

Trafikudvalget

Budget/finansieringsforslag

6.1 Bycykler ved akuthospitalerne

Fremsat af:

Socialistisk Folkeparti

Formål og indhold:

Forslaget går ud på at sætte bycykelstationer op på Region Hovedstadens akuthospitaler. Formålet er at fremme grøn og sund transport til og fra hospitalerne, herunder kombinationsrejser imellem cykel og tog. Forslaget formindsker samtidig trængsel på indfaldsveje og parkeringsområder tilknyttet hospitalerne. Bycykler har en bred målgruppe og kan både benyttes af medarbejdere ifm. tjenesterejser og pendlerrejser samt af patienter, pårørende og øvrige besøgende ved akuthospitalerne.

Der tages ved beregningerne udgangspunkt i det nuværende bycykelsystem i centralkommunerne ejet af DSB, København og Frederiksberg Kommuner. Systemet består af bycykelstationer hver med plads til parkering og opladning af 20 elcykler ("de hvide bycykler").

Rigshospitalet - Blegdamsvej har allerede en bycykelstation, som er finansieret af Københavns Kommune. Dertil kommer, at Region Hovedstaden er i gang med at etablere bycykelstationer på hhv. Bispebjerg Hospital og Gentofte Hospital. Disse er allerede finansieret af Region Hovedstaden igennem regionale udviklingsmidler.

Der er 11 akuthospitaler, og 9 hvis man fratrækker Bispebjerg og Gentofte hospital. Der er for tiden i den nuværende operationszone for bycyklerne i København og Frederiksberg en mulighed for at opsætte bycykelstationer uden indkøb af tilhørende elcykler (disse følger med gratis). Man betaler kun for selve infrastrukturen og driften af denne. Prisen er 296.000 kr. over en otte-årig periode for en bycykelstation med 20 dockingpunkter, hvoraf ca. 200.000 kr. går til installation og 96.000 kr. til otte-årig drift af infrastrukturen (tallene er taget fra den officielle prisliste fra By- og Pendlercykelfonden fra 2012, og er ikke pristalsreguleret). Installation og drift i otte år på Amager Hospital og Frederiksberg Hospital vil således kunne ske til en pris af 2 x 296.000 kr. (i 2012-tal). Det skal afklares, om Hvidovre Hospital, fordi det ligger så tæt på operationszonen, også ville kunne få samme mulighed. Region Hovedstaden har allerede gjort brug af muligheden ifm. opsætningen på Bispebjerg og Gentofte Hospital i 2019/2020.

På de resterende seks akuthospitaler - Nordsjællands Hospital i hhv. Frederikssund, Helsingør og Hillerød, Herlev Hospital, Bornholms Hospital og Glostrup Hospital - kan bycykelstationer opsættes til normalprisen, dvs. til en pris af 70.000 per dockingpunkt for en otte-årig periode (i 2012-tal). Ved opsætning af en bycykelstation med 20 dockingpunkter skal man derfor beregne $20 \times 70.000 \text{ kr.} = 1,4 \text{ mio. kr.}$ per hospital - eller i alt 8,4 mio. kr. for de seks hospitaler (i 2012-tal). Heraf skal 56 % (~ 4.7 mio. kr.) betales det første år, og 44% af prisen (~ 3,7 mio. kr. i 2012-tal) løbende fordelt og den otteårige driftsperiode (~ 462.000 kr. per år i 2012-tal).

Ved opsætning af bycykelstationer på de seks akuthospitaler uden for den nuværende operationszone, vil det være afgørende, at den relevante kommune samt grundejere ved de lokale trafikale knudepunkter indvilliger i finansiere og drifte tilsvarende bycykelstationer hos dem. Dette forhold bør medtages i vurderingen af, om det kan betale sig at opsætte bycykelstationer på akuthospitaler uden for centralkommunerne. Eksistensen af

bicykelstationer ved knudepunkterne her vil være en afgørende forudsætning for succes af at have bicykelstationer ved de nærliggende akuthospitaler.

Prisoversigt for etablering og drift bicykelstationer ved akuthospitaler – 2021-2028:

	<i>Etableringsudgifter inkl. drift første år</i>	<i>Driftsudgifter i de efterfølgende 7 år</i>	<i>Udgifter i alt for perioden 2021-2028</i>
Model A 3 akuthospitaler tæt på operationszonen	800.000 kr.	300.000 kr.	1.1 mio. kr.
Model B 6 akuthospitaler uf. operationszonen	6.5 mio. kr.	3.8 mio. kr.	10,3 mio. kr.

Administrationen gør opmærksom på, at det er et politisk valg, hvor mange midler der afsættes, herunder hvilke akuthospitaler, som tilgodeses. Dermed behøves alle hospitalerne i model A og B ikke vælges til.

Nedenfor er valgt model A, hvor man implementerer én bicykelstation for hver af de tre akuthospitaler nær operationszonen, hvor det er relativt billigt og nemt at opsætte en station (Hvidovre, Amager, Frederiksberg).

Model B viser prisen for at etablere bicykelstationer ved de seks akuthospitaler uden for centralkommunerne. Administrationen vurderer, at det vil være svært at opnå enighed med samtlige relevante kommuner og grundejere om at rejse den fornødne medfinansiering til fælles infrastruktur. Man kan godt vælge en variant af model B, hvor der reserveres midler til medfinansiering af fx en eller to bicykelstationer i stedet for seks.

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Forslaget fremmer den grønne omstilling i Region Hovedstaden som virksomhed. Forslaget bidrager til at udmønte Transportplan 2025 under den koncernstrategiske indsats Grøn Drift og Udvikling. Men samtidig er der positive synergieffekter til regionens parkeringsstrategi, den regionale udviklingsstrategi (RUS), Handlungsplan for FN's verdensmål, Movias strategiske net, m.fl.

Forslagets konsekvenser - økonomi, personale og tid (skriv tallet med 1 decimal)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Løn til evt. nye årsværk								
Øvrig drift								
Etableringsudgifter								
Årsværk (hvis der skal ansættes nye)								
Samlet udgift	0,8	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05

Evt. uddybende beskrivelse:

Tallene i skemaet er justeret for inflation og kan derfor ikke sammenlignes direkte med 2012-tallene i teksten. Strømodgifter er ikke medregnet. Kan ikke tilsagnsbudgetteres.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt):

Sundhedskassen	☒
Den regionale udviklingskasse	☐
Det sociale område	☐

**Skabelon til brug for udvalgets 2. og 3. budgetdrøftelse:
Budgetlægningen 2021-2024**

Budget/finansieringsforslag:
9.1 Plan for forbedring af den kollektive trafik og grøn omstilling
Fremsat af: Enhedslisten
Formål og indhold: Mange er i gang med at udarbejde infrastrukturplaner. Movia har udarbejdet en plan med bl.a. BRT-ruter. Der har været holdt flere konferencer. Staten vil indenfor kort tid fremlægge en grøn mobilitetsplan. Derfor bør regionen også udarbejde en plan, der kan indeholde BRT-ruter, letbaner mm. Der kunne evt. holdes en konference, hvor kommunerne inviteres til at deltage i en sådan planlægning, der også skal indeholde en grøn omstilling. Der skal arbejdes aktivt for, at kollektiv trafik og cykling bliver førstevalget og for at reducere drivhusgasserne. Regionen skal gøre staten opmærksom på problemer og løsningsforslag. <u>Angiv den konkrete udfordring, som skal løses med forslaget samt (eksempler på) hvad pengene skal bruges til:</u> Der skal udarbejdes en plan for en styrkelse af den kollektive infrastruktur og grøn omstilling. Forslaget vil ikke kræve ekstra midler til ansættelse eller anlæg i første omgang. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Trafikudvalget behandlede på mødet den 26. maj 2020 en sag om nye investeringer i den kollektive transport i hovedstaden med afsæt i et dialogoplæg ”Kapacitet, fremkommelighed og sammenhæng i den kollektive transport – hvor er udfordringerne og behovet for investeringer” samt en bruttoliste med forslag til prioriterede kollektive infrastrukturprojekter. Dialogoplægget giver et samlet overblik over, hvor den kollektiv transport - regionaltoget, S-toget, busser og metro - er udfordret i dag, og hvor antallet af de kollektive rejser vil vokse mest frem til 2035. Derudover udpeger dialogoplægget behov for investeringer i nye fysiske tiltag. Konklusionerne og anbefalingerne fra oplægget kan dermed indgå som grundlag for et regionalt indspil til kommende investeringer i hovedstadsområdet. Til brug for trafikudvalgets drøftelse - og med udgangspunkt i dialogoplægget - har administrationen peget på en bruttoliste med prioriterede kollektive infrastrukturprojekter, som kan indgå i en evt. endelig form i en videre politisk dialog med kommuner, stat og andre interessenter. Bruttolisten omfatter bl.a. udbygning af et sammenhængende højklasset kollektivt transportsystem, herunder BRT-net, styrkelse af regionale knudepunkter f.eks. udbygning af stationer og parker - og rejse-anlæg samt grøn omstilling af busser og lokalbaner. På mødet den 26. maj behandlede trafikudvalget også en anden sag om styrelse af den kollektive transport i form af en mere forpligtende samarbejdsmodel for opgaverne i den kollektive transport. Konklusionerne og anbefalingerne fra denne sag kan ligeledes indgå i den videre proces. Administrationen forslår, at der - med udgangspunkt i trafikudvalgets drøftelse på mødet den 26. maj 2020 og dialogoplægget ”Kapacitet, fremkommelighed og sammenhæng i den kollektive transport – hvor er udfordringerne og behovet for investeringer” samt bruttoliste

med forslag til prioriterede kollektive infrastrukturprojekter - udarbejdes en procesplan for et regionalt indspil til kommende infrastrukturinvesteringer i hovedstaden. Procesplanen kan evt. omfatte gennemførelse af en regional konference med deltagelse af kommuner og andre samarbejdspartnere samt andre dialog- og kommunikationstiltag med henblik på fælles drøftelse og prioritering af løsninger til styrkelse af den kollektive transport i hovedstaden, byudviklingsmuligheder og den grønne omstilling.

Der kan evt. prioriteres midler til gennemførelse af konference og andre dialog- og kommunikationsindsatser. Evt. 500.000 kr.

Forslagets konsekvenser - økonomi, personale og tid (skriv tallet med 1 decimal)

	2021	2022	2023	2024
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	0,5			
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	0,5			

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Hvis der er tale om 1-årige projekter, og ved forslag der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelene fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Budget/finansieringsforslag:**9.2 Fremkommelighedstiltag i trafikken (Ballerup og Gladsaxe)****FremSAT af:**

Socialdemokratiet

Formål og indhold:

Socialdemokratiet foreslår at afsætte 2 mio. kr. til fremkommelighedstiltag i trafikken. Da Ballerup og Gladsaxe er blevet særligt hårdt ramt i forbindelse med tilpasningen af trafikbestillingen, ønskes der særlig fokus på de to kommuner. Der ønskes samtidig fokus på adgangen til uddannelsesinstitutioner og store erhvervsområder.

Såfremt forslaget nyder fremme, vil administrationen blive pålagt at komme med forslag desangående.

Administrationens bemærkninger:

Administrationen har bedt Movia undersøge, om der foreligger eksisterende forslag til fremkommelighedstiltag i Ballerup og Gladsaxe. Movia oplyser (13. maj 2020), at der ikke foreligger nogen fremkommelighedstiltag, som ikke allerede er gennemført i Ballerup og Gladsaxe Kommune. Dog foreslår Movia tre nedenstående tiltag i Ballerup Kommune ved DTU Ballerup Campus. Anlægsomkostningerne for de tre tiltag er endnu ikke vurderet:

- Busprioritering i krydset ved Sømoseparken/DTU + generelt check af køresporsbredde og svingkurver i krydset.
- Udvidelse/forlængelse af stoppestedet ved DTU mod vest, da busserne pt. har svært ved at komme helt ind til stoppestedet.
- Busprioritering + svingpile i signalanlægget Lautrupvang/Ballerup Byvej + ændring af svingbaner op til krydset.

Hvis forslaget nyder fremme, vil administrationen i samarbejde med Movia udarbejde en komplet liste over fremkommelighedstiltag inden for budgetforslagets formål.

Forslagets konsekvenser - økonomi, personale og tid (skriv tallet med 1 decimal)

	2021	2022	2023	2024
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	2,0 mio. kr.			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	2,0 mio. kr.			

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres, om forslaget kan tilsagnsbudgetteres.

Evt. uddybende beskrivelse:

Projektets omfang kan skaleres op eller ned. Kan tilsagnsbudgetteres.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelene fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Skabelon til brug for udvalgets 2. og 3. budgetdrøftelse: Budgetlægningen 2021-2024 [max 2,5 side]

Budget/finansieringsforslag – [overskrift]: 9.3 Event/kulturbus
Fremsat af: Konservative
Formål og indhold Desværre er der en passagernedgang i den kollektive trafik. Derfor ser vi et behov for at tiltrække flere passagerer, også passagerer. Dette gøres ved at præsentere den kollektive trafik for personer som normalt ikke benytter sig af busserne. Desuden vil en sådan bus være med til at understrege regionens rolle i forhold til at understøtte hovedstadsregionen som en metropol for store event og kultur. Hvordan foreslår I, at problemet løses? (Fx kræver det nyansættelser/anlægsmidler/mv?): Vi foreslår at der fra Region Hovedstadens side stilles en underskudsgaranti til rådighed for en event/kulturbus. Denne bus skal kunne indsættes på strækninger, der normalt ikke betjenes af andre buslinjer, eller som supplement til den eksisterende kapacitet. Bussens afgang registreres naturligvis i Rejseplanen, så den fremgår som en mulighed. Bussen kan bookes ind, som fx togbusser. Man kan også samarbejde med arrangører af store begivenheder om at indsætte bussen på en bestemt strækning, fx hvis der er mange fra et givent område som har bestilt billet til begivenhed. Bussen skal køre som offentlig bus, dvs den skal være tilgængelig for alle og man skal som passager betale normal takst. I og med at bussen kun forventes indsat ved store begivenheder og på strækninger hvor der dermed forventes mange passagerer, er det forventningen, at billetindtægterne vil kunne finansiere bussen eller at den måske endda kunne give overskud. Derfor ikke forslag om faste midler, men en underskudsgaranti. Forslaget kan evt skaleres til at være en forsøgsordning. Movia er på vej med et ideoplæg til en sådan bus <u>Administrationens bemærkninger:</u> Administrationen bemærker, at hensigten med at bringe den kollektive trafik i spil i forbindelse med events og kulturarrangementer er en god mulighed for at brande den kollektive trafik, herunder særligt for borgere, der ikke ellers benytter sig regelmæssigt af kollektiv transport. Det er i dag muligt for arrangører af større begivenheder at leje en bus gennem Movia. Arrangørerne står da selv for trafikinformation og stiller bussen gratis til rådighed for deres gæster. I region Midt og region Nordjylland er eksempler på, at Midttrafik og Nordjyllands trafikselskab i samarbejde med kommunerne indsætter ekstra busser i forbindelse med større events, herunder folkefester, markeder og festivaler. Her kan køreplanen tilgås på trafikselskabernes hjemmesider, og der kan købes billetter på forhånd (i app). En lignende løsning kan undersøges nærmere i region H. En "event-kulturbus" bør skaleres som en forsøgsordning, hvor ekstra busser indsættes på eksisterende strækninger, men fx betjener senere afgang end ellers eller øger driften i køretimerne. Det kunne være i forbindelse med festivaler som Musik i Lejet eller Distortion, folkemøder, sportsbegivenheder eller lignende. Igangsætning af en sådan forsøgsordning vil i første omgang indeholde aftaler med operatører om at stille eksisterende busser til rådighed i aften timer og/eller weekender, hvor der er ledig buskapacitet. Der kan eventuelt anvendes en ordning, hvor operatører frivilligt kan byde ind på opgaver, og kravene til dem er tilpasset det behov som vil være til stede ved et bestemt event. Fx kan behovsdrevet kørsel være vigtigere end punktligheden.

Administrationen fraråder indkøb af en dedikeret bus, og anbefaler en løsning som baserer sig på udnyttelse af eksisterende busser med ledig buskapacitet. Det vurderes, at en særskilt bus dedikeret til eventkørsel, der registreres i Rejseplanen som en offentlig bus – og givetvis med en alternativ rute, vil kræve en omfattende administrativ håndtering, herunder ift. trafikinformation, billetindtægter og trafikal koordinering, som vil få omkostningerne til at stige betragteligt.

Da tiltaget vil være nyt, og derfor behæftet med en del usikkerhed omkring rentabiliteten, foreslås en model, hvor Region Hovedstaden finansierer (op til) en aftalt del af et potentielt underskud i forsøgsperioden. Det foreslåede budget forventes at kunne dække udgifter til indkøb af et antal driftstimer svarende til 40-60 eventdage, potentielle kampagner og forhandling med operatørerne. Desuden er lagt en mindre økonomisk buffer til uforudsete udgifter.

Efter en given tid vil forsøget kunne evalueres og et mere realistisk tilskud vil kunne beregnes for en eventuel fortsættelse eller justering i tiltaget.

Mulighederne for at anvende kollektiv transport i forbindelse med events og kulturarrangementer behandles ligeledes i Movias bestyrelse. I lyset heraf vil beløbet desuden kunne justeres.

En nærmere beskrivelse af forsøget vil blive forelagt regionsrådet, når midlerne skal udmøntes.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (skriv tallet med 1 decimal)

	2021	2022	2023	2024
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	0,5 mio.	0,5 mio.	0,5 mio.	0,5 mio
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	0,5 mio.	0,5 mio.	0,5 mio.	0,5 mio.

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Det foreslås, at forslaget etableres som en forsøgsordning på 1-2 år.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelene fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

**Skabelon til brug for udvalgets 2. og 3. budgetdrøftelse:
Budgetlægningen 2021-2024**

Budget/finansieringsforslag:
9.4 Prioriterede lyssignaler for busser
Fremsat af: Det Konservative folkeparti
Formål og indhold: Vi vil gerne fremme at busserne hurtigere busfremkommelighed. Det vil give flere passagerer, hurtigere rejsetid og øget komfort. Det vil derudover give færre omkostninger for regionen/kommunerne og så vil det være godt for miljøet, at busserne kan spare unødvendig tomgang og efterfølgende igangsættelse efter at de har holdt for rødt lys. På baggrund af erfaringer fra udlandet og enkelte danske forsøg, ønsker vi, at der afsættes en (anlægs?)pulje til at indføre intelligente lyssignaler, der kan give grønt lys til bussen, når denne kommer kørende. (Hvis det er teknisk muligt kan man måske endda nøjes med at give prioritet til busser med et vist antal passagerer eller er bag tidsplanen. "Grøn bølge" til tomme busser eller busser der er foran tidsplanen, på bekostning af bilisterne giver selvfølgelig ikke mening. Denne del af forslaget er dog underordnet forslagets første del som handler om at prioritere fremkommeligheden for busserne). For at regionen kan bruge penge på det skal der være tale om at disse bruges på lyskryds hvor regionens busser kører. Kommunal medfinansiering kan komme på tale, da mange lyskryds betjener både regionale og kommunale buslinjer. Med dette forslag ønsker vi at der afsættes en pulje til at igangsætte dette arbejde, som er et fremkommelighedstiltag der forhåbentligt vil styrke den kollektive trafik. I kvalificeringen ønsker vi særligt to ting fra administrationen: 1. Et forslag til hvilke kryds/strækninger hvor der vil være den største gevinst (passagermæssigt og økonomisk) ved intelligente kryds til fordel for busserne. 2. Forslaget er yderst skalérbart, men et kvalificeret bud på hvor stor en sådan pulje skal være, før de giver mening at arbejde med. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Busprioritering i lyskryds giver bedre fremkommelighed og bedre regularitet for busserne. Teknologien kan prioritere busser som er efter tidsplanen ved fx, at forlænge den tid der er er grønt, så bussen når gennem krydset inden det skifter til rødt signal. Busprioritering i lyskryds er et af mange tiltag som kan bruges til at få bussen hurtigere frem. Effekten er størst hvis tiltagene samles på en bestemt buslinje. Det giver i bedste fald mulighed for at spare en driftsbus eller mulighed for at køre med højere frekvens (flere busafgange). En mulighed er også at sætte ind på de buslinjer, som er hårdest presset på

køreplanen, som følge af stigende trængsel. Derved undgår man at skulle indsætte en ekstra driftsbus – eller reducere frekvensen – for at opretholde en stabil køreplan for bussen.

Administrationen har ikke inden for den givne deadline kunne udpege specifikke kryds eller strækninger til dette budgetforslag. Administrationen vil dog ifm. en eventuel kommende udmøntning af budgetmidlerne redegøre for de kryds og strækninger, som foreslås udstyret med busprioritering. Movia er i gang med en analyse af det strategiske net og vil til september kunne redegøre for hvor busprioritering i lyskryds vil give de største tidsgevinster. Derudover vil administrationen også foreslå midlerne prioriteret de steder hvor vejmyndighederne (kommunerne) er villige til at medfinansiere.

Som hovedregel vil busprioritering i lyskryds have størst effekt i områder med trængsel.

Det koster i omegnen af 100.000 kr. at implementere de styrebokse, som kræves for at give busprioritering i ét lyskryds. Det er administrationens vurdering at en investering på 2 mio. kr. vil give en målbar – og for passagererne mærkbar – effekt, hvis midlerne koncentrerer på en bestemt buslinje. Det vil potentielt kunne reducere tilskudsbehovet til buslinjen. Det giver også mening med færre midler, men effekten vil være mindre og formentlig ikke stor nok til at give en økonomisk besparelse.

Forslagets konsekvenser - økonomi, personale og tid (skriv tallet med 1 decimal)

	2021	2022	2023	2024
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	2,0 mio. kr.			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	2,0 mio. kr.			

Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres

Evt. uddybende beskrivelse:

Hvis der er tale om 1-årige projekter, og ved forslag der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt): Hvis forslaget finansieres af flere kasser, skal andelene fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	