Szabo: side 31

Stock Xchng/clix: side 16

WOCO/Christian Alsing: side 36

Öresundskomiteen/Eva Holmestig: side 25 och 28,

Öresundskomiteen/Mikael Stamming: side 6

Følgende organisationer har deltaget aktivt i processen:

Albertslund kulturforvaltning
Alexandrea Institutet A/S
Alfalaval
Arbetsförmedlingen
Arken
Artlab
Arup
Atrendia ApS
Auto Images AB
Ballerup Kommune
Baltic Sea Solutions
Banverket Malmö
Beskæftigelsesregion Hovedstaden og Sjælland
Bilka
Bornholm Regionskommune
Bromölla kommun
Business Region Skåne
Cantabile 2
Center for Bolig og Velfærd
Center for Kultur- og Oplevelsesøkonomi
CIRCLE, Lund University
COBIS
Copenhagen Business School
Copenhagen Capacity
Copenhagen Film Festivals
Copenhagen Malmö Port CMP
Crossroads Copenhagen
Damvad
Danmarks Biblioteksskole
Danmarks Tekniske Universitet
Dansescenen København
Dansk Byggeri
Dansk Erhverv
Dansk Industri
Danske Vognmæn
DI Transport
Drömarnas Hus i Malmö
DSB
E.ON Nordic
ESS Scandinavia Sekretariat
Europeiska Ungdomsparlamentet
Event in Skåne
Femern Bælt
Ferrings AS
FORA
Form/Design Center
Forsknings- og Innovationsstyrelsen
Frederiksberg kommune
Furesø kommune kulturforvaltning
Företagarna
Försäkringskassan
Geografisk Institut, Københavns Universitet
Greve kommune
Greve Museum
Gymnasielærerforening
Gymnasieskolan Spyken
HAMMER & HANBORG
Handelskammer Hamburg
Helsingborg stad
Helsingborgs Kulturförvaltning
Helsingborgs Marknadsföring
Helsingør kulturforvaltning
Henning Larsen Architects
Herlev Børne- og Kulturforvaltning
Holbæk Museum
Hvidovre Bibliotekerne
Hässleholm Kommun
Hässleholm Kulturhus
Håndværksrådet
IBU-Øresund
Ideon Center i Lund
Innovationsbron
Interreg-sekretariatet, Øresund
KKR Hovedstaden
KKR Sjælland
Kommunförbundet Skåne
Kreative Byer
Kristianstad Högskola
Kullaflyg
Kultur- og Fritid Lunds kommun
Kultur och Näringsliv
Kultur og fritidsforvaltningen i Kristiansstad
Kultur og fritidsforvaltningen Simrishamn
Kultur og kommunikation i København
Kultur Skåne
Kulturen i Lund
kulturforvaltningen Albertslund
Kulturforvaltningen Helsingborg
Kulturförvaltningen Malmö stad
Kulturhuset Mazetti
Kulturregion Midt og Vestsjælland
Kulturregion Storstrøm
Kunstakademiets Arkitektskole
Københavns Kommune
Københavns kommune kulturforvaltning
Københavns Lufthavn
Københavns Universitet
Køge kommune kulturforvaltning
Landskrona stad
LCTF Lolland community testing facility
Lejre kommune
LIFE - Det Biovidenskabelige Fakultet
LO
Lunds kommun
Lunds Tekniske Högskola
Lunds Universitet
Malmö Arena
Malmö Dramatiske Teater
Malmö Högskola
Malmö Museer
Malmö stad
Malmö Symfoniorkester
Malmö Turism
Mandag Morgen
MANNÖV AB
Media Møtesplats Malmö
Medicon Valley Alliance
MINC
Mobile Heights
Musik i Syd
Nordea
Nordisk Ministerråd
Nueva
Näringsliv och Marknad, Helsingborg
Plan B
Region Hovedstaden
Region Sjælland
Region Skåne
Region Skåne, skoletjenesten
Risø, DTU's Innovationsaktiviteter
Roskilde Universitetscenter
Rådet for Teknologi og Innovation (RTI)
Scandnet
SCION-DTU
SkatØresund
Skånet AB
Skånetrafiken
Sofiero Slott och Slottsträdgård
St Petri Skola
Statens Byggeforskningsinstitut
Statens Kunstråd Danmark
Stevns kommune
Sustainable Business Hub
Svenskt Näringsliv
Sydsvenska Dagbladet
Sydsvenska Industri- og handelskammaren
SÖSK
Teknologisk Institut
The Swedish University of Agricultural Sciences
Tillväxtverket
Tourism in Skåne
Trafikselskabet Movia
Transfer Øresund
Trelleborg Stad kulturnævnet
Tænketanken Dansk Oplevelsesøkonomi
VisitDenmark
VisitSweden
Vordingborg Gymnasium
Vordingborg Kommune
Vägverket Region Skåne
Væksthus Hovedstadsregionen
Wickmanska i Sverige
Wonderful Copenhagen
World Outgames
Ørestad Gymnasium
Ørestad Nord
Øresund direkt
Øresund Entrepreneurship Academy
Øresund Environment Academy
Øresund Food Network
Øresund IT Academy
Øresund Logistics
Øresunds Universitet
Øresundsborger
Øresundsbro Konsortiet
Øresundsbron
Øresundsinstittet

Derudover har en del personer medvirket, der ikke repræsenterer en enkelt organisation

Medlemsorganisationerne fra dansk side:

Region Hovedstaden
Region Sjælland
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune
Bornholms Regionskommune
Kommunekontakttråd Hovedstaden
Kommunekontakttråd Sjælland

Medlemsorganisationerne fra svensk side:

Region Skåne
Malmö stad
Helsingborgs stad
Lunds kommun
Landskrona stad



Öresundskomiteen • Gammel Kongevej 1 • DK-1610 København V
Tfn: +45 33 22 00 11 • Fax: +45 33 22 00 23 • info@oresundskomiteen.dk • www.oresundskomiteen.dk



541 Tryksag 492

Regional Udviklingsplans- og Trafikudvalgs møde den 15. april 2010

Sag nr. 4

Emne: Drøftelse af arbejdsfelter, herunder udarbejdelse af
forslag til kommissorium

Bilag 1

**Region
Hovedstaden**

REGION

Oplæg til Arbejdsfelter

Oplæg til Arbejdsfelter

- **Kollektiv trafik.**

- Udvikling af den kollektive trafik i hovedstadsregionen – trafiksekskabernes trafikplaner.
- Regionale busser og lokalbaner – regionens bestillerrolle.
- Introduktion til 'Rejsekortet' – et nationalt projekt, som Movia er en del af.
- Samarbejdet med Movia og kommunerne, herunder erfaringerne med det hidtidige samarbejde.

- **Cyklisme og gående i hovedstads- og Øresundsregionen.**

- Udvikling af højklasset cykelsti-rutenet for pendlere.
- Skabe offentlig adgang til rekreative områder, fx stisystemer.

- **Statslige udredningsarbejder.**

- Igangsatte og planlagte statslige analyser af hovedstadsregionens trafikale infrastruktur og organiseringen af den kollektive trafik.

Oplæg til Arbejdsfelter (fortsat)

- **Øresundsregionen.**

- Infrastruktur og Byudvikling (IBU), herunder forslag til ny jernbanestrategi for Øresundsregionen, ny Ring 5 og fast HH-forbindelse.
- Oplæg til Øresundsregional strategi (ØRUS) – fokus på den internationale og den interregionale tilgængelighed

- **International tilgængelighed.**

- Infrastruktur og regional udvikling ifm. Fehmern Bælt forbindelsen, herunder STRING-samarbejdet med Hamborg, Schleswig-Holstein, Region Sjælland og Region Skåne.
- Lufthavnens regionale betydning og satsning på nye og flere internationale ruter via ruteudviklingsfond.

Oplæg til Arbejdsfelter (fortsat)

- **Klima og miljø på trafikområdet.**

- Handlingsprogram for trafik i den regionale klimastrategi. Analyse af transportens CO₂-udledning – og tiltag.
- Tiltag inden for trafik og miljø i den regionale udviklingsplan, f.eks. i forhold til cyklisme, håndtering af overskudsjord i kommunerne, vandforsyning mv

- **Regional Udviklingsplan.**

- Implementering af RUP-handlingsplanens initiativer – 6-7 inden for infrastruktur.
- Temaer, tid – og procesplan for ny RUP. Ifølge planloven skal udkast lægge klar til høring ultimo 2011.
- Plansager relateret til den regionale udviklingsplan.

Relevante analyser, politikker og handlingsplaner

Politikker og handlingsplaner.

- Den regionale udviklingsplan (RUP) – temaer om infrastruktur, uddannelse, natur/miljø.
- Handlingsplan for RUP – 16 initiativer indenfor temaområderne
- Movia: Trafikplan 2009.

Analyser.

- OECD-analysen om hovedstadsområdets konkurrenceområde.
- "Der var noget i luften" – en analyse af den internationale tilgængelighed. Af Copenhagen Economics for Region Hovedstaden.
- "Før biltrafikken står stille" – hvad kan den kollektive transport bidrage med. Udført af Tetraplan for Region Hovedstaden.

Større initiativer – i gang eller på vej!

I gang.

- Infrastruktur og Byudvikling i Øresundsregionen (IBU)
- Den Øresundsregionale Udviklingsplan (ØRUS)
- Movia: Rejsekortet og Nordkalotten i Nordsjælland.
- Letbanesamarbejdet i Ring 3
- Statslig udredning som led i grøn transportpolitik.
- Incitamentskontrakter med busentreprenører.

Under udvikling.

- Fælles analyse i STRING om etablering af transportkorridor i tilknytning til Fehmern Bælt fra Skåne via hovedstadsregionen til Hamburg
- Ny regional myldretidsbuslinje ad Ring 3 – 330E
- Styrkelse af linje 400/400S samt 500S
- Klimastrategi, herunder analyse af CO₂ udledning i trafikken og virkemidler for nedsættelse af CO₂
- Tag cyklen med bussen (et forsøg med opstart i foråret 2010)

Regional Udviklingsplans- og Trafikudvalgs møde den 15. april 2010

Sag nr. 5

Emne: Meddelelser

Bilag 1

NOTAT

Til: **RUT-udvalget**

Telefon +45 48 20 50 00
Direkte +45 48 20 55 05
Fax +45 48 20 56 61
Web www.regionh.dk

CVR/SE-nr: 30 11 36 83

Dato: 23. marts 2010

Status på regionens initiativer til styrkelse af de regionale buslinjer og lokalbaner

Region Hovedstaden besluttede ved tillægsaftalen for budget 2009 og ved budgetvedtagelsen for budget 2010 en række forbedringer og satsninger for at udvikle de regionale buslinjer og lokalbaner.

Det drejer sig om øget trafik, count down på regionale buslinjer, støtte til bedre fremkommelighed for de regionale buslinjer og indførelse af passagerincitamenter for flere regionale buslinjer. Endelig afsatte regionen midler til særlig introduktionsmarkedsføring af initiativerne. Regionen ønskede endvidere et forsøg med cykelmedtagning gennemført..

Status på satsningerne er følgende:

Forbedret betjening

Linje 330E: Regionen besluttede at supplere linje 300S med en ny regional ekspresbuslinje mellem Ishøj og DTU. Linjen med nummeret 330E sættes i drift 6. april 2010 og får en køretid, der for hele strækningen er ca. 20 minutter kortere end linje 300S. Linje 300S får i konsekvens heraf lidt færre afgangene.

Linje 400S: Regionen bestilte en udvidelse af linje 400S i myldretiderne, så der bliver 8 afgangene i timen i stedet for 6. Udvidelsen sættes i drift 28. marts.

Linje 500S: Regionen bestilte en udvidelse i myldretiderne og en omlægning i Albertslund. Ændringerne blev koblet med et krav om, at omvejskørslen kun marginalt måtte forlænge rejsetiden. Umiddelbart før jul blev der indgået en aftale herom med Glostrup og Albertslund Kommuner. Ændringerne gennemføres 28. marts 2010.

Gribskovbanen: Fra december 2009 er gennemført udvidelser af driften på begge banegrene til Gilleleje og Tisvildeleje, således at der er halvtimesdrift i dagtimerne mellem myldretiderne på hverdage.

Markedsføring

I forbindelse med den ny linje 330E gennemføres den første særlige introduktionsmarkedsføring. Der følges op med endnu en kampagne i efteråret. Samtidig viderefører Movia som aftalt produktmarkedsføring af S-busserne generelt.

Fremkommelighed

Regionen afsatte i tillægsaftalen for budget 2009 5 mio. kr. til en fremkommeligheds-pulje. Puljen skal støtte projekter, der forbedrer fremkommeligheden for de regionale - og gerne også kommunale - buslinjer. Den statslige pulje til samme formål er tænkt ind som en mulig forstærkning af midlerne. Der har ikke i 2009 været træk på puljen, som forventes overført til budget 2010 i 1. økonomirapport 2010.

Albertslund, Glostrup og Brøndby Kommuner har indsendt ansøgninger om støtte til fremkommelighedsforbedringer for linje 500S, hvor regionen vil være medfinansierende med op til 2,6 mio. kr. Forbedringerne forventes implementeret ultimo 2010.

Movia er herudover i dialog med en række kommuner om mulighederne for at forbedre fremkommeligheden for de regionale buslinjer. Det forventes at der indgås aftaler med flere kommuner om at søge statslige tilskud ved ansøgningsrunden 1. september 2010.

Stoppestedsinformation - Count down moduler

Regionen afsatte 1 mio. kr. til forbedret stoppestedsinformation på de regionale linjers stoppesteder. Movia har til opsætning bestilt 100 moduler med visning af tid til næste bus. Bestillingen var betinget af, at der kunne opnås statstilskud til 50 pct. af investeringen. Movia fik tilsagn om tilskud i det sene efterår 2009.

Movia har på baggrund af regionens bestilling foreslået kommunerne samarbejde om opsætning af count down. Resultatet er, at der i løbet af forsommeren opsættes count down på 150 stoppesteder gennem regional/kommunal/statslig finansiering.

Den nye linje 330E forventes at få count down ved alle stop fra start.

Incitamentskontrakter

Der blev indgået aftale om passagerincitament på linje 300S, den nye linje 330E og linje 400S med virkning fra 1. oktober 2009. Aftalen er indgået mellem operatøren Nobina og Movia.

Der forventes indgået endnu en aftale mellem Citytrafik og Movia som omfatter linje 500S pr. 1. april 2010.

Forsøg med cykelmedtagning

I samarbejde med operatøren Fjordbus gennemføres et forsøg, hvor medtagning af cykler bliver mulig på linje 600S. Forsøget begynder 10. april.