

Budgetforslag finansieret af budget til regional udvikling

Nr	Forslagstitel	Parti	2022	2023	2024	2025	Bemærkning
7.0 Forsknings- Innovations- og Uddannelsesudvalget							
7.1	Pulje til "Den næste generation"	Socialdemokratiet	2,0				
7.2	Projekt for unge uden uddannelse og job	Socialdemokratiet	1,5				
7.3	Øge rekrutteringen til velfærdsuddannelserne gennem partnerskab	Socialdemokratiet	2,6	2,6			
7.4	Øget kommunal medfinansiering til Greater Copenhagen samarbejdet	Enhedslisten	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	
7.5	Nedlæggelse af Greater Copenhagen EU Office og udmeldelse af STRING-samarbejdet	Enhedslisten	-6,6	-6,6	-6,6	-6,6	Fordelingsnøgle i selve forslaget
7. Delsum Forsknings- Innovations- og Uddannelsesudvalget			-3,5	-7,0	-9,6	-9,6	
8.0 Miljø- og Klimaudvalget							
8.1	Genanvendelse af råstoffer	Venstre	1,4	0,8	0,6		
8.2	Fremme natur og samfundsværdi i tidligere råstofgrave	Socialdemokratiet	0,4	0,6	0,6		
8.3	En klimarobust og grøn region med fokus på bæredygtig arealplanlægning og løsninger på tværs	Socialdemokratiet	4,7	2,1	2,1	2,1	
8. Delsum Miljø- og Klimaudvalget			6,5	3,5	3,3	2,1	
9.0 Trafikudvalget							
Cykeltiltag							
9.1	Medbringe egen cykel i busserne	Socialdemokratiet	1,0				
9.6	Kortlægning af sorte pletter for cyklismen	SF	1,0				
9.13	Kortlægning og planlægning af nye supercykelstiruter i den nordlige del af regionen	SF	0,0				
9.18	Undersøge muligheden for at udbygge og forbedre nettet af cykelstier langs kysten i Nordsjælland	Venstre	0,0	0,0	0,0	0,0	
Delsum Cykeltiltag			2,0	0,0	0,0	0,0	
Regional busdrift (drift og grøn omstilling)							
9.2	Halvtimesdrift på 380R genindføres	Venstre	0,7	0,6	0,6	0,6	
9.3	Øget aftendrift på bus 150S	Venstre/Konservative	0,6	0,6	0,6	0,6	
9.5	En grendeling af 250S ved Høje Gladsaxe	Socialdemokratiet					
9.10	350S fortsætter som i 2021	Enhedslisten	3,0	3,0	3,0	3,0	
9.12	Elbusser	Enhedslisten		----- Ukendt -----			
9.17	Positiv indstilling til kommuners ønsker til regionens busser og stoppesteder	Enhedslisten	0,0				
Delsum Regional busdrift (drift og grøn omstilling)			4,3	4,2	4,2	4,2	
Lokaltog							
9.14	Ny visionsplan for lokaltog	SF	0,6				
Udvikling mobilitet region hovedstaden							
9.7	Undersøgelse/planlægning af anlæg af flere letbanestrækninger	SF	1,0				
9.8	Fremkommelighedsundersøgelser af resten af regionens matrikler	SF	1,5				
9.9	Tryghed ved brug af regionens trafikale løsninger	Socialdemokratiet	3,0				
9.11	Dør til dør transport	Enhedslisten	3,0				
9.15	Busfremmelighed	Administrationen	2,5				
9.16	Busser med elektriske ramper til kørestolsbrugere	Enhedslisten	0,0				
Delsum Udvikling mobilitet region hovedstaden			11,0	0,0	0,0	0,0	
Støj							
9.4	Støtte og indsats til støjbekæmpelse	Venstre, Det konserva	3,0				
9. Delsum Trafikudvalget			20,9	4,2	4,2	4,2	

Budgetforslag finanseiret af sundhedsbudgettet

Nr	Forslagstitel	Parti	2022	2023	2024	2025	Bemærkning
4.0 Miljø- og Klimaudvalget							
4.1	Øge indsatsen for CO2 reduktion gennem grønne indkøb	Enhedslisten	5	5	5	5	
4.2	Bæredygtighed på hospitaler	Enhedslisten, Konserv	8,6	8,6	8,6	8,6	
4.3	Øget biodiversitet på regionens matrikler – næste skridt og Omlægning af Grønne arealer til nat	Socialdemokratiet og SF					
4.4	Flere ATES anlæg	Socialdemokratiet	0,4				
4.5	Rensning af hospitals spildevand	Konservative	1,5				
4. Delsum Miljø- og Klimaudvalget			15,5	13,6	13,6	13,6	
5.0 Udvalg for Forskning, Innovation og Uddannelse							
5.1	Styrket forskning i psykiatrien, i patientovergange og det nære sundhedsvæsen samt i forebygge	Socialdemokratiet, Ra	15,0	15,0	15,0	15,0	
5.2	Kortere ekspeditions- og sagsbehandlingstider i SFI's juridiske funktioner ifm. forskningsprojekte	Konservative/Radikale	3,5	3,5	3,5	3,5	
5.3	Klinisk undervisning af sygeplejestuderende	Enhedslisten	5,3	3,9	3,9	3,9	
5.4	Kompetenceudvikling af sundhedspersonalet	Enhedslisten					
5.7	Øget fokus på forskning skal give mere værdi for afsatte ressourcer og bedre behandlingsmetod	Radikale Venstre	20,0	20,0	20,0	20,0	
5.8	Fremtidssikring af et sundhedsvæsen i verdensklasse via øget fokus på efteruddannelse for spec	Radikale Venstre	8,0	10,0	12,0	14,0	
5.9	Personlig medicin	Administrationen	3,0	3,0	3,0	3,0	
5. Delsum Udvalg for Forskning, Innovation og Uddannelse			54,8	55,4	57,4	59,4	
6.0 Trafikudvalget							
6.1	Øget parkeringskapacitet Gentofte Hospital	Konservative	0,4				
6.2	Parkeringsafgift på hospitalerne	SF/konservative	1,0	1,0	1,0	1,0	
6.3	Pulje til høj kvalitetscykelparkering på Regionens matrikler	SF	2,8				
6. Delsum Trafikudvalget			4,2	1,0	1,0	1,0	

Budgetforslag i alt

Budgetforslag finansieret af budget til regional udvikling (nummer 7, 8 og 9)

Budgetforslag vedr. regional udvikling	23,9	0,7	-2,1	-3,3
Politisk råderum	23,7	8,0	16,3	4,1
Politisk råderum - rest	-0,2	7,3	18,4	7,4
Budgetforslag finanseiret af sundhedsbudgettet (nummer 4, 5 og 6)				
	74,5	70,0	72,0	74,0

Trafikudvalget

Budgetlægningen 2022-2025

Budget/finansieringsforslag:

6.1 Øget parkeringskapacitet, Gentofte hospital

Fremsat af:

Det Konservative Folkeparti

Formål og indhold:

Ved flere af vores hospitaler er der mangel på parkeringspladser. Dette giver frustrationer og utryghed for patienterne, og det er en unødigt stressfaktor i medarbejdernes hverdag. Med dette forslag ønskes der afsat midler til at øge parkeringskapaciteten særligt på Gentofte Hospital.

Administrationens bemærkninger:

Center for Ejendomme anerkender, at patienter, pårørende og medarbejdere på flere af regionens hospitaler oplever mangel på parkeringspladser. Dette gælder især på Blegdamsvej, men også på Hvidovre Hospital og Gentofte Hospital.

Gentofte Hospital blev i 2019 udvidet med 87 ekstra parkeringspladser ved at inddrage alle ledige arealer. Det kan hertil bemærkes, at ledige parkeringspladser er tilgængelige for patienter og personale i dagtimerne, men at manglende parkeringspladser særligt indtræder i spidsbelastningsperioder, f.eks. om morgenen.

Med udgangspunkt i den generelle mangel på parkeringspladser igangsætter Center for Ejendomme en undersøgelse af muligheden for at etablere P-hus på Gentofte Hospital og Hvidovre Hospital samt udvide P-huset på Blegdamsvej. P-husene forventes eventuelt finansieret via et OPP-samarbejde, der dog forudsætter indtægter fra brugerne i form af betaling fx som på offentlig vej. Udgiften til P-husene vil afhænge af løsning ift. antal pladser i bygningen af P-huse.

Administrationen oplyser, at et økonomisk overslag på budgetbehov ikke kan oplyses på nuværende tidspunkt.

I den forbindelse foreslår administrationen, at der i første omgang bevilges midler til en foranalyse i 2022, hvor der på tværs af regionens matrikler foretages en analyse om parkering, og at der udarbejdes et idekatalog til evt. nye tiltag.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	0,4			
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	0,4			

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	x
Den regionale udviklingskasse	
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Til at understøtte let adgang for patienter og medarbejdere til regionens hospitaler afsættes 0,4 mio. kr. i 2022 til en foranalyse af parkeringsbehovet på tværs af regionens hospitalerne.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Ved at fremme privat bilkørsel (med fossilt brændstof) frem for brug af offentlig transport påvirker initiativet negativt verdensmålene nr. 11 og 13 hhv. ”Gøre byer, lokalsamfund og bosættelser inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige” og ”Handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser”.

Budgetlægningen 2022-2025

Budget/finansieringsforslag: 6.2 Parkeringsafgifter på hospitalerne
Fremsat af: SF & Det Konservative Folkeparti / på vegne af Opgaveudvalget for Børn og Unge som Patienter
Formål og indhold: Opgaveudvalget for Børn og Unge som patienter, kom med en række anbefalinger til, hvordan vi i Region Hovedstaden kan gøre det bedre på dette område. Et af de konkrete forslag kom fra de deltagende forældre, som oplevede store økonomiske udgifter forbundet med betalingsparkeringsen, særligt på Rigshospitalet. Der blev nævnt et ikke ubetydeligt beløb, i månedsløns-klassen. Problemet vurderes størst ved Rigshospitalet. Det foreslås, at der tilbydes særlige parkeringspladser til forældre til langtidsindlagte børn (på Region Hovedstadens grund). Alternativt, at der etableres en aftale med Københavns Kommune om midlertidige parkeringslicenser til disse forældre. En model kunne være at sætte et max-beløb på egenbetalingen. Vi er åbne for forskellige modeller - det vigtigste er, at parkeringsøkonomien ikke skal være en ekstra bekymring for forældrene, som i forvejen står i en meget vanskelig og presset situation. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Center for Ejendomme anerkender udfordringen med parkering på Rigshospitalet, Blegdamsvej for patienter og pårørende. Grundet en forholdsvis lille matrikel midt i København er parkeringsmulighederne begrænsede, og patienter, pårørende og medarbejdere kan derfor opleve at måtte parkere på offentlig vej mod betaling. Det er desværre et generelt problem for pårørende til alle type patienter, herunder særligt langtidsindlagte kræftpatienter og - børn. Center for Ejendomme ser følgende to muligheder på Blegdamsvej: <i>Mulighed for øgede parkeringsmulighed for forældre til langtidsindlagte børn</i> I forbindelse med byggeriet af BørneRiget på Blegdamsvej er igangsat en undersøgelse af, hvorvidt antallet af parkeringspladser i det nuværende P-hus kan udvides ved at etablere flere etager. I den forbindelse kan der indtænkes en løsning for forældre til langtidsindlagte børn. I første omgang foretages en foranalyse med beskrivelse og økonomi i et sådant projekt, herefter kan der gives et skøn over økonomien på et oplyst grundlag. <i>Øvrige parkeringspladser til langtidsindlagte børn</i> Center for Ejendomme kan ved afsat budget etablere pilot-projekt/forsøgsordning med elektronisk parkeringstilladelse med enten ingen eller delvis egenfinansiering på offentlig vej under opfyldelse af særlige kriterier. Administrationen vurderer indledningsvist de økonomiske konsekvenser til 1 mio. kr. årligt for forslaget (punkt 2) med et indledende pilotprojekt i 2022 og drift fra 2023. De økonomiske konsekvenser forventes endeligt oplyst med løsningsmuligheder

senest juni 2021. I løsningsmulighederne vil tillige indgå beskrivelse af matriklens eksisterende parkeringsmulighederne, hvor der i dag ikke er tidsbegrænsning på gratis parkering i alle ydertidspunkter.

Administrationen bemærker, at mange patienter og pårørende benytter bil til Rigshospitalet Blegdamsvej. Der er kamp om de få parkeringspladser - både på hospitalets matrikel og den offentlige vej, hvor også beboere fra området dagligt leder efter en parkeringsplads. Et bidrag til løsning er fortsat at opfordre til andre transportmuligheder - hvis den enkelte medarbejder/patient/pårørende har mulighed derfor. For selv, hvis tilskud til P-afgift på offentlig vej realiseres, er det desværre ikke en garanti for, at der vil være ledige parkeringspladser i området.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift		1,0	1,0	1,0
Etableringsudgifter	1,0			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1,0	1,0	1,0	1,0

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	x
Den regionale udviklingskasse	
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Langtidsindlagte børn og voksne på Rigshospitalet Blegdamsvej har pårørende på tværs af landet. De pårørende har oftest behov for parkeringspladser med en længere tidshorisont, og oplever en betydelig udgift dertil. Med initiativet afsættes 1,0 mio. kr. i 2022 til at undersøge muligheder for gratis parkering på offentlig vej for pårørende til langtidsindlagte børn og voksne, samt 1,0 mio. kr. årligt fra 2023 til 2025 til drift.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Ved at fremme privat bilkørsel (med fossilt brændstof) frem for brug af offentlig transport påvirker initiativet negativt verdensmålene nr. 11 og 13 hhv. "Gøre byer, lokalsamfund og bosættelser inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige" og "Handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser".

Skabelon til brug for udvalgets 2. og 3. budgetdrøftelse: Budgetlægningen 2022-2025 [max 2,5 side]

Budget/finansieringsforslag:

6.3 Pulje til højkvalitetscykelparkering på Regionens matrikler

Fremsat af:

Socialistisk Folkeparti

Formål og indhold:

Pulje til etablering af højkvalitetscykelparkering på Regionens matrikler, også ved mindre og ikke mindst psykiatriske centre.

Administrationens bemærkninger:

Formål

For at fastholde folk der i forvejen cykler og for at tiltrække nye cykelpendlere er det vigtigt at have gode cykelparkeringsforhold. Der er i dag store potentialer for forbedringer af cykelparkeringen på en lang række af regionens matrikler. Puljen skal derfor sikre mulighed for at højne kvaliteten af cykelparkeringen ved både at øge kvaliteten af eksisterende cykelparkering og give mulighed for etablering af ny kvalitetscykelparkering på regionens hospitaler, psykiatriske centre og andre mindre matrikler.

Eksisterende analysearbejde

CRU og CEJ (Drift og Teknik) er i øjeblikket i gang med at undersøge behov og muligheder for at opkvalificere cykelparkeringsforholdene på Rigshospitalet på Blegdamsvej. I den forbindelse er der igangsat en kortlægning af eksisterende cykelforhold med forslag til forbedringer i form af et idékatalog samt en overordnet prissætning af tiltag som udarbejdes af NIRAS.

Analysen forventes færdig i uge 20 2021, hvorefter CEJ, i samarbejde med Rigshospitalet, skal vurdere, hvilke tiltag der skal prioriteres. Det vides derfor ikke på nuværende tidspunkt hvad tiltagene vil koste. Følgende er derfor blot estimater, som vil blive yderligere kvalificerede i løbet af 2021.

Anlægsoverslag:

- 1 u-overdækket cykelparkeringsplads inkl. uforudsete udgifter og anlæg: ca. 5.000kr.
- 1 overdækket cykelparkeringsplads inkl. uforudsete udgifter og anlæg: ca. 9.000 kr.

Hvis man antager, at der skal opsættes ca. 500 cykelstativer, som svarer til et estimeret behov, på Blegdamsvej vil prisen være alt mellem 500.000 og 2 mio. kr. afhængigt af hvilke tiltag, der vælges.

Foranalyser på andre matrikler

Da forholdene og behovene er meget forskellige på matriklerne (nogle steder er der stort behov for aflåste cykelparkeringsmuligheder, andre steder er afstand til indgangene vigtigst, osv.), er der behov for at udarbejde foranalyser, som den til Rigshospitalet, på regionens yderligere hospitaler, psykiatrier og mindre matrikler for at sikre at regionen investerer i de rigtige tiltag på den specifikke matrikel.

Etablering af højkvalitetscykelparkering

Det forventes at definitionen af højkvalitetscykelparkering vil være forskellig fra matrikel til matrikel, da behovene er forskellige. Dog er Regionen bundet til at opsætte et min. antal cykelstativer jf. de respektive lokalplaner som på nuværende tidspunkt ikke er overholdt.

Det vurderes at højkvalitetscykelparkering indeholder følgende: overdækket, aflåst og overvåget cykelparkering, plads til ladcykler og nærhed til indgange, god belysning og skiltning. Derudover kan følgende også tænkes med: gode omklædningsfaciliteter, elcykel opladningsmuligheder, cykelpumpe- og reparationsstation m.m.

I dette budgetforslag ligger der derfor op til 3 mulige veje at gå:

1. Fokus på de højst nødvendige cykeltiltag på alle matrikler

- CEJ laver en første screening af regionens matrikler og vurderer hvor behovet er størst på fx 5 matrikler. Derefter udarbejdes en foranalyse (som den der laves til Blegdamsvej nu) af hver af disse matrikler. Der er her fokus på de lavthængende frugter i form af billige og nemme opgradering af eksisterende cykelparkering samt ny opsætning der hvor lokalplanen påkræver dette. Dette giver ikke cykelforhold i høj kvalitet men sikrer, at der er nogenlunde forhold på alle matrikler.
- Estimeret pris: 5 matrikler x min. Opsætning = 2,5 mio. kr.
- Tidshorisont: Screening, analysearbejde samt etablering hvor nødvendigt kan være færdigt i 2022.

2. Nogle matrikler med højkvalitetscykelparkering

- Der bliver lavet foranalyser og etableret cykelparkering af høj kvalitet på kun de af CEJ vurderede førsteprioritets-matrikler. Det vil sige overdækket, aflåst og overvåget cykelparkering, plads til ladcykler. Derudover kan følgende også tænkes med: god skiltning samt omklædningsforhold, elcykel opladningsmuligheder, mm. alt efter hvad behov der er på de valgte matrikler. Denne løsning kræver finansiering over flere år.
- Estimeret pris: 5 matrikler x høj kvalitet = 10 mio. kr.
- Tidshorisont: Screening, analysearbejdet samt etablering udarbejdes i 2022-24

3. Højkvalitetscykelparkering til alle

- Der bliver lavet foranalyser og etableret top kvalitetscykelparkering på (næsten) alle regionens matrikler. Dette vil ske i faser, men fokus på de matrikler hvor der er størst behov først. Denne løsning kræver finansiering over flere år.
- Estimeret pris: 20 matrikler (nogle større end andre) x høj kvalitet = ca. 30 mio. kr.
- Tidshorisont: Tiltagene skal ske frem mod 2025.

Forventet effekt

Det forventes at forbedrede cykelforhold på matriklerne, vil gøre cyklen til et mere attraktivt valg og alternativ til f.eks. privatbilen. Det forventes, at de forbedrede cykelparkeringsforhold dels vil kunne fastholde eksisterende cykelpendlere, men også tiltrække nye og derved betyde at flere vælger cyklen til og fra arbejde. Indsatsen skal ses i sammenhæng med regionens øvrige tiltag for at fremme grøn medarbejdertransport, herunder fremkommelighed og samkørsel på regionens hospitaler, som forventes opstartet i 2022.

Ved at prioritere højkvalitets cykeltiltag på Region Hovedstadens matrikler – både store som små – signaleres der, at medarbejdernes transport til og fra arbejde på cykel prioriteres og, at regionen går forrest for at sikre en attraktiv klimavenlig medarbejdertransport.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk	0,3			
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	2,5 mio.			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal	0,5			
Samlet udgift	2,8 mio.			

Ovenstående er budgetforslag for mulighed 1 (se ovenfor).

Evt. uddybende beskrivelse:

I dette budgetforslag ligger der op til 3 mulige veje at gå med et budget mellem 2,8 til 30 mio. kr fordelt på flere år alt afhængigt af hvilken løsning der vælges.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt):

Sundhedskassen	x
Den regionale udviklingskasse	
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Ved at prioritere højkvalitets cykeltiltag på Region Hovedstadens matrikler – både store som små – signaleres der, at medarbejdernes transport til og fra arbejde på cykel prioriteres og, at regionen går forrest for at sikre en attraktiv klimavenlig medarbejdertransport.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget ligger indenfor den politiske vision om at skabe en grøn og innovativ metropol med høj livskvalitet. Derudover understøtter det den koncernfælles indsats Grøn 2030, som har et langsigtet mål om at blive fossilfri inden 2050. Det bidrager også til Region Hovedstadens handlingsplan for FN's verdensmål samt den Regionale Udviklingsstrategi (RUS). Og ikke mindst til det nationale mål om 70% CO2-reduktion i 2030 og opfyldelse af Paris-aftalen.

Forslaget understøtter specielt følgende af FN's verdensmål:



Budget/finansieringsinitiativer:

9.1 At flere passagerer kan medbringe egen cykel i busserne

Fremsat af:

Socialdemokraterne

Formål og indhold:

Vi ved at flere anvender vores offentlige transport, hvis det er muligt, at medbringe egen cykel. Vi ønsker at fremme borgernes mobilitet ved, at gøre dette muligt.

Vi ønsker derfor undersøgt om det er muligt, at vores busser kan få tilkoblet en "trailer" eller lignende, hvor borgerne hurtigt kan placere deres evt. cykel i forbindelse med buskørsel.

En anden mulighed kunne være ekstra lange busser med en "færdig" cykelparkering i den bagerste del af bussen. Eller ? Mulighederne bedes undersøgt nationalt og internationalt.

Hvis der findes et muligt og funktionelt forslag ønskes forslag til finansiering ligeledes tilvejebragt i forbindelse med budget 2022.

Administrationens bemærkninger: (feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)

I 2013 gennemførte Region Hovedstaden i samarbejde med Movia og Fjordbus et forsøg med at påmontere cykeltrailere bag på busserne på buslinje 320R, der kører mellem Helsingør og Frederikssund, for at undersøge hvorvidt gratis og bedre muligheder for cykelmedtagning kunne bidrage til at få flere passagerer i bussen. Forsøget blev desværre ikke en succes, og trailerne var ofte tomme. Den samlede vurdering var, at ulemperne ved cykeltraileren var mærkbart større end fordelene. Der var udfordringer med af- og påmontering af cykler, problemer med stropper til fastspænding, og da chaufføren skulle kontrollere cykelmontering indebar traileren en køretidsforlængelse på et minut per cykel. Derudover blev bussernes hastighed nedsat væsentligt på grund af traileren, hvilket betød yderligere forsinkelser. Forsøget blev derfor droppet igen efter kun fire måneder.

Pga. forsøget vil administrationen ikke anbefale lignende forsøg med påmontering af cykler bag på busserne i hverken trailer eller direkte på bussen. I stedet vil administration anbefale at undersøge mulighederne for at ændre indretningen af busserne, så der kan være plads til flere cykler i den forreste del af bussen. Dette har man bl.a. gjort i Guldborgssund Kommune, så der kan være plads til fire cykler i flere af deres kommunale buslinjer. Ændringer i indretningen vil medføre mindre plads til passagerer. Det vil derfor ikke være alle buslinjer, hvor dette kan anbefales. Administrationen vil anbefale, at vi i samarbejde med Movia kan undersøge mulighederne for at få plads til flere cykler inde i busserne, og hvilke linjer som kunne være relevante at teste mulighederne af på. Her kunne R-nettet i Nordsjælland umiddelbart være en interessant case. Administrationen har ikke haft mulighed for at vende en mulig analyse og forsøg med Movia

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	1,0			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1,0			

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

Evt. uddybende beskrivelse:

Økonomien og muligheden for at gennemføre analyse og forsøg kræver dialog med Movia. Midlerne kan anvendes til supplerende rådgiverydelse samt at ændre i indretningen af busser.

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	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

At kombinere cykel og kollektiv trafik giver væsentlige tidsbesparelser for passagererne, og øger den kollektive trafiks konkurrencedygtighed. Derfor vil vi igangsætte en undersøgelse af mulighederne for at forbedre mulighederne for cykelmedtagning i de regionale busser i stil med mulighederne i S-toge og lokalbaner.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget kan sikre flere passagerer i den kollektive trafik, bedre infrastruktur og flere cyklister, og kan dermed reducere trængsel og klimapåvirkning, samt forbedre folkesundheden blandt de flere cyklister.

Budget/finansieringsinitiativer:**9.2 Halvtimesdrift på 380R genindføres****Fremsat af:**

Venstre

Formål og indhold:

I 2020 besluttede Regionsrådet at indskrænke driften til ½ timesdrift i myldretiden. Det foreslås, at regionen genindfører ½ timesdrift på strækningen, som er af stor betydning for borgerne i begge kommuner. Bussen dækker det geografisk store landlige opland mellem Hillerød og Gribskov Kommuner.

380R benyttes særligt af børn og unge som transport til uddannelsesinstitutioner i Hillerød, som ikke findes i Gribskov Kommune. Bussen bruges endvidere af unge fra begge kommuner til gymnasierne både i Hillerød og Gribskov Kommune. Hvis vi vil fremme, at unge, benytter kollektiv trafik frem for bil, så er det helt nødvendigt med tilgængelige busser. Der er ingen andre busser på strækningen end 380R.

Fra Venstres side finder vi, at bussen har så vigtige regionale funktioner, særligt ift uddannelsesinstitutionerne, at regionen bør genoptage finansieringen af ½ times driften på ruten, og ikke kun i myldretiden.

Administrationens bemærkninger: (feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)

Regionsrådet beslutning om at reducere driften på linje 380R uden for myldretiderne blev opfulgt af en beslutning fra Hillerød og Gribskov Kommuner om at overtage ansvaret for den ellers nedlagte drift. Region Hovedstaden finansierer den fulde drift frem til juni 2021, hvorefter Hillerød og Gribskov begynder at medfinansiere linjen med ca. 0,7 mio. kr. årligt. Med dette forslag vil Region Hovedstaden fra 2022 igen overtage det fulde trafikføberansvar og kommunernes økonomiske andel.

Der vil ikke ske nogen ændringer i driften.

Siden beslutningen om at reducere på linje 380R blev truffet, er kontrakten blevet genudbudt med en besparelse til følge. Kommunernes andel – og dermed regionens merudgift, hvis dette forslag besluttet – vil fra 2023 udgøre ca. 0,6 mio. kr.

Udgiften er varig.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	0,7	0,6	0,6	0,6
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift				

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	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Beskriv forslag til tekst til budgetaftalen.

Med et større økonomisk råderum, er vi enige om igen at overtage ansvaret for linje 380R, så driften ikke længere er afhængig af kommunernes medfinansiering.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Tiltaget vil begrænse brugen af bil og CO2 og dermed bidrage positivt til FN's verdensmål. Det vil også gøre brug af kollektiv transport nemmere.

Trafikudvalget: Budgetlægningen 2022-2025 – øget aftendrift på bus 150S

Budget/finansieringsinitiativer: 9.3 Øget aftendrift på bus 150S
Fremsat af: Venstre og Det konservative Folkeparti
Formål og indhold: Venstre: Øget aftendrift på bus 150S på strækningen fra Gl. Holte til Kokkedal station. Bussen har kun time drift på strækningen fra Gl. Holte til Kokkedal station fra kl. 21 om aftenen. Da mange borgere har brug for bussen også efter kl. 21 foreslås, at driften om aftenen udvides til ½ times drift fra kl. 21-23. Det kan evt. ske ifm den sammenlægning af bus 150S og bus 15E, som Region Hovedstaden har tilkendegivet, at man arbejder med. Det er i den forbindelse også tilkendegivet fra Region Hovedstadens side, at det ikke vil gå ud over serviceniveauet og ikke skal være en besparelse. Det konservative Folkeparti: Man kan øge antallet af aftenafgange på 150S med 8 stk i tidsrummet 22-24 på strækningen Gl. Holte - Kokkedal (og retur). Movia har anslået at dette vil koste 550.000 kroner årligt. Det foreslås at dette indføres. <u>Administrationens bemærkninger:</u> <i>(feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)</i> Efter kl. 22 afgår linje 150S kun én gang i timen mellem Kokkedal st. og Gl. Holte. Da linjen på strækningen mellem Gl. Holte og Nørreport st. afgår hvert 20. minut, vil det ikke være muligt at køre halvtimesdrift til Kokkedal. En udvidelse til 20-minutters drift på hele strækningen efter kl. 22 vil koste ca. 550.000 kr. årligt i øget tilskud. Udgiften er varig. Hvis øget aftendrift besluttet i forbindelse med genudbud af linjen, vil det forventeligt træde i kraft medio 2024 og indgå som en del af linjens samlede tilskudsbehov.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	0,6	0,6	0,6	0,6
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift				

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	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Beskriv forslag til tekst til budgetaftalen.

S-nettet er rygraden i Movias strategiske net og det er derfor vigtigt at sikre en høj frekvens og god betjening i hele nettet. Med øget aftendrift mellem Kokkedal og Gl. Holte styrker vi en af de vigtigste regionale linjer, linje 150S.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Tiltaget vil begrænse brugen af bil og CO2 og dermed bidrage positivt til FN's verdensmål. Det vil også gøre brug af kollektiv transport nemmere.

Trafikudvalget: Budgetlægningen 2022-2025 – støtte til støjbekæmpelse samt trafikstøjs helbredskonsekvenser

Budget/finansieringsinitiativer:

9.4 Støtte og indsats til støjbekæmpelse samt til yderligere forskning i trafikstøjs helbredskonsekvenser eller evt om trafikstøjs negative samfundsøkonomiske konsekvenser

Fremsat af:

Venstre, Det konservative Folkeparti, SF

Formål og indhold:

Venstre: Rigtig mange borgere i Hovedstaden er plaget af støj, og Venstre foreslår derfor, at Region Hovedstaden fortsætter sin indsats for at begrænse støjgenerne med uformindsket styrke.

Region Hovedstaden har gennem et stykke tid støttet forskellige indsatser til bekæmpelse af trafikstøj ved indfaldsveje og i nærheden af befærdede veje. Det gælder navnlig rådgivning til kommuner om at undgå byggeri tæt på befærdede veje samt rådgivning om anvendelse af støjdæmpende asfalt mv.

Konservative: Bekæmpelse af støj fra motorveje er vigtigt, i forhold til at sikre naboernes sundhed. Vi foreslår at der afsættes midler til, at arbejdet med bekæmpelse af Trafikstøj udvides til hele regionen, og med start langs Helsingørmotorvejen og Lyngbyvejen. Dette kan evt med fordel forankres i regi af Silent City, som allerede har erfaring indenfor dette.

SF: Forslag om midler til yderligere forskning i trafikstøjs helbredskonsekvenser eller evt om trafikstøjs negative samfundsøkonomiske konsekvenser.

Administrationens bemærkninger: (feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)

Region Hovedstaden har igennem en årrække sammen med Gate21 og kommuner arbejdet i regi af netværket Silent City for at udbrede kendskab til handlemulighederne for bekæmpelse af trafikstøj.

Der er en række relevante indsatser, som kan igangsættes eller styrkes med en bevilling, bl.a.

- Kommunerne skal fra 2022 lave nye støjkortlægninger og på baggrund af disse eventuelle handleplaner. I det igangværende samarbejde med Gate21 kortlægges vidensbehov for alle kommunerne bredt i regionen, hvorefter der udvikles og gennemføres et kompetenceopbygningsforløb med udgangspunkt i kommunernes behov. Den viden, der oparbejdes her kan med fordel udnyttes til et længere forløb, som tilpasses de konkrete erfaringer når kortlægningerne er gennemført. Der kan afsættes midler til at forsætte og styrke denne indsats.
- Der efterspørges fra flere sider konkret viden om virkemidler, derfor er de første skridt mod at opbygge et living lab for bekæmpelse af trafikstøj taget. Afdækning og gennemførslen af test- og demonstrationsforsøg er ofte af længere varighed og kræver medfinansiering, særligt hvis de har en mere permanent karakter.
- Styrkelse af det borgerrettede fokus og kommunikation om følgevirkninger og handlemuligheder hos borgerne. Silent City har opbygget viden om tiltag ved eller nær boliger eller boligforeninger. De er samlet på sitet Roligbolig.dk og kan kommunikeres mere, fx lokalt sammen med kommunerne.

- Kræftens Bekæmpelse har gennem de seneste år oparbejdet et datasæt med information om trafikstøj for alle danskere fra 1990 til nu. Sammenholdt med de danske registre for bl.a. sygdom, dødsårsag og medicinforbrug udgør dette en unik forskningsdatabase. Kræftens Bekæmpelse er i gang med at beregne antal tilfælde af sygdom og død i Region Hovedstaden og Danmark som følge af vejtrafikstøj baseret på bevilling fra Region Hovedstaden. Der kan foretages yderligere forskning på baggrund af datamaterialet blandt andet om sammenhængen mellem fx forhøjet blodtryk eller depression og trafikstøj. Hvert emne vurderes at kunne undersøges for 450.000 kr. Dette kan evt. afholdes fra sundhedskassen

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	2,5-3.0 mio			
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift				

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.

Projektet kan skaleres og forventes tilsagnsbudgetteret og løbe over flere 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	(x)
Den regionale udviklingskasse	x
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Trafikstøj er udpeget som det andet største miljøproblem for menneskers helbred i EU – kun overgået af luftforurening, og 40% af landets 1,3 millioner støjplagede borgere bor forsat i Region Hovedstaden. Derfor har vi afsat 3 mio. kr. til at forsætte arbejdet med at bekæmpe trafikstøj og de negative følgevirkninger heraf.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Tiltaget vil begrænse støjen og skabe bedre leveforhold for de mennesker, som bor tæt på store indfaldsveje. Derved vil tiltaget understøtte særligt mål 3 om Sundhed og trivsel og sikre et sundt liv til alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper, men også mål 11 om Bæredygtige byer og lokalsamfund.

Budget/finansieringsinitiativer:**9. 5 En grendeling af 250S ved Høje Gladsaxe.****Fremsat af:**

Socialdemokratiet

Formål og indhold:

Vil sikre en bedre dækning af Gladsaxe. Det skal dog sikres at det fortsat er en S bus. En mulighed kunne være at der var tale om en 250S og 251S

Økonomi:

Det vurderes at der ingen eller minimal effekt er.

Administrationens bemærkninger: (feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)

Da busnettet blev tilpasset metrocityringen i oktober 2019, blev bus 250S efter en høring i kommuner og regionen omlagt. Bussen kører bl.a. ikke længere forbi boligområdet Høje Gladsaxe, som dermed har oplevet en reduceret betjening af området. Siden omlægningen har bus 250S, i stedet for Høje Gladsaxe, betjent området om Mørkhøj, hvor den har ”vundet” en del nye passagerer siden omlægningen, da Mørkhøj har fået en forbedret direkte forbindelse til København.

Gladsaxe Kommune har gennem længere tid drøftet mulighederne for at forbedre betjeningen med kollektiv trafik af boligområdet Høje Gladsaxe. På et udvalgsmøde i kommunen den 7. september, blev det besluttet at rette henvendelse til regionen med et ønske om, at linje 250S bliver grendelt, så hver anden afgang fremover vil betjene Høje Gladsaxe, og hver anden afgang vil betjene området ved Mørkhøj, som det er tilfældet i dag. Grendelingen er et kompromis, som tilgodeser en fortsat betjening af Mørkhøj samt betjening af Høje Gladsaxe. Bus 250S har med Nyt Bynet fået en anden ruteføring end tidligere gennem København, hvorfor en omlægning via Høje Gladsaxe ikke vil give en rejsetidsgevinst mellem Høje Gladsaxe og Hovedbanen, men dog en hurtigere forbindelse mellem Høje Gladsaxe og Nørrebro station.

Efter en drøftelse i regionens budgetforligskreds blev Gladsaxe Kommune meddelt at ”*der ikke kunne opnås politisk enighed om at efterkomme Gladsaxe Kommunes ønske om en grendeling af bus 250S. Holdningen i budgetforligskredsen for 2021 forhindrer ikke, at emnet tages op igen i forbindelse med budgettet for 2022. Der var på mødet politisk enighed om, at regionsadministrationen skal sikre en fortsat dialog med Gladsaxe Kommune og andre involverede parter om genetablering af stoppestedet på Hillerød motorvejen med henblik på en løsning.*”

I forbindelse med den politiske behandling af sagen i regionen blev følgende præsenteret

- Som trafikselskab bestemmer Movia de forskellige buskoncepter herunder S-busser. Movia har tidligere meddelt, at en grendeling af 250S strider mod konceptet. Deles linjen i to buslinjer, vil frekvensen være for lav ift. S-buskonceptet.
- Gladsaxe Kommune har tidligere oplyst, at kommunen vil dække de direkte relaterede meromkostninger ved grendelingen på ca. 1,1 mio. kr. Det forventes, at der vil være et

afledt passagertab pga. manglende genkendelighed for passagerne og dermed øget tilskud til linjen. Det er ikke muligt at estimere dette passagertab.

- I forbindelse med den politiske behandling af sagen om grendeling i regionen blev kommunerne, som 250S også betjener hørt. Dragør, Tårnby og Københavns Kommuner anbefalede ikke en opdeling eller grendeling pga. mindre genkendelighed for passagerne. Mens Frederiksberg Kommune ikke havde indsigelser mod en ændring.
- Området betjenes i dag af linje 68, som kører mellem Bella Center st. – Lyngby st. (2-3 afgang i timen fra Høje Gladsaxe), linje 4A, som kører mellem Friheden st. – Buddinge st. (5-10 afgang i timen fra Høje Gladsaxe) og linje 160, som kører fra Bagsværd st. – Tinghøjvej (1 afgang i timen i dagtimerne).

Derudover bemærker administrationen følgende

- Gladsaxe Kommunes tekniske udvalg, som fremsendte ønsket om grendeling til regionen, har taget regionens tilbagemelding til efterretning og arbejder nu videre med andre løsninger.
- Grendes eller opdeles linjen, skal potentialet for etablering af stoppested på Hillerød motorvejen genberegnes. Det forventes ikke, at udgifterne til etablering af stoppestedet vil stå mål med betjeningsomfanget, hvis antallet af afgang halveres. Københavns Kommune, som forventes at medfinansiere stoppestedet sammen med Gladsaxe Kommune og Region Hovedstaden, påpegede denne problematik i deres bemærkninger til en grendeling.
- Grendes eller opdeles linjen, vurderer Movia, at der ikke er grundlag for at der arbejdes videre med en potentiel BRT på strækningen.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift				

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 andelen fra kasserne anføres (fx sundhed 1/3, regional udvikling 2/3).

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

For at sikre en bred fladedækning med bus 250S, så grendeler vi bus 250S, så den igen betjener Høje Gladsaxe og giver borgerne der en direkte forbindelse til København.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Grendelingen understøtter verdensmål 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund, da grendelingen styrker forbindelserne til og fra Høje Gladsaxe.

Skabelon til brug for udvalgets 2. og 3. budgetdrøftelse: Budgetlægningen 2022-2025 [max 2,5 side]

Budget/finansieringsforslag:

9.6 Kortlægning af sorte pletter i cykelinfrastrukturen

Fremsat af:

SF

Formål og indhold:

Kortlægning af sorte pletter, hvor det især er farligt at cykle eller hvor infrastrukturen er dårlig eller ikke eksisterende. En begrænsning kunne for eksempel være med fokus på ungdomsuddannelserne i regionen (hvis den store undersøgelse er for dyr).

Administrationens bemærkninger: (feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)

Det er i dag problematisk at få overblik over og adgang til data om cykelinfrastruktur – f.eks. type og stand. Desuden varierer kvaliteten af data på tværs af kommunegrænser. Region Hovedstaden samarbejder med Danske Regioner og KL i et nyt projekt med titlen, ”National kortlægning af cykelinfrastruktur - for bedre rutevejledning og strategisk planlægning”. Det har til formål at afdække brugernes behov for data samt få eksisterende og evt. nye datakilder til at spille optimalt sammen, således at der skabes god tilgængelighed til data for den regionale og kommunale mobilitetsplanlægning.

Dette arbejde kan understøttes med midler til rådgivere, der kan understøtte arbejdet med data, men også anvende data til at kortlægge sorte pletter og missing links i cykelinfrastrukturen.

En professor på ITU har for nyligt i et forskningsprojekt anvendt data fra OpenStreetmap til at foretage en netværksanalyse af cykelinfrastrukturen i København. En netværksanalyse skal visualisere de sorte pletter i kommunens cykelstinetværk. Dette arbejde kunne muligvis skaleres til regionalt niveau og indgå i regionens arbejde med cykeldata. Administrationen vil indgå i dialog med Supercykelstisekretariatet og ITU med henblik på at undersøge muligheden for et samarbejde.

Projektet kan afgrænses til at have fokus på at identificere sorte pletter i cykelinfrastrukturen i forbindelse med ungdomsuddannelserne i regionen eller sorte pletter i forbindelse med særlige cykeloplande til knudepunkter. Det kan tilmed skaleres helt op og afdække missing links i hele regionen.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	0,5-1,0			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	0,5-1,0			

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

Evt. uddybende beskrivelse:

Overslaget er et estimat. Det vil kræve nærmere dialog med ITU for at afklare omkostninger ved et muligt samarbejde.

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	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Færre og færre unge tager cyklen. Det er en ærgerlig udvikling, som vi er nødt til at vende. Et vigtigt greb herfor er at gøre det mere trygt og sikkert at cykle, og derfor vil vi gennemføre en analyse, der kortlægger de sorte pletter i cykelinfrastrukturen, hvor det er farligt at cykle pga. dårlig eller ikke eksisterende infrastruktur.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget vil få flere til at cykle til gavn for både folkesundheden, klimaet og trængslen.

Skabelon til brug for udvalgets 2. og 3. budgetdrøftelse: Budgetlægningen 2022-2025 [max 2,5 side]

Budget/finansieringsforslag: 9.7 Undersøgelse/planlægning af anlæg af flere letbanestrækninger
Fremsat af: Socialistisk Folkeparti
Formål og indhold: Undersøgelse/planlægning af anlæg af flere letbanestrækninger (tage udgangspunkt i regionens egent papir fra 2013/DTU's Rails nye udmelding), ikke mindst muligheden for helt eller delvist at erstatte 5C, især på Amager samt skabe bedre forbindelse til Dragør, plus se på ruter, der kan binde Ring 3 sammen med den indre Ringby og KBH <u>Administrationens bemærkninger:</u> <i>(feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)</i> I 2021 gennemfører Hovedstadens Letbane for Region Hovedstaden en screening af forskellige mulige nye letbanestrækninger. Formålet med screeningen er at undersøge mulighederne for at etablere en videreførelse af letbanen L3 fra Glostrup til Avedøre, etablering af ny letbane mellem Gladsaxe Trafikplads og Avedøre, samt letbane fra DTU (Rævehøjvej) – Nærum/Gl. Holte/Kystbanen/Kokkedal. Det er muligt at lave nogle overordnede screeninger af de letbanestrækninger fra DTU-analysen fra 2013, som ikke indgår i det analysearbejde som Hovedstadens Letbane gennemfører i 2021. En analyse koster ca. 500.000 kr. DTU gennemførte en analyse af flere letbaner og BRT i 2013. Heri blev der blandt andet peget på en letbane mellem Københavns Hovedbane og Lufthavnen. Sådan en letbanestrækning vil kunne erstatte 5C på Amager. En analyse koster ca. 500.000 kr. Bus 250S betjener i dag Dragør og skaber forbindelse til København. Det kan undersøges om bus 250S kan opgraderes til fx +Way. Mellem Dragør og fx Amagerbro, hvor der er forbindelse til metro. En analyse koster ca. 500.000 kr. 250S betjener også Bagsværd. Strækningen mellem Bagsværd og Nørrebro indgår i Movia BRT-net. Der er endnu ikke lavet et BRT-mulighedsstudie på denne strækning, modsat de andre BRT-linjer i BRT-nettet. 250S krydser den kommende letbane ved Gladsaxe Trafikplads. En BRT mellem Bagsværd og København vil styrke forbindelse mellem Ring 3 og København. Et mulighedsstudie koster ca. 500.000. kr. De forskellige analyser kan sammensættes uafhængigt af hinanden.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	0,5-2			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	0,5-2			

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

Evt. uddybende beskrivelse:

Projektet kan skaleres med en række forskellige analyser

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	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Der er behov for et sammenhængende højklasset kollektiv trafiksystem i hovedstadsregionen for at kollektiv trafik bliver et første valg for flere.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Mere kollektiv trafik understøtter verdensmål 11 om bæredygtige byer og lokal samfund.

Skabelon til brug for udvalgets 2. og 3. budgetdrøftelse: Budgetlægningen 2022-2025 [max 2,5 side]

Budget/finansieringsforslag: 9.8 Fremkommelighedsundersøgelser af resten af regionens matrikler
Fremsat af: SF
Formål og indhold: Fremkommelighedsundersøgelser af resten af regionens matrikler, især psykiatriske centre med det formål at fremme cyklisme, gang og brug af den kollektive trafik. <u>Administrationens bemærkninger:</u> <i>(feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)</i> Der er planlagt analyser af tilgængeligheden til og fra regionens hospitaler med undtagelse af Frederikssund og Frederiksberg Hospitaler, der forventes at lukke i 2022 og 2023. Dette analysearbejde kan udvides til at inkludere flere matrikler. Region Hovedstaden har rigtigt mange matrikler tilknyttet, som fx botilbud og administrationsbygninger. Nedenfor er et bud på relevante matrikler, der kan analyseres: Psykiatri: Region Hovedstaden har 16 matrikler, hvorpå man kan modtage psykiatrisk behandling. 6 af disse er placeret ved hospitaler, der allerede er omfattet af analysen. Dermed kan op til 10 øvrige psykiatriske centre analyseres. Steno Diabetes Center. Administrative matrikler: Regionsgården, CIMT og CEJ. Region Hovedstadens Apotek. Akutberedskabet. Den Sociale Virksomhed: Har 29 botilbud og 1 hovedkontor i Hillerød. Administrationen vil ikke anbefale at gennemføre analyser af botilbuddene. Sundhedshusene i Helsingør og det kommende i Frederikssund.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	1,0-2,0			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1,0-2,0			

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

Evt. uddybende beskrivelse:

Projektet kan skaleres op og ned afhængig af antallet af matrikler, der ønskes analyseret, og omfanget af analyserne. De planlagte analyser af hospitalerne har et primært fokus på tilgængeligheden af kollektiv trafik.

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	(X)
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

*De dele af forslaget, der omhandler sundhedsfaglige matrikler kan finansieres gennem sundhedskassen, men hele forslaget kan også finansieres gennem den regionale udviklingskasse.

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Det har stor indflydelse på klima og trængsel, hvordan regionens 40.000 medarbejdere, de mange patienter, pårørende og besøgende transporterer sig. Derfor vil vi gennemføre en analyse, der skal se på muligheder for at skabe bedre forhold for den kollektive trafik, samkørsel, gang og cyklisme, så det bliver lettere at træffe et grønt transportvalg når man fx skal til behandling på et af regionens hospitaler eller på arbejde i regionens administration.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget understøtter indsatsen under Handlingsplan for FN's verdensmål om at fremme grøn medarbejder- og patienttransport.

Budgetlægningen 2022-2025 [max 2,5 side]

Budget/finansieringsforslag:

9.9 En analyse af hvordan trygheden kan øges i forbindelse med regionens trafikale tilbud.

Fremsat af:

Socialdemokratiet

Formål og indhold:

Der ønskes en analyse af hvordan trygheden kan øges i forbindelse med regionens trafikale tilbud. Det være sig lokaltog, busser og supercykelstier. Analysen laves på baggrund af erfaringer og viden på området.

Motivation:

Mange kan særligt i forbindelse med ydertidspunkter føle sig utrygge når de bruger kollektiv trafik eller cykelstier. Det gør sig specielt gældende for kvinder. Det kan være en barriere for brug af tilbuddene. Der kan derfor være et passagerpotentiale i at adressere problemstillingen. Analysen kan efterfølgende bruges til at sætte fokus på området, gerne sammen med diverse samarbejdspartnere, som eks kommuner og Movia.

Administrationens bemærkninger: (feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)

Administrationen foreslår at analysen kan tage udgangspunkt i en konkret strækning. Det kan være en af de større regionale buslinjer, en lokaltogsstrækning eller en korridor i fingerplanen langs S-toget, fx fra Glostrup (hvor Hovedstadens Letbane krydser) over Albertslund til Høje Taastrup.

På den valgte strækning kan flere knudepunkter og skiftsteder undersøges for virkemidler og tiltag, der kan afprøves. Afhængigt af tiltagets størrelse kan der afprøves flere eller færre tiltag. Der tages udgangspunkt i eksisterende og ny forskning på området, og der kan laves vurderinger af passagerpotentialet. Indsatsen kan gennemføres i samarbejde med de berørte kommuner og trafikselskaber. Tidligere har både Movia og DSB vist interesse i arbejdet med tryghed. Administrationen foreslår også at inddrage det regionale passagerråd i arbejdet.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	2,0-3,5 mio			
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift				

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.

Kan skaleres og muligvis 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	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Tryghed på vej til og fra den kollektive trafik og i skifte situationer har en væsentlig betydning for brugen af kollektiv transport. Særligt unge, ældre og udsatte grupper påvirkes af utryghed. Region Hovedstaden har som mål at kollektiv trafik er første valg for flere, for at arbejde mod dette mål afsætter vi 3 mio. kr. til arbejdet med kortlægning og analyse af tryghedsskabende parametre i forbindelse med kollektiv transport.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget vil styrke adgangen til og brugen af kollektiv transport, derigennem understøttes FN's verdensmål nr. 3 Sundhed og trivsel, nr. 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund samt nr. 13 Klimaindsats.

Skabelon til brug for udvalgets 2. og 3. budgetdrøftelse: Budgetlægningen 2022-2025 [max 2,5 side]

Budget/finansieringsforslag:

9.10 At rute 350S fortsætter i 2022 som i 2021

Fremsat af:

Enhedslisten

Formål og indhold:

Undersøgelser viser, at ansatte og patienter på regionens hospitaler og andre sundhedstilbud i alt for høj grad bruger bilen som transportmiddel, og at der er brug for at gøre en indsats for at forbedre passagertallet med offentlig transport for at reducere CO₂ udledningen.

Folk, der ikke har bil, skal have et tilbud om flere gode forbindelser med offentlig transport, uden for mange skift. Lige nu er der udsigt til en afkorting af ruten i 2022, således at 350S ikke kører forbi Psykiatrisk Center i Ballerup.

I budgetaftalen for 2021 hedder det bl.a. ”Partierne er også enige om, at det skal undersøges, hvordan der fortsat kan sikres en god betjening af Psykiatrisk Center i Ballerup, som i dag betjenes af linje 350S”. Der er endnu ikke fundet en løsning; det ønsker vi med dette forslag.

Administrationens bemærkninger: (feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)

Regionsrådet besluttede, at bus 350S afkortes, så den får endestation på Malmparken St. og ikke Ballerup St. Afkortningen er planlagt til at træde i kraft i december 2021.

Bus 350S vil fra december 2021 ikke betjene Psykiatrisk Center. Psykiatrisk Center i Ballerup betjenes af busserne 143, 156, 400/400S, 500S og 834. Der er godt 1 km. at gå fra Ballerup Station til Psykiatrisk Center. Administrationen har været i dialog med kommunens administration om konsekvenser af afkortningen. Dialogen har ført til, at det ikke vurderes nødvendigt med yderligere betjening af Psykiatrisk Center end ovennævnte buslinjer. Dog vil 40E få et nyt stop på Tempovej, da det stoppested ellers kun ville være betjent af en kommunal servicebus, dermed sikres fladedækningen. Trafikudvalget blev orienteret om dette på deres møde den 24. november 2020.

Hvis der ønskes en tilbagerulning af afkortningen vil det betyde en varig udgift på 3 mio. kr. årligt.

En tilbagerulning forventes at kunne træde i kraft fra december 2021. De kontraktuelle forhold er dog ikke undersøgt.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	3,0	3,0	3,0	3,0
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	3,0	3,0	3,0	3,0

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	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

En tilbagerulning af afkortningen på bus 350S sikrer en god kollektiv trafik betjening af Psykiatrisk Center i Ballerup.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Øget kollektiv trafik understøtter verdensmål 11 om bæredygtige byer og lokal samfund.

Skabelon til brug for udvalgets 2. og 3. budgetdrøftelse: Budgetlægningen 2022-2025 [max 2,5 side]

Budget/finansieringsforslag: 9.11 Dør til dør transport
Fremsat af: Enhedslisten
Formål og indhold: <i>Hvilket problem vil I løse?</i> Det handler om alternativer til brug af bilen og at udarbejde forslag, der kan forbedre transportmulighederne, også for dem der bor i områder af regionen, hvor der i dag ikke er gode transportmuligheder inden for den offentlige transport. Det handler om at arbejde for målene om, at flytte 20% af pendlingen fra privatbilen til kollektiv trafik, cykling og samkørsel. Det indgår også i passagerrådets input om en mere sammenhængende og tilgængelig offentlig transport. <i>Hvordan foreslår I, at problemet løses?</i> Der udarbejdes planer eller et koncept for dør til dør transport, herunder gode kombinationsmuligheder og skift mellem forskellige transportformer, samt inddragelse af cykler og delebilsordninger i løsningerne. Vi tænker, at der kan hentes inspiration andre steder fra, og der kan samarbejdes med andre herom. Vi har forstået at f.eks. Region Nord har sådanne planer. <u>Administrationens bemærkninger:</u> <i>(feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)</i> Både i Danmark og internationalt arbejdes der med tiltag for at forbedre mobiliteten i yderområder. Mange nye løsninger som eksempelvis delebiler, samkørsel, dele-elcykler, speedpedelecs og bedre kombinationsrejser vokser frem, men det kræver en indsats at få udbredt og understøttet de nye løsninger uden for de større byer. Interreg-projektet Mobilitet på Tværs arbejder på nuværende tidspunkt på test af løsninger i landsbyer - og hvordan de nye øvrige mobilitetsformer kombineres med kollektiv trafik. Derudover arbejdes der i regi af Movia på indsatser for landdistrikter samt mulighederne for at tilbyde Plustur som en del af rejsen. Med udgangspunkt i eksisterende initiativer kan der igangsættes en række konkrete test i Region Hovedstadens geografi. I samarbejde med kommuner kan relevante lokalsamfund lokaliseres, hvor der kan testes løsninger med samkørsel, delebiler, cyklisme og hvordan de binder op på den kollektive trafik, og dermed kan udgøre et attraktivt alternativ til privatbilisme. Erfaringer kan opsamles i et eller flere koncepter (fx for hver transportform), som kan udbredes til andre relevante landdistrikter. Afhængigt af størrelsen på bevillingen kan der gennemføres flere eller færre forsøg på et antal geografiske områder. Derudover vil der være behov for rådgiverydelser i forbindelse med designfaser og konceptliggørelse.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	3,0			
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	3,0			

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.

Projektet kan skaleres og forventes tilsagnsbudgetteret.

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	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Sammenhængende og tilgængelig transport – også i yderområderne er vigtigt for Region Hovedstaden. Derfor afsætter vi 3,0 mio. kr. til test og udvikling af løsninger med samkørsel, delebiler, cyklisme, parker-og-rejs og andre mobilitetsmuligheder i yderområderne.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget vil styrke adgangen til og brugen af kollektiv transport, derigennem understøttes FN's verdensmål nr. 3 Sundhed og trivsel, nr. 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund samt nr. 13 Klimaindsats.

Skabelon til brug for udvalgets 2. og 3. budgetdrøftelse: Budgetlægningen 2022-2025 [max 2,5 side]

Budget/finansieringsforslag:

9.12 Reservere økonomi til at kunne stille krav om nulemission ved kommende udbud(Elbusser).

Fremsat af:

Enhedslisten

Formål og indhold:

Der reserveres tilstrækkelig med økonomi til kollektiv trafik, således at udbud af busser allerede fra 2021 (gældende fra 2022) skal være nulemission, og således at der ikke sker væsentlige forringelser i tilbuddet om kollektiv trafik i form af ændringer i ruter, køreplaner mv.

Flere udbud med omlægning til elbusser har vist, at det enten bliver billigere eller samme udgiftsniveau. Så det er ikke forventningen, at der er brug for ekstra penge.

Vi ønsker bare, at næste udbud indeholder, at busserne skal være på el eller nulemission, for at gennemføre ambitionen om reduktion i CO₂.

Administrationens bemærkninger: (feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)

De kommende buslinjer, som regionsrådet skal fastsætte udbudsbetingelser for til oktober, har driftsstart mellem december 2023 og april 2024. I regionens klimasamarbejdsaftale med staten har regionen forpligtet sig på at stille krav om nulemission i alle udbud fra 2022 – dermed er det kommende udbud ikke omfattet af klimasamarbejdsaftalen. Det seneste udbud af de regionale buslinjer 230R, 98N og 380R samt flere kommunale linjer har medført lavere driftsomkostninger, men der er også flere kommunale linjer, hvor omstillingen har medført meromkostninger – fx linje 6A, der blev udbudt samtidig med 230R, 98N og 380R.

S-buslinjerne har et driftsomfang, hvor Movia ikke har sammenlignelige erfaringer med omstilling til nulemission ved andre udbud, og derfor er der usikkerheder forbundet med estimer af mulige meromkostninger ved omstillingen, men linjerne er pga. deres driftsomfang mere komplicerede at omstille til nulemission end fx buslinje 380R.

Administrationen ser to løsninger for at kunne reservere midler til omstillingen:

1. Afsætte årlige midler på budgettet under hele kontraktperioden (10-12 år) for buslinjerne svarende til de forventede årlige merudgifter. Den nye kontraktperiode vil have helårseffekt for de fleste af buslinjerne fra 2024.
2. Administrationen er ved at afdække muligheden for at etablere en pulje eller på anden vis forudbetale hele eller dele af merudgifterne. Ved at forudbetale evt. merudgifter vil buslinjernes årlige tilskudsbehov falde tilsvarende forudbetalingen. Ved en fuld forudbetaling vil buslinjernes tilskudsbehov svare til det nuværende omkostningsniveau.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift				

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

Evt. uddybende beskrivelse:

Vi kender endnu ikke Movias estimer for mulige omkostninger ved omstilling til nulemission. Disse præsenteres for trafikudvalget på udvalgs mødet d. 25. maj 2021. Den evt. afsatte økonomi kan skaleres efter, hvor stor en andel af evt. meromkostninger, der ønskes finansieret gennem budgetaftalemidler.

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

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Region Hovedstaden vil gå forrest i den grønne omstilling, og har som målsætning at udfase dieselbusser fra regionens busdrift og erstatte disse med nulemissionsbusser som el og brint. Derfor vil vi forpligte os på at omstille de kommende buslinjer 150S, 350S, 500S, 15E, 55E og 65E til nulemission ved at reservere midler til evt. meromkostninger årligt i hele bussernes kontraktperiode.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget ved understøtte regionens handleplan for FN's verdensmål ved at gennemføre en omstilling af over 1/3 af regionens busdrift til nulemission.

Skabelon til brug for udvalgets 2. og 3. budgetdrøftelse: Budgetlægningen 2022-2025 [max 2,5 side]

Budget/finansieringsforslag:

9.13 Kortlægning og planlægning af nye supercykelstiruter i den nordlige del af regionen

FremSAT af:

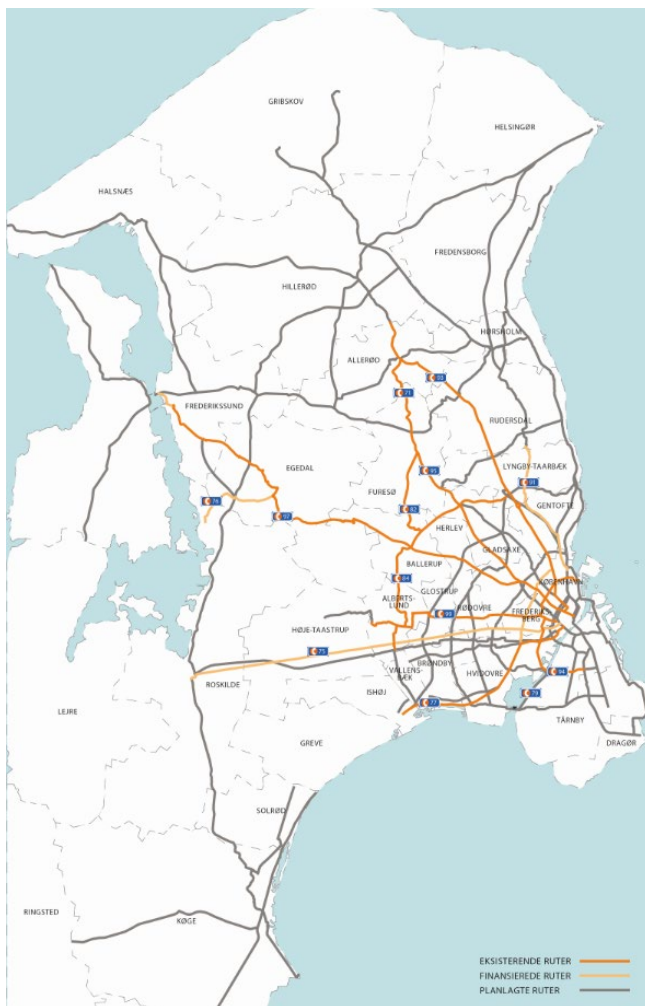
SF

Formål og indhold:

Kortlægning og planlægning af nye supercykelstiruter i den nordlige del af regionen.

Administrationens bemærkninger: *(feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)*

Visionsplanen for Supercykelstisamarbejdet er for nyligt blevet opdateret, og inkluderer nu flere nye ruter i Nordsjælland. Se kort nederst. I 2021 er tre ruter i Nordsjælland indtil videre planlagt at blive screenet: Hillerød-Hundested, Frederiksværk-Frederikssund og Kystbaneruten. I 2020 og 2019 er 5 andre ruter i Nordsjælland blevet screenet med henblik på mulig opgradering til Supercykelsti. Der foregår derfor allerede nu et godt arbejde for at forbedre cykelinfrastrukturen i Nordsjælland i regi af Supercykelstisamarbejdet. Administrationen vurderer derfor ikke et behov for yderligere kortlægning og planlægning.



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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift				

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	
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Beskriv forslag til tekst til budgetaftalen.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Beskriv kort hvilke og hvordan forslaget understøtter FN's verdensmål.

Budgetlægningen 2022-2025

Budget/finansieringsforslag: 9.14 Ny visionsplan for Lokaltog
Fremsat af: Socialistisk Folkeparti
Formål og indhold: Ny udgave af visionsplanen for Lokaltog, herunder investeringsplan (kan blive en gratis omgang, hvis vi får flere ressourcer fra infrastrukturforhandlingerne) <u>Administrationens bemærkninger:</u> Der er i regeringens udspil til infrastrukturplan 2035 ikke afsat ekstra midler til lokalbanerne. Der udestår fortsat en mulighed for, at der kan tilføres lokalbanerne flere midler fra staten i de kommende økonomiforhandlinger mellem staten og Danske Regioner. Regionsrådet vedtog i 2012 Visionsplan 2012-25 (COWI, 2012), udarbejdet af Movia for lokalbanen i region Hovedstaden. Formålet med visionsplanen var at fokusere på produktmæssige forbedringer, der kunne medvirke til at opfylde den daværende politiske målsætning om at antallet af passagerer skulle fordobles fra 2009 frem til 2030. I perioden 2007-2015 steg passagertallet med 30-40% på de fire linjer i Nordsjælland. Den positive udvikling kan delvist tilskrives forbedringer i banernes grundprodukt. Den positive udvikling er desværre ikke fortsat til i dag, hvilket blandt andet skyldes en række større infrastrukturprojekter på S-banen som har medført forsinkelser samt en afgiftsstruktur på privatbiler, som har gjort det billigere at transportere sig i egen bil. Der vil også være en ekstra udfordring ift. at få passagererne tilbage efter Corona. En række af de projekter der er beskrevet i visionsplanen fra 2012 er gennemført og andre er fortsat under planlægning eller på ønskesedlen. Det største og mest markante enkeltstående element i Visionsplanen fra 2012 var etablering af gennemkørsel på Hillerød St. og etablering af en ny station i Favrholm i forbindelse med Nyt Hospital Nordsjælland. Med en opdatering af visionsplanen fra 2012 vil der kunne skabes et overblik over de projekter der nu er gennemført og de projekter som ønskes gennemført med det formål at forbedre Lokalbanens passagergrundlag frem mod 2035. Planen bør ud over produktmæssige forbedringer på lokalbanen også indeholde en plan for de kommende investeringer i infrastrukturen efter 2026 samt have et fokus på knudepunkter, ”last mile” (transporten mellem hjem og knudepunkt) og grøn omstilling.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	0,6			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	0,6			

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	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Nuværende visionsplan for lokalbanen gælder til 2025 og der er derfor behov for en opdatering af planen for at sikre og forbedre Lokalbanens passagergrundlag frem mod 2035. Planen vil – ud over produktmæssige forbedringer, indeholde en plan for de kommende investeringer i infrastrukturen efter 2026 samt have et fokus på knudepunkter, ”last mile” (transporten mellem hjem og knudepunkt) og grøn omstilling.

Budgetinitiativets understøttelse af FN’s verdensmål:

Forslaget vil understøtte den kollektive transport, samt medvirke til en overflytning af bilister til den kollektive transport, som er i tråd med regionens mål om at nedbringe CO2 og verdensmål nr. 11 (om bæredygtige byer og lokalsamfund) ift. at udbygge og gøre den kollektive transport mere tilgængelig.

Skabelon til brug for udvalgets 2. og 3. budgetdrøftelse: Budgetlægningen 2022-2025 [max 2,5 side]

Budget/finansieringsforslag: 9.15 Busfremkommelighed
Fremsat af: Administrationen
Formål og indhold: Passagerne efterspørger hurtig og rettidig kollektiv trafik. Bedre busfremkommelighed giver busser til tiden, bedre rejseoplevelser for passagerne, stabiliserer driftsbudgetter, så der kan planlægges langsigtet og gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Bedre busfremkommelighed kan være med til at fastholde rejsetiderne på trods af stigende trængsel. Skal kollektiv trafik være et reelt alternativ til bilen, så skal bussen hurtigere frem. I regeringens infrastrukturudspil, Danmark fremad, indgår der bl.a. en pulje til medfinansiering af bedre busfremkommelighed og en pulje på 100 mio. kr. til dybdegående analyser af højklasset kollektiv transport i de store byer. Regionen har tidligere gennemført et katalog af busfremkommelighedsmuligheder – ”Regional busfremkommelighed i hovedstaden”. Mange af tiltagene er nu gennemført eller i gang. En del af disse projekter realiseres med medfinansiering fra statslige puljer. De fleste fremkommelighedsprojekter har haft fokus på mindre tiltag som f.eks. signalprioritering i kryds, kortere strækninger med busbaner og stoppestedsopgradering. Disse tiltag har sikret at køretiden forblev stabil på trods af stigende trængsel. På nogle strækninger kan det være hensigtsmæssigt at analysere mere ambitiøse fremkommelighedstiltag, som +Way på f.eks. de regionale S-buslinjer. Sådanne tiltag vil kunne forbedre rejsetiden ift. den øvrige trafik. Endelig arbejder regionen i øjeblikket for BRT på udvalgte linjer. Regionens medfinansierer forundersøgelse af BRT i Ring 4. Det forventes, at der også skal gennemføres forundersøgelse af BRT på Ring 2½, regionen har ikke afsat midler til medfinansiering af denne forundersøgelse. Administrationen foreslår derfor, at der afsættes 2,5 mio. kr. til udarbejdelse af et katalog med busfremkommelighedsprojekter samt til analyse af +Way og BRT, således at de statslige puljer lettere vil kunne udnyttes. Analyserne forventes at danne grundlag for at søge om medfinansiering i evt. kommende statslige puljer til busfremkommelighed. Der skal afsættes særskilte midler til realisering af disse pulje-projekter, da de foreslåede 2,5 mio. kr. ikke dækker regionens egenfinansiering af projekterne. Beløbet er skalerbart.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	2,5			
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	2,5			

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.

Beløbet kan skaleres

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	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Passagerne efterspørger hurtig og rettidig kollektiv trafik. Bedre busfremkommelighed giver busser til tiden, bedre rejseoplevelser for passagerne, stabiliserer driftsbudgetter, så der kan planlægges langsigtet og gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Bedre busfremkommelighed kan være med til at fastholde rejsetiderne på trods af stigende trængsel. Skal kollektiv trafik være et reelt alternativ til bilen, så skal bussen hurtigere frem.

Et sammenhængende højklasset kollektiv trafikssystem af tog, letbane og BRT binder hovedstadsregionen sammen, understøtter en grøn udvikling og skaber mobilitet på tværs.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Busfremkommelighed, +Way og BRT understøtter verdensmål 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund.

Skabelon til brug for udvalgets budgetdrøftelse:

Budgetlægningen 2022-2025 – 2. og 3. drøftelse

[max 2,5 side]

Budget/finansieringsinitiativer:
9.16 Busser med elektriske ramper til kørestolsbrugere
Fremsat af: Enhedslisten
Formål og indhold:
Evt. som et tekstforslag: Ved bestilling af nye busser medtænkes det at indføre elektriske ramper for kørestolsbrugere
<u>Administrationens bemærkninger:</u> <i>(feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)</i>
I dag er Movias busser udstyret med håndbetjente ramper, der lever op til gældende FN-standard for befordring af borgere med nedsat mobilitet, men som kræver at borgeren har en hjælper med til at folde rampen ud, da chaufføren ikke må forlade førersædet. De elektriske ramper styres af chaufføren fra forsædet, så han eller hun ikke skal rejse sig, og køres ud fra bussens midterdør. Andre regionale trafikselskaber er begyndt at stifte erfaringer med elektriske ramper, og særligt FynBus er langt fremme på området. Fordele og ulemper ved elektriske ramper Fordele: • Større fleksibilitet for passagerer med nedsat mobilitet, der får bedre muligheder for at bruge den kollektive trafik uden hjælper. • Kan håndtere vægt på op til 350kg i stedet for 250kg som de manuelle ramper, hvilket giver bedre mulighed for at medbringe de tungere elektriske kørestole. • Chaufføren behøver ikke rejse sig fra førersædet. Ulemper: • Lægger mere ansvar på chaufføren. • Kan medføre forlængede ophold ved stoppesteder. • Stiller større krav til udformningen af stoppesteder, da stoppesteder uden kantsten giver udfordringer for kørestolsbrugerne. • Behov for uddannelse af chauffører til brugen af ramperne. • Dyrere at indkøbe og installere end manuelle ramper. Priser og krav til stoppesteder De elektriske ramper vurderes at koste ca. 50.000kr. pr. bus. Region Hovedstadens linjer har i omegnen af 220 driftsbusser, hvilket samlet set vil kræve en investering på 11 mio. kr. Investeringen vil indføres over tid i takt med at linjerne genudbydes med nye kontrakter og fordeles udover bussernes kontraktperioder.

Den største investering kan dog ligge i opgraderinger af stoppesteder, så disse bedre kan håndtere de automatiske ramper. Hvis stoppestedet ikke er placeret ved en kantsten, men afsætter direkte på vejen vil de elektriske ramper blive meget stejle, og dermed sværere og mere utrygge at benytte alene. Movia har ikke estimeret på behovet for stoppestedsopgraderinger, men da regionen ikke er vejmyndighed, og dermed ikke drifter stoppestederne, vil opgraderinger skulle ske i samarbejde med kommunerne og evt. Vejdirektoratet.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift				

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	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Alle skal have lige muligheder for at transportere sig rundt i regionen. Med elektriske ramper kan kørestolsbrugere få forbedrede forudsætninger for selvstændigt at rejse med kollektiv trafik. Derfor skal der være elektriske ramper i alle de regionale busser. Denne proces sker i takt med, at de regionale busser kommer i udbud.

Regionen vil gå i dialog med staten og kommuner for at finde en model for, hvordan det forberedende arbejdet omkring stoppestedsudformningen kan igangsættes.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forbedret tilgængelighed i den kollektive trafik understøtter verdensmål 10 om mindre ulighed.

Budget/finansieringsinitiativer:**9.17 Positiv indstilling til kommuners ønsker til regionens busser og stoppesteder****Fremsat af:** Enhedslisten**Formål og indhold:**

Tekstforslag:

Regionen vil være velvilligt indstillet over for kommuners ønsker til regionens busruter og stoppesteder, hvor det kan lade sig gøre.

F.eks. Gladsaxe kommunes ønske om en grendeling af 250S i Gladsaxe Kommune.

Administrationens bemærkninger: (feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)**Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (skriv tallet med 1 decimal)**

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift				

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	
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Beskriv forslag til tekst til budgetaftalen.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Beskriv kort hvordan initiativet bidrager til FN's verdensmål positivt og/eller negativt ([se hvordan samt eksempler her](#)). Gerne med fokus på påvirkning af miljø/klima og sociale forhold som fx trivsel på arbejdspladsen, udsatte grupper eller andet.

Budget/finansieringsinitiativer:

9.18 Undersøge muligheden for at udbygge og forbedre nettet af cykelstier langs kysten i Nordsjælland

Fremsat af:

Venstre

Formål og indhold:

Undersøge muligheden for at udbygge og forbedre nettet af cykelstier langs kysten i den nordlige del af Regionen fra Helsingør til Halsnæs. Et bedre net af cykelstier langs kysten vil fremme cykelpendlingen langs kysten for både børn og voksne samt også fremme kombinationsrejser på kyststrækningen mellem cykel og lokaltog. Forbedring af stinettet vil også øge brugen af kysten til rekreative formål til gavn og glæde for mange borgere.

Cykelstierne langs kysten er mangelfulde, og der er brug for at opgradere dem.

Et bedre og mere velfungerende net vil også skabe en sammenhæng til det velfungerende svenske net af cykelstier langs den svenske Kattegatkyst. Dermed har forslaget også et Greater Copenhagen perspektiv.

Administrationens bemærkninger: (feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)

Det regionale Supercykelstisamarbejde samarbejder på tværs af kommunegrænserne i Region Hovedstaden, om at gøre det nemmere og sikrere for pendlere at vælge cyklen som transportmiddel. Det er i samarbejdet, at nye ruter aftales og screenes, men da Gribskov Kommune, som en cykelrute fra Halsnæs Kommune til Helsingør Kommune vil løbe igennem, ikke er en del af Supercykelstisamarbejdet, er denne cykelrute ikke en rute, der arbejdes med i Supercykelstisamarbejdet. En screening/analyse af mulighederne for at forbedre cykelforholdene på ruten vil derfor foregå uden om samarbejdet. Dette plejer regionen ikke at gøre. Der kan afsættes midler til ekstern rådgiver, der kan screene ruten efter samme præmisser som screeningerne af mulige supercykelstier.

I dag går cykelruten Rute 47 fra Halsnæs til Helsingør, men ruten har svingende kvalitet undervejs. En opgradering af ruten kan screenes/analyseres efter samme metode, som mulige nye supercykelstier. Regionen kan finansiere denne, men en opgradering af selve cykelstien skal finansieres af de tre kommuner, som cykelstien gennemløber. Det vides ikke om kommunerne har mulighed for at finansiere opgraderingen, men kommunerne har tidligere samarbejdet om en række turistcykelruter – Slotsruten og Kroneruten – der forbinder en række turistattraktioner som Kronborg, Frederiksborg Slot og Parforcelandskabet i Gribskov. Ruterne, inklusive Rute 47, har derfor haft et større fokus på turisme frem for pendling.

Midler (ca. 30.000 kr.) til en ekstern rådgiver, der kan screene ruten efter samme præmisser som screeningerne af mulige supercykelstier holdes inden for det eksisterende budget.

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

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift				

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

Evt. uddybende beskrivelse:

Analysen vil være i stil med de screeninger, der foretages af mulige nye supercykelstier, hvor ruter vurderes på en række parametre. De afsatte midler svarer til samme omkostninger som disse screeninger.

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	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

For at få flere til at cykle, også i de mere landlige dele af regionen langt fra København, er der behov for at opgradere kvaliteten af cykelstierne og øge trygheden og sikkerheden langs stierne. Derfor vil vi se på hvordan vi kan forbedre kvaliteten af cykelforbindelsen langs Nordkysten, som kan supplere visionsplanen for supercykelstier.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Tiltaget vil begrænse brugen af bil og CO2 og dermed bidrage positivt til FN's verdensmål.