REGION HOVEDSTADEN

Underudvalget vedr. regional udviklings møde den 28. april 2009

Sag nr. 1

Emne: Udkast til handlingsplan for den regionale udviklingsplan

Bilag: 1

UDKAST TIL
HANDLINGSPLAN FOR
DEN REGIONALE UDVIKLINGSPLAN

April 2009

1. Forord ved regionsformanden **s. 2**

2. Indledning **s. 2**

3. Udfordringer og status **s. 4**

4. Nye initiativer **s. 8**

5. Infrastruktur **s. 10**
5.1 Strategisk analyse og trafikmodeller **s. 10**
5.2 Styrket kollektiv trafik **s. 11**
5.3 Byvision for Ringbyen **s. 12**
5.4 Parker og Rejs **s. 13**
5.5 Intelligent Trafikstyring **s. 15**
5.6 Grøn bølge for udrykningskøretøjer **s. 15**

6. Uddannelse **s. 17**
6.1 Vejledningsindsats **s. 17**
6.2 Plejeomsorgsuddannelserne **s. 18**
6.3 Fagligt løft for tosprogede unge og bogligt svage elever **s. 18**
6.4 Regional ulighed i uddannelsessystem **s. 19**

7. Natur, miljø og klima **s. 21**
7.1 Udvikling af rekreative områder **s. 21**
7.2 Nationalparkernes Nordsjælland **s. 22**
7.3 Hovedstaden og Øresund som cykelregion **s. 23**
7.4 Øresundsregionen som klimaregion **s. 25**
7.5 Klima, kommuner og vand **s. 25**
7.6 Håndtering af overskudsjord **s. 27**

1. Forord ved regionsformanden

[Kommer senere. Her præsenteres handlingsplanens formål, vigtigheden af et bredt samarbejde mellem centrale aktører i regionen mv.]

2. Indledning

Den regionale udviklingsplans vision og pejlemærker

Den regionale udviklingsplan blev vedtaget af regionsrådet i sommeren 2008 efter en omfattende dialog- og høringsproces med deltagelse af bl.a. statslige, regionale og kommunale myndigheder, uddannelsesinstitutioner, interesseorganisationer, arbejdsmarkedets parter og borgere m.fl..

Udviklingsplanen indeholder en vision og syv pejlemærker inden for temaerne infrastruktur, uddannelse, natur/miljø, erhvervsudvikling, kultur og oplevelser samt internationalt samarbejde. Udviklingsplanen fokuserer på infrastruktur, uddannelse og natur/miljø og beskriver hvilke udfordringer hovedstadsregionen står overfor i disse år samt en række forslag til hvordan disse udfordringer kan løses.

Visionen for hovedstadsregionen er at:

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

Efter aftale med kommunerne fokuserer udviklingsplanen på den del af visionen, der handler om infrastruktur, uddannelse og natur/miljø, mens erhvervsudvikling, kultur og oplevelser samt internationalt samarbejde primært håndteres via Vækstforum Hovedstaden, regionens kulturmidler og samarbejdet over Øresund bl.a. via Øresundskomitéen.

Pejlemærkerne for infrastruktur, uddannelse og natur/miljø er:

- En effektiv og miljøvenlig infrastruktur

Trængslen i hovedstadsregionen skal nedbringes væsentligt gennem en markant og sammenhængende udbygning af det kollektive trafiksystem, regionens hovedtrafikårer og de regionale cykelstier. Den trafikale infrastruktur skal sikre fortsat integration på tværs af Øresund og medvirke til at placere Øresundsregionen som internationalt tilgængeligt, nordeuropæisk trafikknudepunkt.

- Et uddannelsessystem med attraktive og relevante tilbud til alle borgere

En satsning på at alle får en uddannelse og at uddannelsesniveauet øges, skal sikre den sociale sammenhængskraft og sikre erhvervslivets og det offentliges fremtidige behov for arbejdskraft og kompetencer i en tid, hvor efterspørgslen på uddannet arbejdskraft stiger. Et øget vidensniveau er en forudsætning for forsat økonomisk vækst og udvikling i regionen.

- Udvikling af flere attraktive rekreative områder

Hovedstadsregionen skal udvikles til den grønneste storbyregion i Europa. En klar deling mellem by og land skal sammen med videreudvikling af regionens grønne struktur øge andelen af grønne områder og sikre, at alle borgere i regionen har nær og let adgang til rekreative områder og god tilgængelighed til attraktive kyster og strandparker.

- Ren luft, rent drikkevand og mindre støj for alle

Gennem en målrettet og fælles indsats skal luftforureningen i regionen mindskes til gavn for klimaet og for den enkelte borgers sundhed. Det skal sikres, at regionen fortsat kan være selvforsynende med drikkevand i form af urenset grundvand. Og færre borgere skal opleve gener fra forskellige typer af støj, herunder fra trafik og tekniske anlæg.

Handlingsplanen – et redskab til en fælles indsats

Den regionale udviklingsplan peger på de reelle udfordringer og løsninger i regionen uden at tage hensyn til hvem, der har ansvar på de pågældende områder. Udviklingsplanen præsenterer udfordringer, der har en regional dimension og dermed bør løses af de berørte parter i fællesskab.

Budskabet er således, at hvis det skal lykkes at realisere ambitionen om at hovedstadsregionen skal være blandt de førende europæiske storbyregioner, så skal pejlemærkerne realiseres i samspil mellem de centrale aktører på tværs af myndigheder, geografi og sektorer. OECD understøtter dette budskab i et såkaldt territorial review af hovedstadsregionen fra januar 2009. Her påpeger OECD, at samarbejdet mellem staten og centrale aktører bør styrkes for at koordinere strategier og politikker i hovedstadsregionen.

Formålet med handlingsplanen for den regionale udviklingsplan er på denne baggrund todelt. For det første præsenterer handlingsplanen et overblik over hvilke initiativer, der allerede er igangsat af de forskellige aktører og som håndterer de udfordringer, der beskrives i den regionale udviklingsplan. Hele kortlægningen af den igangværende indsats inden for rammen af RUP'en findes på http://www.regionh.dk/menu/regionalUdvikling/Den+regionale+udviklingsplan/Kortlægning+af+aktiviteter/.

For den andet skal handlingsplanen skabe et grundlag for, at den regionale udviklingsplans vision og pejlemærker kan blive omsat til nye konkrete initiativer på områder, hvor der fortsat mangler handling, og hvor de centrale aktører har interesse i at medvirke.

Handlingsplanen skal ikke løse alle de udfordringer, som den regionale udviklingsplan skitserer, men skal medvirke til at løfte den samlede indsats i hovedstadsregionen. Dialogen om hvilken fælles indsats, der bør igangsættes er fortsat i gang, og initiativerne er derfor formuleret relativt bredt. Næste skridt er at samle de relevante parter for at konkretisere formål og aktiviteter og identificere finansieringskilder.

Region Hovedstaden har med opbakning fra kommunerne påtaget sig opgaven med at identificere og facilitere initiativer, som kan realisere regionale løsninger på områder, hvor der fortsat er behov for en fælles indsats. Region kan desuden bidrage til at formulere og igangsætte initiativer, og endelig har regionen mulighed for at medfinansiere initiativerne (jf. afsnit 4).

3. Udfordringer og status

Den regionale udviklingsplan beskriver hovedstadsregionens udfordringer inden for især infrastruktur, uddannelse og natur/miljø og skitserer en lang række forskellige løsningsforslag. En del af løsningsforslagene er allerede blevet implementeret, nogle er undervejs, mens andre endnu ikke er blevet løftet.

For at skabe overblik over status for implementering af den regionale udviklingsplan har regionen kortlagt de igangsatte initiativer, der relaterer sig til udviklingsplanens løsningsforslag. Kortlægningen viser, at mange af udviklingsplanens løsningsforslag på de tre hovedtemaområder allerede er eller i gang med at blive ført ud i livet. Kortlægningen viser dog også, at der fortsat er brug for en markant indsats indenfor en række områder.

Infrastruktur

Hovedstadsregionen står overfor massive trafikale udfordringer i de kommende år. Trafikken er allerede nu ved at sande til i myldretiden, og på baneområdet er kapaciteten strakt til sit yderste. Alle prognoser tyder på, at landets hovedstad inden for få år vil stå overfor alvorlige problemer med trængsel, flaskehalse og øget pres på miljøet.

Den regionale udviklingsplan peger på fire hovedområder, hvor der er særlige infrastrukturudfordringer i hovedstadsregionen; trafik og trængsel i de centrale bydele, mobilitet på tværs af og rundt i regionen, forbindelser ind og ud af regionen samt gods- og varetransporter.

På tværs af disse hovedområder udpeger udviklingsplanen især behovet for en udbygning af en sammenhængende, effektiv og tidssvarende kollektiv trafik med gode skiftemuligheder. Dette gælder også i forhold til Øresundsregionen, hvor en hovedudfordring er at udvikle en sammenhængende trafikal infrastruktur. Det har ført til etablering af et ambitiøst samarbejde om Infrastruktur og Byudvikling i Øresundsregionen (kaldet IBU-Øresund) i september 2008. IBU-projektet har samlet 30 parter på begge sider af sundet for bl.a. at analysere, hvordan man skaber et bæredygtigt transportsystem og realiserer en bæredygtig byudvikling i Øresundsregionen.

I regi af Øresundskomitéen er der desuden igangsat udvikling af en Øresundsregional udviklingsstrategi (ØRUS). ØRUS'en har til formål at skabe en fælles dagsorden og indsats for vækst og udvikling i regionen. ØRUS'en beskæftiger sig med fire temaer; tilgængelighed og mobilitet, viden og innovation, et attraktivt og sammenhængende arbejdsmarked samt kultur og events.

I forhold til trængselsproblematikkerne har en større gruppe kommuner etableret et "Kommuneforum for Trængselsafgifter" som i første omgang arbejder på at tilvejebringe et beslutningsgrundlag.

Udviklingen af hovedstadsregionens trafikale infrastruktur kræver en markant indsats, og et samarbejde mellem mange parter, herunder især staten, som er en afgørende medspiller. I januar 2009 offentliggjorde regeringen trafikaftalen "En grøn transportpolitik", som indeholder en række initiativer i hovedstadsregionen, som også indgår i den regionale udviklingsplan.

Udviklingsplanens væsentligste løsningsforslag på infrastrukturområdet indgik således i et fælles indspil til regeringens Infrastrukturkommission, som regionsrådet og Kommunekontaktrådet i fællesskab stod bag i juni 2007. Via det fælles indspil lykkedes det at påvirke regeringen til at gøre op med tidligere tiders fordelingspolitik for i stedet at prioritere investeringer i infrastruktur, hvor den samfundsmæssige værdi er størst.

Selvom trafikaftalen førte til en større prioritering af hovedstadsregionen end tidligere set, så er der fortsat en række uløste udfordringer. Ikke mindst i forhold til den stigende trængsel og de miljøproblemer, som den fører med sig. Dette er en udfordring, som især skal løses gennem en markant satsning på kollektiv trafik, en tættere sammenhæng mellem kollektiv og privat trafik samt anvendelse af ny teknologi.

Endelig har Region Hovedstaden igangsat en analyse af hvordan vi i hovedstadsregionen bedst styrker den kollektive trafik på tværs af de forskellige transportsystemer – S-tog, regionaltog, lokalbaner, metro og busser.

Uddannelse
Region Hovedstaden er Danmarks førende videnregion og har i dansk sammenhæng et godt udgangspunkt med en forholdsvis veluddannet befolkning og en god dækning af uddannelsesinstitutioner på alle niveauer.

Men der er ikke desto mindre udfordringer nok at tage fat på. Alt for mange af hovedstadsregionens unge får ikke en ungdomsuddannelse. Næsten alle påbegynder en ungdomsuddannelse, men omkring hver femte falder fra undervejs – og op mod halvdelen blandt særligt udsatte befolkningsgrupper. Det problem skal løses – både for at give alle størst mulighed for en fast plads på arbejdsmarkedet, og fordi regionens arbejdspladser har brug for medarbejdere med grundkompetencerne i orden. Også i forhold til de videregående uddannelser er der problemer. I sammenligning med andre internationale storbyregioner er der for få, der får en videregående uddannelse.

Konkret peger den regionale udviklingsplan på fire hovedudfordringer: ungdomsuddannelse til alle, videregående uddannelse i pagt med regionens behov, uddannelse gennem hele livet og arbejdskraftmangel på plejeomsorgsområdet.

Der er i regionen iværksæt en række initiativer, der adresserer de centrale udfordringer på uddannelsesområdet i regionen fra en række af de centrale aktører.

Undervisningsministeriet har i forlængelse af globaliseringsaftalen iværksat forskellige initiativer, der skal nedbringe frafaldet på ungdomsuddannelserne. Det gælder ikke mindst på erhvervsskoleområdet, hvor frafaldet er stort, og hvor der er lanceret nye initiativer med mentor- og kontaktlærerordninger og forsøg med etablering af bedre grundforløb.

Flere kommuner i regionen er gået med i KL's store netværksprojekt omkring 'ungdomsuddannelse til alle', der skal styrke tværgående kommunale samarbejde omkring de unge og sikre vejen gennem uddannelsessystemet for især de svage unge.

Uddannelsesinstitutionerne har iværksat en række tværgående projekter inden for de centrale udfordringer. Fx har Region Hovedstadens udviklingsmidler været med til at finansiere uddannelsesprojekter med et samlet budget på over 150 mio. kr. På plejeomsorgsområdet, hvor regionen har nogle helt særlige udfordringer, har de fem regionale SOSU-skoler startet et markant projekt, der skal nedbringe frafald og skabe et mere attraktivt uddannelsesmiljø.

Overordnet peger kortlægningen af initiativer i forlængelse af den regionale udviklingsplan på, at de fleste initiativer er i gang under udfordringen "Ungdomsuddannelse til alle". Her er der mange nati-

onale, regionale og lokale initiativer fra centrale aktører. Inden for "Videregående uddannelse i pagt med regionens behov" er der også igangsat en del initiativer, men samlet set er det mere spredt, og omfanget af de afsatte økonomiske midler er mere begrænset. De to sidste udfordringer, "Uddannelse gennem hele livet" og "Arbejdskraft til pleje- og omsorgssektoren" er begge kendetegnet ved en mangel på initiativer, der imødekommer udfordringerne i den regionale udviklingsplan.

På plejeomsorgsområdet fremgår det, at der er en stor mangel på projekter og indsatser fra centrale regionale aktører. Her er der behov for at styrke rekruttering, alternative opkvalificeringsforløb og samspillet med kommunale og regionale praktiksteder.

Den regionale udviklingsplan og kortlægningen af de nuværende initiativer peger på, at styrket vejledning er væsentligt i forhold til at sikre bedre forudsætninger for at vælge og gennemføre en ungdomsuddannelse og en videregående uddannelse.

På erhvervsskoleområdet er der allerede søsat en del initiativer – også i forhold til indsatsen for etniske og bogligt svage unge. Men selvom centrale aktører har igangsat initiativer, er der få tværgående regionale aktører, og i dialogmøder har centrale aktører fremhævet behovet og interessen for en markant regional indsats - især over for de mange svage elever på erhvervsskolerne med dårlige forudsætninger for at gennemføre en uddannelse.

Region Hovedstadens uddannelsesprofil spænder bredt. På den ene side har regionen den mest veluddannede befolkning i landet, på den anden side har man flest indbyggere uden en ungdomsuddannelse. Geografisk er der en række forskelle, og regionalt er der behov for at iværksætte nye initiativer, der kan sikre et regionalt uddannelsesløft.

Natur og miljø
Et godt miljø og attraktive naturområder er en forudsætning for god livskvalitet og sundhed for borgerne. Hovedstadsregionen er en grøn region, som igennem årtier er udviklet med grønne kiler og grønne ringe af rekreative områder. Her er fine rekreative områder med skov og strand, som ligger side om side med den trafikale infrastruktur og tæt bebyggede områder. Det gør storbyregionen attraktiv at bo og arbejde i.

Men vækst, byudvikling og trafik er med til at sætte de grønne områder og miljøet under pres. Hovedudfordringerne på naturområdet er at bevare, udbygge og sikre tilgængeligheden af de grønne rekreative områder og kystområderne.

For at sikre regionens borgere sundhed og en høj livskvalitet peger den regionale udviklingsplan på, at hovedudfordringerne på miljøområdet er at mindske luftforureningen, herunder CO2-udledningen, sikre forsyning af rent drikkevand samt begrænse støjgenerne hovedsagligt i byområderne. Derudover er der behov for at mindske de store affaldsmængder, der produceres i regionen.

Der er allerede igangsat en bred palet af indsatser, der adresserer disse udfordringer. På natur- og miljøområdet har regionen igangsat en stor indsats for jordforureningen og forbedring af grundvandsbeskyttelsen.

Klima er højt på dagsordenen i år, hvor FN’s klimakonference afholdes i København til december. Der er igangsat en bred indsats for at håndtere den stigende CO2-udledning. Fx har Klima- og Energiministeriet etableret et Energiby-koncept, hvor kommuner kan ansøge om at blive energiby

såfremt en række kriterier opfyldes herunder reduktion af CO2, indgåelse af en kurveknækkeraftale med Elsparefonden og Klimakommune-aftale med Danmarks Naturfredningsforening mv. Derudover har Københavns Kommune etableret Danmarks første miljøzone. Miljøzonen omfatter lastbiler og busser over 3,5 ton og stiller krav til, at disse køretøjer skal have påmonteret partikelfiltre.

Endelig er der i forhold til udvikling af det regionale cykelstinet også igangsat en række kommunale og tværkommunale indsatser. Dette arbejde understøttes af trafikaftalen fra januar 2009, hvor der er afsat 100 mio. kr. til sammenhængende og innovative cykelprojekter i 2009. Der er således fortsat brug for at styrke indsatsen for at skabe et regionalt cykelstinet uden "missing links".

OECD's analyse af hovedstadsregionen
Region Hovedstaden og Københavns Kommune har i fællesskab bedt OECD udarbejde en analyse – et såkaldt territorial review – af hovedstadsregionens konkurrenceevne sammenlignet med andre metropoler. Samarbejdet med OECD og Københavns Kommune er forløbet parallelt med arbejdet med den regionale udviklingsplan.

OECD's konklusioner og anbefalinger dækker bredt inden for infrastruktur, uddannelse, miljø, erhvervspolitik, skattepolitik og den administrative struktur i hovedstadsregionen. Anbefalingerne fra OECD ligger i mange tilfælde i direkte forlængelse af løsningsforslagene i den regionale udviklingsplan

Én af de største udfordringer for hovedstadsregionens udvikling og internationale konkurrenceevne fremover er manglen på kvalificeret arbejdskraft. OECD anbefaler, at andelen af personer med kompetencegivende uddannelse øges, at de studerende kommer tidligere ud på arbejdsmarkedet, at indvandrerne forankres bedre på arbejdsmarkedet og at vi bliver bedre til at tiltrække højtuddannede udlændinge til regionen.

På infrastrukturområdet anerkender OECD, at der gøres en stor indsats. OECD peger dog på nødvendigheden af at udbygge den interne og eksterne tilgængelighed for at sætte yderligere gang i væksten i hovedstadsområdet. Den eksterne tilgængelighed af hovedstadsregionen ift. Europa og Skandinavien er særlig vigtig, da hovedstadsregionen ligger på kanten af Europa, ikke kun geografisk, men også økonomisk. Den eksterne tilgængelighed kan styrkes via dels en øget satsning på at udvikle Kastrup Lufthavn som et internationalt knudepunkt, dels en opkobling til det europæiske højhastighedstognetværk.

Andre anbefalinger fra OECD ligger også i naturlig forlængelse af den regionale udviklingsplan. Det drejer sig fx om at bidrage til en udvikling af Øresundsregionen for at skabe et fælles arbejds- og boligmarked og øget samarbejde om miljø, uddannelse, forskning, kultur og turisme.

På miljøområdet peger OECD på, at der kan gøres mere for at forbedre hovedstadsregionens bæredygtighed, herunder især mindske luftforureningen, hvor det konstateres at forureningsniveauet er højere end eksempelvis en millionby som Paris.

4. Nye initiativer

Handlingsplanens forslag til 16 nye initiativer falder inden for den regionale udviklingsplans tre hovedindsatsområder - infrastruktur, uddannelse og natur/miljø.

Handlingsplanens initiativer kan kun realiseres, hvis de relevante parter herunder særligt kommunerne bakker op om og tager ejerskab til dem. Initiativerne i handlingsplanen er derfor karakteriseret ved, at regionens centrale aktører har udtrykt et behov for eller en interesse i en fælles indsats. Initiativerne er desuden udvalgt, fordi de medvirker til at løse de udfordringer, der beskrives i den regionale udviklingsplan, og går på tværs af myndigheder, sektorer eller geografi.

Initiativerne er enten formuleret som analyser, der bibringer ny viden om konkret problemstillinger; pilotprojekter, der bidrager til udvikling af nye løsninger eller afprøver nye samarbejdsformer; etablering af faglige netværk eller en indsats, der bidrager til kompetenceudvikling.

Handlingsplanens dialogproces

Initiativerne er formuleret på baggrund af dialog med relevante aktører herunder særligt kommunerne i hovedstadsregionen. Udarbejdelsen af handlingsplanen begyndte med, at rammerne for og målene med handlingsplanen blev forelagt for KKR Hovedstaden i slutningen af 2008.

Dernæst inviterede regionen alle kommuner i hovedstadsregionen til et dialogmøde om infrastruktur, natur og miljø for at lytte til kommunernes interesser og behov for at igangsætte en fælles indsats. Region Hovedstaden har desuden været i dialog med bl.a. Transportministeriet, Vejdirektoratet, By- og Landskabsstyrelsen, Skov- og Naturstyrelsen, og enkelte interesseorganisationer.

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

Regionens rolle

Regionens rolle er at samle relevante parter for at formulere den konkrete indsats i handlingsplanen, og søge at sikre, at de centrale aktører tager ejerskab til initiativerne. Dette skal bl.a. ske ved at initiativerne forankres og gennemføres hos de myndigheder og aktører, der har ansvar og/eller interesse herfor og som bidrager med ressourcer. Regionen kan som udgangspunkt ikke have projektlederansvaret for at gennemføre de enkelte initiativer.

Regionen kan til gengæld bidrage til at igangsætte og formulere initiativerne. I nogle tilfælde vil regionen også kunne følge samt bidrage til den videre udvikling af initiativerne, mens regionen i andre tilfælde vil trække sig tilbage, når initiativet er kommet godt fra start.

Potentielle finansieringskilder

Region Hovedstaden kan medfinansiere initiativerne med regionale udviklingsmidler og uddannelsesmidler. Til udmøntningen af handlingsplanen er der i 2009-2010 årligt afsat ca. 17 mio. kr. i regionale udviklingsmidler og ca. 30 mio. kr. i uddannelsesmidler. Det er et krav, at regionen maksimalt medfinansierer halvdelen af initiativet.

På det statslige niveau er trafikaftalen fra januar 2009 interessant, idet den indeholder en lang række puljer, som skal udmøntes i de kommende år. De relevante puljer i relation til handlingsplanen vedrører cykler, kollektiv trafik, stationsmoderniseringer, Intelligente Trafiksystemer mv. Det er oplagt, at regionen i samarbejde med kommuner, trafikselskaber m.fl. ser på mulighederne i disse puljer.

Det forventes, at staten også på andre områder kan bidrage med medfinansiering, f.eks. inden for uddannelse, klima, natur og miljø.

De initiativer, der beskæftiger sig med menneskelige ressourcer eller innovation og ny viden, kan endvidere søge medfinansiering fra EU's Socialfond, hvor Vækstforum Hovedstaden har indstillingsret. Der er i perioden 2007-2013 årligt 35 mio. kr. til rådighed,. Initiativer, der har en øresundsregional dimension kan søge medfinansiering via Interreg IVA delprogram Øresund, der i perioden 2007-2013 har i alt ca. 380 mio. kr. til rådighed.

Proces efter vedtagelse af handlingsplanen
I samarbejde med relevante og interesserede parter vil handlingsplanens initiativer blive videreudviklet i løbet af efteråret 2009. Det indebærer konkretisering af det enkelte initiativ, identificering af en ledende partner, der vil tage ansvar for at gennemføre det enkelte initiativ, samt udpegning og søgning af finansieringskilder.

5. Infrastruktur

5.1 Strategiske analyser og udvikling af trafikmodeller

Baggrund og behov

Bilister i hovedstadsområdet holder i kø i mere end 100.000 timer hver dag. Det svarer til et samfundsøkonomisk tab på 6 mia. kr. om året. Også på baneområdet er der tab i milliardklassen som følge af togforsinkelser. Den regionale udviklingsplan opridser en lang række forbedringsmuligheder på den trafikale infrastruktur i hovedstadsområdet.

Det fremgår af transportforliget, at Transportministeriet vil iværksætte en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejinfrastrukturen i hovedstadsområdet. Endvidere er forligspartierne enige om at afsætte 60 mio. kr. til udvikling og drift af en landsdækkende trafikmodel med henblik på at styrke grundlaget for strategisk planlægning på transportområdet.

Målet er, at centrale dele af landstrafikmodellen skal kunne indgå som en nødvendig del af arbejdet med strategiske analyser af fremtidens transportbehov og udbygningsmuligheder på infrastrukturområdet i hovedstadsområdet.

Derudover arbejdes der i Interreg-projektet Infrastruktur og Byudvikling i Øresundsregionen med indsamling af trafikdata og trafikanalyser på tværs af Øresund. Disse data og analyser vil løbende kunne indgå i Transportministeriets arbejde med en ny trafikmodel for hovedstadsområdet.

Formål og aktiviteter

Formålet med regionens deltagelse i ovennævnte projekter om strategiske analyser og trafikmodeller i hovedstadsområdet er bl.a. at sikre en helhedsvurdering og en sammenhæng mellem det statslige og kommunale niveau samt at tilføje et Øresundsperspektiv og en kommunal dimension i de strategiske analyser og i trafikmodellen.

De strategiske analyser skal behandle bl.a. følgende overordnede, langsigtede muligheder og problemstillinger:

- Øget banebetjening i "Håndfladen"
- Den fremtidige kollektive trafikbetjening i Ring 3-korridoren
- Samspillet mellem byudvikling og mulige nye stationer
- Et trafikalt sammenhængende banenet
- Mulighederne for - og effekterne af - etablering af overhalingsspor på S-banen
- Opgradering af vejforbindelsen i Ring 4 og perspektiver i Ring 5-korridoren
- Mulighederne for at sprede trafikken mere hen over døgnet
- Anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel

Det er vigtigt at kommunerne inddrages i arbejdet med de strategiske analyser og trafikmodeller, idet detaljeringsgraden i disse analyser og modeller bør tilpasses behovene i den kommunale planlægning.

Med udgangspunkt i en dialog mellem Transportministeriet, regionen og kommunerne afklares hvilke supplerende fælles projekter, der kan igangsættes, om trafikmodeller for hovedstadsregionen, som

- dels mere detaljeret fokuserer på det kommunale perspektiv, og hvor det vil være er muligt at se på både den kollektive trafik og vejplanlægningen under ét,

- dels fokuserer på sammenkobling af trafikmodeller på tværs over Øresund, med særlig fokus på trafikudviklingen i Øresundsregionen som helhed.

Proces og aktører
Region Hovedstaden vil i løbet af 2009 invitere de centrale aktører til en drøftelse af konkrete supplerende projektforslag.

Med udgangspunkt i en dialog mellem Transportministeriet, regionen og kommunerne skal det afklares, hvordan regionen og kommunerne kan deltage i de statslige projekter om strategiske analyser og transportmodeller i hovedstadsområdet.

Deltagere i projekterne vil primært være de statslige myndigheder, trafikselskaber, kommunerne og regionen, men med ad hoc inddragelse af andre relevante eksperter og investorer.

5.2 Styrket kollektiv trafik
Baggrund og behov
Den regionale udviklingsplan peger på, at hovedstadsregionens største udfordring i fremtiden bliver at få udviklet en sammenhængende, effektiv og pålidelig kollektiv trafik med gode skiftemuligheder. Derfor bør det være en langsigtet målsætning, at hovedstadsregionens kollektive trafiknet skal udbygges markant.

Et sammenhængende kollektivt trafiknet skal være med til at imødegå den massivt stigende trængsel, som vil komme i hele regionen. Og den kollektive trafik skal derfor løfte en betydeligt større del af regionens pendlertrafik, end den gør i dag. En satsning på den kollektive trafik vil ligeledes være med til at reducere regionens voksende miljøproblemer, især hvad angår partikelforureningen, CO2-udledningen og støjforureningen.

Det fremgår af transportforliget, at parterne er enige om at etablere en række puljer med henblik på at sikre en løbende og målrettet indsats inden for en række prioriterede fokusområder i de kommende år, herunder følgende puljer:
- pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Ring 3 korridoren
- pulje til bedre fremkommelighed for busser
- pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer
- pulje til stationsmoderniseringer

Endvidere har Region Hovedstaden igangsat en tværgående analyse af, hvordan man i regionen bedst styrker den kollektive trafik på tværs af de forskellige transportsystemer – S-tog, regionaltog, lokalbaner, metro og busser. KKR Hovedstaden, kommuner samt hovedstadsregionens centrale trafikaktører er inviteret til at følge projektet.

Region Hovedstaden har ligeledes i samarbejde med Movia igangsat en analyse af mulighederne for at indføre mere miljøvenlige busser i hovedstadsområdet.

Formål og aktiviteter
De to ovennævnte analyser fra Region Hovedstaden afsluttes i løbet af juni 2009. Resultaterne kan bl.a. danne grundlag for hvordan regionen, kommunerne og Movia kan gå sammen om en målrettet søgning af de statslige trafikpuljer for at sikre et helhedssyn på tværs af trafikarter, sektorer og myndigheder.

Der kan være brug for en række projekter og analyser til afklaring af problemstillinger inden for den kollektive trafik og fremme af busdriften i hovedstadsområdet, herunder spørgsmålet om opsamling og videreformidling af gode erfaringer med at skaffe flere trafikanter til den offentlige transport, samt spørgsmålet om styrkelse af tilbringersystemet til den kollektive trafik, herunder at bustrafikken bliver mere attraktiv.

Proces og aktører
Med udgangspunkt i en dialog mellem Transportministeriet, Movia, kommunerne og regionen skal det afklares, om det er relevant og muligt at deltage i projekter om styrkelsen af den kollektive trafik og i særdeleshed styrkelse af bustrafikken.

Deltagere i projekterne vil primært være de statslige myndigheder, trafikselskaber, kommunerne og regionen, men med ad hoc inddragelse af andre relevante eksperter og investorer.

5.3 Byvision for Ringbyen langs Ring 3
Baggrund og behov
Den regionale udviklingsplan peger på, at den stigende trængsel er den største udfordring for trafikken rundt og på tværs i regionen. En af hovedudfordringerne er at finde en balance mellem andelen af kollektiv trafik og brugen af bil og, at sikre en konkurrencedygtig kollektiv trafik, især på tværs, fx nye skinnebårne højklassede forbindelser.

Den stigende trafik i hovedstadsområdet som forløber i ringforbindelserne på tværs af byfingrene har blandt andet givet anledning til en række undersøgelser af mulighederne for at opgradere den kollektive trafikbetjening i Ring 3-korridoren, der i dag primært er betjent med S-bus. En række af de berørte kommuner i hovedstadsområdet har sammen med Region Hovedstaden gennemført forundersøgelser af en letbaneløsning i Ring 3.

Regeringens transportforlig lægger op til, at der skal gennemføres en analyse af den fremtidige kollektive trafikbetjening af Ring 3-korridoren, som led i at træffe beslutninger for den særlige pulje til at fremme kollektive trafikløsninger i Ring 3-korridoren. Der er afsat 2 mia. kr. til puljen, heraf er 0,5 mia. kr. forlods reserveret til etape 1 af en letbaneløsning i Århus.

Etablering af en letbane i Ring 3, eller en tilsvarende højklasset kollektiv trafikbetjening, vil skabe nye muligheder for at udnytte det store byudviklingspotentiale, som flere af erhvervsområderne langs Ring 3 rummer. Det vil danne grundlag for at skabe nye, tætte byområder omkring de nye stationer på strækningen.

Fingerplan 2007 udpegede et muligt projektsamarbejde om en samlet byvision for forstæderne langs Ring 3. I tilknytning til letbanesamarbejdet har kommunerne, By- og Landskabsstyrelsen og Region Hovedstaden arbejdet med at udvikle en byvision for Ringbyen. Samarbejdet blev indledt medio 2008. Der afholdes fælles politikerseminar efter sommerferien 2009 om byvision for Ringbyen med deltagelse af samarbejdsparterne i byvisionsprojektet.

Formål og aktiviteter
Projektsamarbejdet skal give en samlet vision for byudviklingen langs Ring 3, som viser, hvordan der kan udvikles nye, tætte byområder ved stationerne frem til år 2040.

For at sikre, at udmøntningen af transportforliget sammentænkes med det videre arbejde er parterne enige om at dialogprojektet om byvision for Ringbyen bør revurderes på følgende vis:

- at byvisionen med en analyse af byudviklingsmulighederne ses i forhold til flere mulige fremtidige transportmidler, som et bidrag til analysen af udbygningsmulighederne og den fremtidige kollektive trafikbetjening i Ring 3-korridoren
- at der sikres en optimal sammenhæng mellem valg af kollektiv trafikløsning og udnyttelse af byudviklingspotentialet i Ring 3-korridoren
- at den fremtidige organisering af arbejdet fastlægges

Proces og aktører
Det skal sikres, at byvisionen bliver et vigtigt element i valget af transportløsning, og den nødvendige fokus på sammenhængen mellem byudvikling og infrastruktur skal sikres i de kommende undersøgelser. I den sammenhæng vil det være relevant at invitere Transportministeriet med i arbejdet i dialogprojektet.

Byvisionsprojektet i Ring 3 er et samarbejde mellem Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Albertslund, Glostrup, Vallensbæk, Ishøj, Brøndby og Hvidovre kommuner samt By- og Landskabsstyrelsen, Miljøcenter Roskilde og Region Hovedstaden.

5.4 Parkér & Rejs anlæg i trafikknudepunkter og ved pendlerstationer

Baggrund og behov
Den regionale udviklingsplan peger på, at et væsentligt virkemiddel til at reducere antallet af biler på indfaldsvejene til København fx kan være Parkér & Rejs anlæg ved udvalgte stationer og i trafikale knudepunkter.

Parkér & Rejs er en rejseform, hvor bil og kollektiv trafik kombineres. Idéen er, at man bruger bilen på den del af rejsen, hvor bilen er mest hensigtsmæssig, for derefter at skifte til kollektiv trafik på et passende sted. På den måde kan man slippe for en hel del bilkøer eller parkeringsproblemer i de centrale bydele. Udover de umiddelbare fordele for den enkelte bilist af at bruge Parkér & Rejs, vil der også være en række miljøfordele.

Der findes i dag ca. 8.000 parkeringspladser ved stationerne i hovedstadsområdet uden for Ringbanen(samt yderligere ca. 3.000 pladser på resten af Sjælland og Lolland-Falster) – to ud af tre af disse er optaget dagligt. Det betyder, at ca. 5.000 bilister hver dag parkerer deres bil og tager toget eller bussen videre i hovedstadsområdet, som led i transporten mellem hjem og arbejde. Etableringen af Parkér & Rejs anlæg i regionen har været en vekslende succes, og der savnes en samlet viden om effekten af disse anlæg og hvad der har virket i praksis. Endvidere savnes der erfaringer med tilsvarende anlæg i udlandet.

I transportforliget er der afsat en pulje til bedre adgang til den kollektive transport med det formål at skabe flere parkeringspladser ved stationerne, herunder Parkér & Rejs anlæg. DSB har ansvaret for at lave en konkret udmøntningsplan for denne pulje. På denne baggrund er der et godt grundlag for dialog- og pilotprojekter om Parkér & Rejs anlæg.

Formål og aktiviteter
Formålet med initiativet er at:

- samle de relevante centrale aktører i et fælles projekt til udredning af de mange aspekter ved etablering af Parkér & Rejs anlæg
- skabe en bedre sammenhæng mellem kollektiv trafik og privatbilisme ved etablering og udbygning af parkeringsfaciliteter ved udvalgte stationer og trafikale knudepunkter

Projektet skal i første omgang indsamle relevant viden om danske og udenlandske erfaringer med Parkér & Rejs anlæg, en kortlægning der kan være med til at give et overblik over de eksisterende anlæg der allerede er i drift. Endvidere skal projektet pege på relevante forslag til løsninger med betydning for såvel den enkelte kommune som hovedstadsregionen som helhed. Projektet kan fx komme med bud på 2-3 egnede placeringer, hvor der kan etableres anlæg med tilknyttede servicefunktioner. Projektet kan også vurdere faciliteternes konsekvenser for bl.a. trafikafvikling af den kollektive trafik.

Endelig skal projektet beskrive mulige finansieringsmodeller, fx OPP samt redegøre for den samfundsøkonomiske betydning – herundr udpege mulige pilotprojekter i forbindelse med etablering af Parkér & Rejs anlæg.

Proces og aktører
Region Hovedstaden vil i løbet af 2009 invitere de centrale aktører til en drøftelse af et konkret projektforslag. De første drøftelser skal afdække behovet og interessen for projektet, og være med til at udpege de centrale aktører, der har det største ejerskab til projektet og interesse i at bære projektet videre.

Deltagere i et dialogprojekt vil primært være de statslige vej- og banemyndigheder, trafikselskaber, kommunerne og regionerne, men med ad hoc inddragelse af andre relevante eksperter og investorer. De centrale aktører er bl.a. DSB, Banedanmark, Vejdirektoratet, Movia, kommuner, By- og Landskabsstyrelsen og Region Sjælland.

5.5 Intelligente trafiksystemer - ITS

Baggrund og behov
Den regionale udviklingsplan peger på, at et væsentligt virkemiddel til at påvirke og styre trafikstrømme og sikre et mere velfungerende og sammenhængende transportsystem er anvendelse af Intelligente Trafiksystemer (ITS).

ITS kan fx anvendes til at formidle aktuel information om kollektive transporttilbud og alternative ruter på motorvejene, styre hastighedsgrænser og prioritere udvalgte køretøjer i trafikken.

Det fremgår af transportforliget fra januar 2009, at forligsparterne vil øge forskning i ITS for både at sikre en bedre mobilitet og fremkommelighed i transportsystemet samt en effektiv reduktion af transportsektorens udledning af drivhusgasser. Bl.a. vil forligsparterne i 2009 igangsætte et projekt om brug af ITS på Helsingørmotorvejen (75 mio. kr.).

Flere kommuner i hovedstadsregionen har foreslået, at den eksisterende viden om og erfaring med ITS opsamles, og det vurderes, hvilke ITS-løsninger, der egner sig bedst til at blive anvendt i hovedstadsregionen.

Formål og aktiviteter
På denne baggrund vil dette initiativ formulere rammerne for en kortlægning af erfaringer med og effekten af forskellige ITS-løsninger i hovedstadsregionen. Analysen skal danne grundlag for en vurdering af, hvilke ITS-løsninger, der bedst muligt løser de trafikale udfordringer i hovedstadsregionen.

Analysen skal identificere konkrete pilotprojekter, herunder forslag til forsøg med styring og integrering af uudnyttet kapacitet på vejene (nødspor og modgående vognbaner i myldretiden), som ifølge Infrastrukturkommissionens betænkning har det største potentiale for anvendelse af ITS i Danmark. Pilotprojekterne skal kunne indgå i transportforligets puljer - fx puljen til nye teknologiske muligheder (ITS).

Analysen skal samtidig vurdere betydningen af ITS-forsøgene for såvel de enkelte kommuner som hovedstadsregionen som helhed. Endelig skal det overvejes, om internationale erfaringer med de konkrete ITS-løsninger, bør inddrages i analysen.

Proces og aktører
Region Hovedstaden vil efter sommerferien udarbejde et konkret analyseoplæg og med afsæt heri drøfte ønsker og behov med relevante samarbejdsparterne.

De centrale samarbejdspartere er Transportministeriet, Vejdirektoratet, trafikselskaberne, kommuner i hovedstadsregionen, forskningsinstitutioner, rådgivere og Region Hovedstaden.

5.6 Grøn bølge for udrykningskøretøjer
Baggrund og behov
Hvert minut har betydning for at redde liv og minimere skader. Derfor er det væsentligt at sikre optimale betingelser for udrykningskøretøjers kørsel. I en tid, hvor trængslen på vejene i hovedstadsregionen udgør et stadigt stigende problem, er det derfor en særlig udfordring at sikre, at redningskøretøjer kan komme hurtigt og sikkert frem.

Den regionale udviklingsplan peger på, at intelligent trafikstyring er et relevant redskab til at udvikle trafikken og øge mobiliteten i hovedstadsregionen. Det kan bl.a. ske ved prioritering af køretøjer i trafikken, så udvalgte køretøjer får forkørselsret frem for andre i signalregulerede kryds. Dette princip kaldes grøn bølge. Grøn bølge anvendes i dag primært til busser i større byer. Frederiksberg har som den hidtil eneste kommune indført grøn bølge for udrykningskøretøjer.

Regionsrådet behandlede i februar 2009 en analyse af grøn bølge for udrykningskøretøjer (både brand- og politibiler samt ambulancer og akutlægebiler) i hovedstadsregionen. Analysen sandsynliggør, at grøn bølge vil skabe større sikkerhed for alle trafikanter, hurtigere og mere glidende kørsel for det enkelte udrykningskøretøj samt bedre patientbehandling under transporten.

Formål og aktiviteter
Fordelene ved grøn bølge for udrykningskøretøjer er så væsentlige, at grøn bølge systematisk bør afprøves og effektvurderes. Da grøn bølge er afhængig af relativt omkostningstunge tekniske systemer (et såkaldt GPRS-system), er det væsentligt at opnå nøjagtig viden om fordelene ved grøn bølge via et antal pilotforsøg, som dokumenteres og effektvurderes.

Region Hovedstadens analyse udpeger tre konkrete vejstrækninger (à 6-9 km.), hvor der med fordel kan etableres pilotforsøg for alle typer af udrykningskøretøjer:

1. Fra afslutningen af Køge Bugt Motorvejen til Rigshospitalet
2. Fra afslutningen af Hillerød Motorvejen til Rådhuspladsen og
3. Fra afslutningen af Helsingør Motorvejen til Rådhuspladsen.

Vejstrækningerne er udvalgt fordi de hyppigt anvendes til udrykningskørsel, og fordi der er relativt mange uheld samt en tæt trafik på strækningen.

Proces og aktører
Et pilotprojekt for grøn bølge kan kun gennemføres i et aktivt samarbejde mellem de centrale myndigheder. Pilotprojekterne vil derfor blive formuleret i dialog med interessenter, som i fællesskab beslutter hvilke af de konkrete vejstrækninger, der arbejdes videre med. I efteråret 2009 planlægges og igangsættes et eller flere pilotprojekter, som forventes afsluttet ultimo 2010. Inden projekterne igangsættes vil det være nødvendigt at indsamle forskellige relevante data, der skal muliggøre effektvurderingen af grøn bølge på pilotstrækningerne.

De centrale myndigheder i forhold til realisering af pilotforsøgene er København og Gentofte Kommune, Rigspolitiet, Vejdirektoratet og Region Hovedstaden. Dertil kommer brand- og redningsselskaber, systemudbydere og rådgivere.

6. Uddannelse

6.1 Vejledningsindsats

Baggrund og behov

Vejledning er et vigtigt middel til at nå regionens målsætning om, at endnu flere skal sikkert gennem uddannelsessystemet. Der er behov for, at alle unge bliver mødt med et sammenhængende vejledningstilbud lige fra folkeskole til ungdomsuddannelse og en eventuel videregående uddannelse, så de får gode forudsætninger for at vælge en uddannelse, der passer med deres interesser og kvalifikationer.

Der er i regionen en stor gruppe svage elever og elever fra uddannelsesfremmede hjem, og der er brug for at nytænke de regionale vejledningsinitiativer og søsætte nye initiativer for at nå denne målgruppe.

Der har de seneste år været en del reformer på vejledningsområdet, hvor bl.a. kommunerne har fået ansvar for at sikre vejledningstilbud til alle unge op til 25 år. Det har udmøntet sig i, at der i regionen er blevet etableret 11 kommunale UU-centre (Ungdommens Uddannelsesvejledning). Samtidig er der i forhold til valg af videregående uddannelse blevet etableret ét regionalt center, Studievalg København, som har ansvar for overgangsvejledning.

Formål og aktiviteter

Formålet er at styrke den regionale vejledningsindsats på flere områder, så flere gennemfører en ungdomsuddannelse og videregående uddannelse, der matcher såvel de unges interesser og kvalifikationer som arbejdsmarkedets behov. Målet er at sikre et kvalitetsløft af det regionale vejledningssamarbejde og et styrket tværgående samarbejde mellem de forskellige regionale aktører. Vejledningsindsatsen vil have et særligt fokus på svage unge og på at inddrage forældrene.

Der skal iværksættes projekter, som adresserer forskellige områder af vejledningsindsatsen i samarbejde med de centrale aktører inden for området.

Der skal iværksættes 4-5 projekter inden for følgende områder:

- Nyt informations- og vejledningsmateriale til folkeskolens afgangsklasser
- Vejledningssamarbejde mellem produktions- og erhvervsskoler
- Mentorordninger og gennemførselsvejledning på erhvervsskolerne
- Overgangsvejledning til videregående uddannelser
- Vejledningsindsatsen i folkeskolen – herunder udvikling af brobygningskurser på ungdomsuddannelserne og styrket samarbejde omkring uddannelses, erhvervs- og arbejdsmarkedsundervisningen i folkeskolen (UEA-undervisning).

Aktører og proces

Region Hovedstaden har nedsat en rådgivende styregruppe bestående af repræsentanter fra ungdomsuddannelser, de kommunale UU-centre, Studievalg København og VUE – VidencenVidencenter for uddannelses- og erhvervsvejledning, som skal være med til at initiere projekterne i løbet af 2009.

Øvrige centrale aktører vil blive inddraget i vejledningsindsatsen. Det gælder fx skole- og børnedirektører i kommunerne og videregående uddannelsesinstitutioner.

6.2 Plejeomsorgsuddannelserne

Baggrund og behov

På regionens hospitaler og på de kommunale plejeomsorgsarbejdspladser er der et stort behov for flere med en plejeomsorgsuddannelse. I 2015 forventer man at mangle mere end 10.000 medarbejdere inden for det kommunale og regionale plejeomsorgsområd.

Inden for både SOSU-uddannelserne og sygeplejerskeuddannelsen er der brug for at styrke rekrutteringen, hvis vi skal sikre fremtidens arbejdskraft. Både SOSU- og sygeplejerskeuddannelsen er samtidig præget af et stort frafald. Det er derfor væsentligt at iværksætte forskellige projekter og tiltag, der kan udvikle og styrke plejeomsorgsuddannelserne – herunder samspillet mellem teori og praksis på uddannelserne.

Samtidig er der også brug for at kigge med nye øjne på plejeomsorgssektoren sammen med de centrale aktører for at overveje, om der er brug for udvikling af nye uddannelsesforløb, der kan matche nye jobprofiler inden for plejeomsorgssektoren. Det kan fx være i forbindelse med opgaveglidning, således at man sikrer overensstemmelse mellem opgaver og kvalifikationer og en hensigtsmæssigt udnyttelse af ressourcerne.

Formål og aktiviteter

Målet er at iværksætte udviklingsprojekter, der øger rekrutteringen til plejeomsorgsuddannelserne og styrker fastholdelsen af de studerende. Det skal ske i samarbejde med de centrale aktører gennem dialog, udvikling og afprøvning af nye tiltag inden for fx samspillet mellem praktik og teori og udviklingen af nye uddannelsesforløb målrettet nye målgrupper og tilpasset de aktuelle behov på arbejdsmarkedet.

Regionen har som den største arbejdsgiver inden for plejeomsorgsområdet en særlig rolle i forhold til at øge rekruttering og mindske frafald.

Konkrete udviklingsområder kan være:

- Fastholdelse af tosprogede unge i uddannelse – samarbejde mellem SOSU-skoler og kommunale praktikpladser.
- Etablering af nye plejeomsorgsuddannelser målrettet nye målgrupper og tilpasset de aktuelle behov på plejeomsorgsområdet.
- Øget rekruttering til plejeomsorgsuddannelserne.

Aktører og proces

Nye initiativer inden for plejeomsorgsområdet skal udvikles i et regionalt samarbejde mellem bl.a. SOSU-skoler, professionshøjskoler, kommunale plejeomsorgsarbejdsgivere og regionens hospitaler.

6.3. Fagligt løft for tosprogede unge og bogligt svage elever

Baggrund og behov

OECD's nyeste rapport peger på, at halvdelen af de tosprogede elever er dårlige læsere, og at op mod halvdelen af de tosprogede med indvandrerbaggrund falder fra på de erhvervsfaglige uddannelser.

Selvom der de seneste år er kommet mange nye initiativer på erhvervsskoleområdet, oplever de regionale skoler store udfordringer i forhold til de elever, som de modtager fra folkeskolen. En del har ikke de rette faglige forudsætninger fra folkeskolen for at gennemføre en erhvervsuddannelse,

og det betyder både, at den enkelte elev ofte dropper ud, men også at studiemiljøet på uddannelserne ikke opleves som attraktivt for de mere stærke elever.

Særligt danskforudsætningerne mangler i forhold til at gennemføre en erhvervsuddannelse. Problemet omfatter ikke kun tosprogede unge, men også bogligt svage unge.

Formål og aktiviteter
Målet er at styrke det regionale vidensgrundlag i forhold til tosprogede unge og bogligt svage elever og igangsætte projekter, der målrettet kan søsætte nye regionale initiativer og udviklingsprojekter på området.

Aktiviteterne kan handle om at sikre særlige brobygningsmuligheder eller grundforløb for de elever, som ikke er klar til at gennemføre en erhvervsuddannelse. Det kunne fx være etablering af en forskole eller et øget samarbejde med produktionsskolerne.

Der er også brug for en markant og synlig danskindsats på erhvervsskolerne. Alt for mange elever – såvel etnisk danske som tosprogede – mangler grundlæggende danskforudsætninger. Der er allerede en del initiativer i gang, men det er et markant regionalt problem, så det er nødvendigt, at partnerne finder nye veje og styrker det tværgående samarbejde. Fx er VUC'erne og sprogcentrene væsentlige samarbejdspartnere, eftersom de har erfaring danskundervisning.

Aktører og proces
Regionen vil i løbet af 2009 initiere en dialog med aktørerne og vidensinstitutioner omkring udvikling af initiativet.

De centrale aktører vil bl.a. være erhvervsskoler, voksenuddannelsescentre, sprogskoler, kommunerne, Undervisningsministeriet og Integrationsministeriet.

Der vil blive inddraget relevante forsknings- og vidensinstitutioner i forbindelse med udvikling og gennemførsel af initiativet.

6.4. Regional ulighed i uddannelsessystemet
Baggrund og behov
Hovedstadsregionen er kendetegnet ved store sociale, økonomiske, kulturelle og geografiske forskelle i uddannelsesbilledet, og der er et stort spænd mellem dem, der klarer sig godt, og dem der har svært ved at gennemføre en uddannelse. På kommuneniveau er det muligt at identificere markante forskelle, og generelt er især Vestegnen og de nordlige områder kendetegnet ved et lavt uddannelsesniveau. Det gælder både på folkeskoleniveau, men også på ungdomsuddannelsesniveau.

Hvis flere skal gennemføre en ungdomsuddannelse, er det væsentligt på regionalt niveau at styrke vidensgrundlaget omkring, hvad der har betydning for de unges vej gennem uddannelsessystemet. Der er brug for et øget kendskab til, hvilke faktorer der gør sig gældende i overgangen mellem folkeskole og ungdomsuddannelse, og der er behov for at få formidlet og afprøvet nye initiativer på området.

Forudsætningen for et regionalt uddannelsesløft er et strategisk og tværgående samarbejde mellem de centrale aktører i regionen.

Formål og aktiviteter
Initiativet skal styrke de regionale uddannelsesaktørers forudsætninger for at skabe et regionalt uddannelsesløft. Målet er at sikre viden og erfaring i forhold til at iværksætte en strategi for et regionalt uddannelsesløft, der skal styrke andelen af unge med ungdomsuddannelse og videregående uddannelse.

Der skal udarbejdes regionale analyser, der undersøger de unges vej gennem uddannelsessystemet – herunder hvilke kompetencer og forudsætninger der har betydning i overgangen mellem folkeskole og ungdomsuddannelse.

Med udgangspunkt i analyserne skal der iværksættes konkrete initiativer, der bredt fokuserer på at løfte uddannelsesniveauet i regionen og bidrager til tværgående samarbejde og videndeling. Her vil det være vigtigt at søsætte initiativer, der kan løfte og styrke de geografisk svage i regionen, fx Vestegnen og de nordlige områder.

Aktører og proces
Det er væsentligt at sikre et stærkt regionalt samarbejde omkring projektet, således at der banes vej for strategiske samarbejder, der kan løfte det regionale uddannelsesniveau.

Derfor vil regionen nedsætte et dialogforum og inddrage uddannelsesinstitutioner, kommunernes børne- og skoledirektører, de kommunale UU-centre og forskere, som kan initiere et strategisk analyseprojekt, der kan synliggøre og styrke udviklingen af det regionale uddannelsessystem og efterfølgende iværksætte regionale initiativer, der kan løfte uddannelsesniveauet.

7. Natur og miljø

7.1 Den grønne og blå struktur og udvikling af regionale rekreative områder

Baggrund og behov

Den regionale udviklingsplan sætter fokus på den grønne og blå struktur. Hovedstadsregionen skal udvikles til den grønneste storbyregion i Europa. En klar deling mellem by og land skal sammen med videreudvikling af regionens grønne struktur øge andelen af grønne områder og sikre, at alle borgere i regionen har nær adgang til rekreative områder og god tilgængelighed til attraktive kyster og strandparker.

I et viden- og storbysamfund er kvaliteten af omgivelserne i stigende grad en forudsætning for at tiltrække og fastholde virksomheder og kvalificeret arbejdskraft. Især er kvaliteten af og adgangen til grønne rekreative områder en væsentlig kilde til god livskvalitet.

Hovedstadens Udviklingsråd - HUR har i Regionplan 2005 udformet en vision om den grønne struktur som en del af den samlede fysiske struktur som en attraktion for regionen, der skal værnes om. I rapporten "Den Grønne Struktur i Hovedstadsregionen", april 2006, er visionen konkretiseret gennem udpegning og afgrænsning af fire kileforlængelser og en ny grøn ring, den 4. grønne ring, der tilsammen fordobler regionens rekreative arealer. Fingerplan 2007 viderefører regionplanens grønne struktur i hovedstadsområdet i et landsplandirektiv.

Formål og aktiviteter

En central opgave bliver at sikre borgerne adgang og nærhed til attraktive grønne og blå områder. For at understøtte dette, vil det være hensigtsmæssigt at arbejde med nogle afstands- og tilgængelighedsprincipper, for gående, cyklende og rejsende med kollektiv transport i forbindelse med udpegning og udvikling af de rekreative områder.

Det foreslås at etablere et kortlægnings- og udviklingsprojekt om bl.a. forlængelse af de grønne kiler og udvikling af den 5. grønne ring, herunder at komme med forslag til, hvordan hovedstadsregionen kan udvikles til den grønneste hovedstad i Europa og hvordan det grønne og blå tages med i den fremtidige planlægning.

Projektet bør tage følgende emner op:

- Forlængelse af de grønne kiler og udvikling af den 5. grønne ring
- Udvikling af eksisterende grønne områder, kiler og ringe
- Forbedring af tilgængeligheden til kyster og strandparker
- Udvikling af nye grønne rekreative områder i forhold til de af regionens borgere, som i dag bor længst væk fra rekreative områder
- Udvikling af grønne cykelstiruter i tilknytning til rekreative områder, naturområder og grønne og blå støttepunkter

Proces og aktører

Region Hovedstaden vil i løbet af 2009 invitere de centrale aktører til en drøftelse af fælles projektmuligheder. De første drøftelser skal afdække behovet og interessen for projektet, og være med til at udpege centrale aktører med størst ejerskab til projektet og interesse i at bære projektet videre.

Af hensyn til en sammenhængende udvikling i hele hovedstadsområdet kan der være behov for at inddrage Region Sjælland og de af dens kommuner, der er beliggende i hovedstadsområdet, i projektarbejdet med den grønne struktur.

Deltagerne i projektet vil primært være kommuner, statslige styrelser og regionerne, men med ad hoc inddragelse af andre relevante myndigheder, eksperter og interesseorganisationer, fx Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Dansk Cyklist Forbund, Skov og Landskab, landbrugets organisationer m.fl.

7.2 Nationalparken Kongernes Nordsjælland

Baggrund og behov

Den regionale udviklingsplan fremhæver betydningen af at sikre regionens store sammenhængende natur- og friluftsområder, så de kan nås inden for en time med kollektiv trafik. OECD fremhæver yderligere, at noget af det, der gør Københavns tiltrækkende, er byens størrelse, og at den ligger tæt på naturområder, der er velegnet til udendørsaktiviteter. Etableringen af Nationalparken Kongernes Nordsjælland vil understøtte dette.

Kommunernes seneste forslag til afgrænsning af nationalparken tager udgangspunkt i de store søer Esrum Sø og Arresø, samt de store statsejede skovområder. Der er lagt vægt på, at nationalparken har sammenhæng fra øst til vest - fra kyst til kyst - og at den har et stort indhold af kulturhistoriske værdier og attraktioner og rige muligheder for friluftslivet.

I foråret 2009 foregår der stadig forhandlinger om afgrænsningen af nationalparken. Udpegningsfasen har været gennemført i et samarbejde mellem Fredensborg, Gribskov, Halsnæs, Helsingør og Hillerød kommuner og med Skov- og Naturstyrelsen som sekretariat. Fristen for aflevering af endeligt forslag til nationalparkens afgræsning er fastsat til den 1. juni 2009.

Formål og aktiviteter

Målet med Nationalparken Kongernes Nordsjælland er at sikre og bevare områdets enestående natur, landskaber og kulturhistoriske værdier for fremtidige generationer, så områderne bliver gjort synlige, og kommer alle regionens borgere til gode. Hertil kommer, at nationalparken vil kunne medvirke til at styrke den lokale, erhvervsmæssige udvikling, fx i form af øget turisme.

Udover det afsluttende arbejde med nationalparkens afgrænsning udestår en lang række opgaver og udfordringer for udviklingen:

- Udvikling og planlægning af forskellige delprojekter, herunder udvikling af besøgscentre og støttepunkter, bæredygtig turisme, kultur- og naturbevarelse, etc.
- Tilgængeligheden til området og mulighederne for at komme til besøgscentrene med offentlige transportmidler
- Cykelstiforholdene og muligheden for at cykle fra Helsingør til Frederiksværk, samt evt. etablering af et pilotprojekt om lånecykler på besøgscentrene, som kan anvendes inden for parkens område
- Samspil med turisme og erhverv i nationalparken

Proces og aktører
Fastlæggelse af regelgrundlag mm. igangsættes af Miljøministeriet i efteråret 2009. Nationalparken forventes tidligst indviet ved udgangen af 2010.

Udviklingen af nationalparken afventer dog ikke en vedtagelse af den statslige bekendtgørelse. Kommunerne har allerede igangsat arbejdet og diskuterer specifikke udviklingspunkter, fx besøgscentrenes indhold og beliggenhed, som løbende indarbejdes i de respektive kommune- og strategiplaner. Regionen kan bidrage i det opfølgende og forberedende arbejde.

7.3 Hovedstaden og Øresundsregionen som cykelregion

Baggrund og behov
Den regionale udviklingsplan peger på, at brugen af de lokale friluftsområder hænger tæt sammen med tilgængeligheden, hvor ikke mindst cyklen spiller en central rolle. Det er vigtigt, at cykelstisystemet understøtter muligheden for at bruge cyklen som transportmiddel, dels i forbindelse med benyttelsen af de regionale rekreative områder, dels til pendling mellem bolig og arbejde.

Det fremgår af transportforliget, at parterne er enige om at afsætte en pulje til mere cykeltrafik. Parterne ønsker at forbedre forholdene for cyklister, så cyklen bliver en mere attraktiv transportform. Der er afsat 1 mia. kr. til cykelpuljen.

Samtidig er der behov for en koordinering og helhedsplanlægning, når det drejer sig om de nationale og regionale cykel- og pendlerruter. Herudover er der behov for kortlægning og udbedring af missing links på de nationale og regionale cykelstier. Endvidere er der behov for analyse af cyklisters mulighed for anvendelse af cykelen til arbejdspendling, herunder tilknytningen til den kollektive trafik.

På initiativ af kommuner og regioner på begge sider af Sundet er der afholdt en række indledende møder om muligheden for at gennemføre et Interreg- projekt om Øresund som Cykelregion. Parterne bag dette initiativ er en række kommuner og regionerne i Øresund samt Vejdirektoratet og Vägverket i Region Skåne.

Formål og aktiviteter
Det er formålet at fremme borgernes muligheder for brug af cyklen til arbejdspendling og friluftsoplevelser samt forbedre adgangen til natur og rekreative områder for at styrke borgernes muligheder for friluftsliv og gode naturoplevelser.

En særlig udfordring er udbygningen og vedligeholdelsen af hovedstadsregionens cykelstinet. Den samlede cykelanvendelse i hovedstadsregionen er på ca. 21 % af den samlede transport. Det regionale cykelstinet består af både rekreative stier med særlig betydning for fx friluftsoplevelser og af trafikstier, som tilgodeser en hurtig cykeltransport fx til pendling mellem bopæl og arbejde.

Initiativet bør omfatte en række initiativer og løsninger fx:
- Registrering og udbedring af ”missing links” i det nationale og regionale cykelstinet - koordinering og harmonisering af skiltning af cykelstier
- Kortsamarbejde på tværs af kommunegrænser – samt digitale ruteplanlægningsværktøjer (GPS)
- Kortlægning af mulige rekreative udflugtsmål – grønne og blå støttepunkter, som fx nationalparker, natur- og friluftsområder, strandparker og åbne kyststrækninger

- Kortlægning af regionens pendlerruter og analyse af hvilke transportveje cyklister typisk anvender for at få cykelpendlingen koblet til den kollektive transport
- Cykelparkering ved stationer og busstoppesteder, rejser med de kollektive transportmidler samt lånecykelordninger

Proces og aktører
Region Hovedstaden og Københavns Kommune er i gang med det opsøgende arbejde for bl.a. at inddrage flere kommuner i Øresundsprojektet.

Som supplement til Øresundsprojektet vil Region Hovedstaden i løbet af 2009 invitere de centrale aktører i regionen til en drøftelse af konkrete Hovedstadsaktiviteter. Drøftelserne skal afdække behovet og interessen for nye aktiviteter i hovedstadsregionen, og være med til at udpege de centrale aktører der har det største ejerskab og interesse i at bære aktiviteterne videre.

Deltagerne i projektet vil primært være statslige og kommunale myndigheder, men med ad hoc inddragelse af relevante eksperter og interesseorganisationer, fx Dansk Cyklist Forbund og Friluftsrådet m.fl.

7.4 Øresundsregionen – verdens første grænseoverskridende klimaregion
Baggrund og behov
Den regionale udviklingsplan peger på, at hovedstadsregionens hovedudfordringer vedrørende klimaforandringer er reduktion af partikel- og kvælstofforurening samt CO2-udledning. Disse udfordringer håndteres i disse år via mange forskellige initiativer og netværk. Fx EU's klimainitiativ Convenant of Mayors, Klima- og Energiministeriets Energibyer, Naturfredningsforeningens Klimakommuner mv.

Udledning af klimagasser er i sagens natur et grænseoverskridende problem og bør derfor håndteres såvel lokalt, regionalt, nationalt og internationalt. OECD anbefaler, at relevante parter i Øresundsregionen styrker samarbejdet om at håndtere klimaudfordringerne i regionen.

Formål og aktiviteter
Kommuner og regioner i Øresundsregionen er ved at udarbejde klimastrategier og handleplaner for bl.a. at reducere klimagasser og håndtere vandstandsstigninger. Flere parter arbejder i den forbindelse med at inddrage borgerne, da den enkelte borgers daglige handlinger rummer mange muligheder for bl.a. at reducere CO2-udledningen.

På denne baggrund er en række aktører på begge sider af Øresund ved at udvikle et initiativ, der er bygget op omkring to-tre forskellige indsatser. Den ene indsats vedrører etablering af et kompetencenetværk for kommuner og regioners medarbejdere, der er beskæftiget med klima. Kompetencenetværkets fokusområder vil afhænge af kommuners og regioners behov og interesse, og vil indeholde elementer som fx undervisning, studiebesøg, udvikling af konkrete værktøjer o. lign. Den anden indsats handler om at udarbejde et inspirationskatalog med best practice eksempler på formidling af viden til borgere om, hvordan de kan medvirke til at løse klimaudfordringerne.

Som en sidste indsats overvejes at engagere det politiske niveau i Øresundsregionen via en såkaldt Øresundsprotokol, som borgmestre i regionen anmodes om at underskrive. Protokollen vil indeholde en række konkrete mål for, hvordan klimaudfordringer kan håndteres i Øresundsregionen.

Proces og aktører
Øresundskomitéen har nedsat en arbejdsgruppe, der er i gang med at formulere klima-initiativet. For at sikre at initiativet dækker konkrete behov blandt kommunerne vil initiativet blive videreudviklet i tæt samarbejde med et bredt udsnit af kommuner i Øresundsregionen.

På denne baggrund forventer arbejdsgruppen inden udgangen af 2009 at sende en projektansøgning til Interreg-Øresund.

Parterne er for indeværende Region Skåne, Lunds Kommune, Malmø Stad, Energikontoret Skåne, Sekretariatet for klimaberedningen i Skåne, Region Sjælland, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Øresund Environment Academy, Øresundskomiteen og Region Hovedstaden.

7.5 Klima, kommuner og vand

Baggrund
De globale klimaforandringer betyder, at vi vil få højere vandstand i havene, mere nedbør og kraftigere storme. Samlet set er forureningen og vandstandsstigningerne med til at forringe naturgrundlaget og områdernes rekreative udnyttelsesmuligheder. Hovedudfordringen i de kommende år er derfor at reducere og begrænse tilførslen af alle former for forurening til vådområder, vandløb og søer og mindske indvirkningerne fra de globale klimaforandringer. Og der er hos flere aktører et stigende erkendt behov for systematiske klimatilpasningsstrategier

Formål og aktiviteter
Det er projektets overordnede målsætning at sikre by- og naturområder mod de globale klimaudfordringer. Der er behov for fagligt velfunderede analyser af de reelle udfordringer – f.eks. scenarier for vandstandsstigninger.

Forventningerne til projektet er derudover, at håndteringen af overfladevand og udvikling af nye metoder til håndtering af regn og spildevand tænkes ind i alle processer, så recipienterne ikke påvirkes yderligere, og så arbejdet med overfladevand bliver en integreret del af de mange processer, der indgår i udviklingen af byområderne.

Ovennævnte udfordringer kan ikke løses ved lokal tilpasning i hver enkel kommune. Der er behov for en række standardiserede løsningsmodeller, tværfaglig forskning og offentligt/privat samarbejde herom.

På den baggrund udvikles et initiativ, der

1. Igangsætter en analyse om vandstandsstigningernes konsekvenser for regionens by- og naturområder
2. Etablerer et tværkommunalt dialogforum, der kan indgå i dialog med staten om hvilke fremtidige vandstandsstigninger, kommunerne skal arbejdes efter og som sikrer erfaringsudveksling og udvikling af nye planlægningsværktøjer og modeller, der er tilpasset de globale klimaforandringer
3. Udvikler nye afgiftsmodeller som incitament til at mindske både husholdningernes og industriens vandforbrug samt vandspild på ledningsnettet med risiko for overudnyttelse af vandressourcen

Proces og aktører
Projektet bygger videre på et samarbejde mellem foreningen Momentum, Gribskov, Furesø, og Frederikssund kommuner samt Københavns Energi, Ingeniørforeningen (IDA), Københavns Universitet - Skov og Landskab, samt Dansk Hydraulisk Institut (DHI) og Innovation Centre of Copenhagen (ICPH).

Region Hovedstaden vil i løbet af efteråret 2009 arbejde for at flere kommuner, DTU og erhvervslivet (små og mellemstore virksomheder), samt Miljøcenter Roskilde inviteres til at deltage.

7.6 Håndtering af overskudsjord

Baggrund og behov

Hovedstadsregionen har landets største befolkningstæthed. Det medfører stor byggeaktivitet og pres på naturen og det åbne land. Den store byggeaktivitet betyder samtidig stor efterspørgsel af råstoffer, og dermed store krav til at regionens råstoffer udnyttes bæredygtigt.

Flytning af jord skal anmeldes til kommunen inden flytning, så jorden kan placeres miljømæssigt forsvarligt. Opgravet jord skal genanvendes, renses eller deponeres. Størstedelen af den overfladejord, som opgraves i forbindelse med bygge- og anlægsprojekter er forurenet. Forureningen stammer fra konkrete aktiviteter eller forureningsbidrag fra menneskers generelle aktiviteter gennem tiden.

Transport af jord bliver således en vigtig miljøfaktor i den samlede håndtering af jorden på grund af energiforbrug, støj og luftforurening, herunder CO2-udledning. Herudover spiller transportørerne en vigtig rolle, da de skal sikre, at jorden slutplaceres de rigtige steder. Det har gennem en årrække været muligt at genanvende lettere forurenet jord, hvor det har kunnet lade sig gøre uden miljømæssige negative effekter. Fordelen ved genanvendelse er en potentiel begrænsning af lastbiltransport og råstofforbrug. Mere lokalt genbrug af jorden sparer på naturens råstoffer og mindsker CO2-udledningen, samtidigt med at udjævning af det i forvejen flade danske landskab undgås.

Region Hovedstadens Råstofplan 2007, fastlægger hvor, der kan indvindes råstoffer i regionen. Ud over en kortlægning af indvindingsområderne anfører råstofplanen også ældre graveområder, hvor der i fremtiden kan være mulighed for rekreativ anvendelse, når udvindingerne er afsluttet.

Formål og aktiviteter

Det er projektets overordnede mål at minimere transporten af ren og forurenet jord for at reducere miljømæssige konsekvenser af transporten og uhensigtsmæssig placering af overskudsjorden i landskabet. Det er desuden et mål at medvirke til, at overskudsjord så vidt muligt erstatter sand og grus for derved at reducere behovet for råstofindvinding og de deraf følgende miljøgener. Endelig er det målet, at de færdigudgravede råstofgrave i fremtiden kan berige regionens borgere med varierede fritidstilbud og rekreative anlæg.

På denne baggrund er der behov for:

1. Analyse af hvordan jorden transporteres rundt på Sjælland og de heraf følgende miljømæssige konsekvenser
2. Undersøgelse af behovet for en regional jordbørs, jordhoteller/mellemdepoter for jord for regionen og hele Sjælland, der kan medvirke til at skabe overblik over udbud og efterspørgsel af jord for entreprenører, bygherrer og andre interesserede samt hvem, der efterspørger jord
3. Viden og samarbejde mellem kommunerne og Region Sjælland for videreførelse af Sjællandsvejledningen og opstilling af fælles retningslinjer for jordhåndtering
4. Kortlægning af de færdigudgravede råstofgrave samt analyse af hvornår de grave, hvor der stadig foregår råstofindvinding, forventes færdigudgravede. Analysen ønskes først og fremmest i de grønne kiler og den kommende nationalpark og dernæst i den øvrige del af regionen

Proces og aktører
Efter kommunalreformen er opgaverne vedrørende håndteringen af råstoffer delt således, at kortlægning af råstofferne og planlægning af forsyningen er regionernes ansvarsområde, mens kommunerne giver gravetilladelser og fører tilsyn med de forskellige råstofgrave samt indberetter produktionsoplysninger på årsbasis. Det er også kommunerne, der har ansvaret for planlægningen i det åbne land og dermed planlægningen af de rekreative arealer i regionen.

Det er regionerne, der behandler dispensationsansøgninger vedrørende deponering af jord i råstofgrave. Region Hovedstaden og kommunerne har et interessefællesskab omkring den generelle jordhåndtering og en prioritering af arealerne.

Som et første skridt vil Region Hovedstaden samle de relevante parter i efteråret 2009 for at drøfte planlægning og udvikling af et projekt, der tager højde for ovenstående problemstillinger, og hvordan der kan udvikles modeller for en regional jordbørs. Projekterne forventes afsluttet ultimo 2010.

De relevante aktører i forhold til formulering og udvikling af projektet er Miljøstyrelsen, Miljøcenter Roskilde, kommunerne i regionen, Region Sjælland og Region Hovedstaden.