

Samlet budgetforslag for udvalget for trafik og regional udvikling

Budget 2023

3. behandling af budget på udvalget for trafik og regional udvikling

den 24. maj 2022

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Handlingsplan for at forbedre grøn kollektiv transport Nr.: 8.3
Fremsat af: Enhedslisten
Formål og indhold: <i>Hvilket problem vil I løse?</i> Passagertallene er faldet i nogle år. Heldigvis er der lidt flere, der cykler, men desværre også flere der tager bilen. Regionen har som mål at få 20% bilpendlere over i kollektiv trafik og cykling i 2035. Derfor skal vi bl.a. fremme cykling og grøn kollektiv transport. Både for at fremme sundheden og klimaet, og for at undgå besparelser og forringelser for den nuværende kollektive transport. Den grønne omstilling i form af el- og brintbusser, samt batteritog skal fortsætte, og hvis muligt så skal den udvikling fremskyndes. Flere elbiler på vejene er ikke løsningen, da ikke alle kommer til at køre i elbiler i 2035. Det er stadig stærkt ressourcekrævende og klimaudfordrende med flere veje og elbiler, og de vil stadigvæk 'fylde', skabe trængsel og støj ved høj fart. En mulig reduktion i biltrængslen kan bl.a. være 1-2 hjemmearbejdsdage. Men for at få flere bilpendlere over i kollektiv transport skal det bl.a. være nemmere og hurtigere. <i>Hvordan foreslår I, at problemet løses?</i> Vi forestiller os - En plan for, hvilke tiltag der kan iværksættes på kort og lang sigt for at forbedre forholdene for kollektiv transport og få flere til at benytte den, bl.a. med henblik på at det skal være hurtigere end i bil, og at det bliver nemmere ved bl.a. skift i transportmiddel, herunder tilpassede køreplaner. - Og at der afsættes penge til forskellige initiativer (evt. med støtte andre steder fra, f.eks. puljer i Infrastrukturplanen og kommunerne). Især de to første punkter. F.eks.: <i>1. Flere hurtige linjer på tværs af regionen</i> Etablering af flere BRT-linjer på tværs af toglinjerne, flere buslinjer i egen vejbane og med fortrinsskørsel ved lysregulering. <i>2. Bedre forhold på stationer og busstoppesteder</i> - Tilgængelige oplysninger om køretider og forsinkelser, oplysninger om skift til andre transportmidler, god skiltning om at finde vej. Ved planlagt ændringer i køreplaner, så medtænk de, der har medbragt sin cykel. - Bedre adgang for cykler, barnevogne, kørestole. - Flere toiletter. Folk er villige til at betale lidt, hvis der sikres en vis rengøringsstandard. - Tryghed ved stationer og stoppesteder. <i>3. Flere serviceydelser i kollektiv transport</i> Bedre adgang for cykler, barnevogne, kørestole. Mulighed for opladning af mobiltelefon mv. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Budgetforslaget giver mulighed for at tage hul på den grønne mobilitetsplan, der indgik i konstitueringsaftalen. Dermed bliver handlingsplan for at forbedre grøn kollektiv transport et led i arbejdet med en grøn mobilitetsplan. Handlingsplan for at forbedre grøn kollektiv transport gennemføres med udgangspunkt i en dialog med kommunerne om hvilke indsatser, der er fælles interesse for og hvilke, der bedst

understøtter planens formål. Formålet er at øge andelen af borgere, der anvender grøn kollektiv trafik ved at gøre kollektiv trafik mere konkurrencedygtig i forhold til bilkørsel, som er mere trængselsskabende og klimabelastende. Der tages udgangspunkt i dagens regionale kollektive trafiktilbud og initiativer, der kan understøtte den.

Planen udarbejdes og gennemføres i et løbende samarbejde med kommunerne. Opgaven udbydes som en samlet konsulentopgave med følgende elementer:

1. Løbende kommunedialog med henblik på fælles ejerskab, kvalificering og efterfølgende implementering.
2. Kortlægning af dagens initiativer (busfremkommelighed, cykelparkering m.m.)
3. Beskrivelse af eksisterende projekter under opbygning (herunder BRT 200S, BRT 400S, +Way 150S, +Way 500S) og deres forventede effekt på:
 - Passagerer i den kollektive trafik
 - Trængsel
 - Klimabelastning
4. Forslag til initiativer de kommende 4 år til at forbedre grøn kollektiv transport inkl. forslag til finansieringsfordeling mellem kommuner, region og stat (Statslige puljer, kommunale og regionale budgetter)
5. Model for evaluering af og fortsat dialog om initiativer mellem region og kommuner de kommende år parallelt med at planen implementeres.

Planens indhold skal koncentrere sig om tiltag, der kan iværksættes på kort og lang sigt for at forbedre forholdene for kollektiv transport og få flere til at benytte den, bl.a. med henblik på at det skal være hurtigere end i bil, og at det bliver nemmere ved bl.a. skift i transportmiddel, herunder tilpassede køreplaner.

Planen kan arbejde med følgende kategorier af tiltag:

1. Flere hurtige linjer på tværs af regionen

Etablering af flere BRT-linjer på tværs af toglinjerne, flere buslinjer i egen vejbane og med fortrinskørsel ved lysregulering.

2. Bedre forhold på stationer og busstoppesteder

- Tilgængelige oplysninger om køretider og forsinkelser, oplysninger om skift til andre transportmidler, god skiltning om at finde vej. Ved planlagt ændringer i køreplaner, så medtænk de, der har medbragt sin cykel.

- Bedre adgang for cykler, barnevogne, kørestole.

- Flere toiletter. Folk er villige til at betale lidt, hvis der sikres en vis rengøringsstandard.

- Tryghed ved stationer og stoppesteder.

3. Flere serviceydelser i kollektiv transport

Bedre adgang for cykler, barnevogne, kørestole.

Mulighed for opladning af mobiltelefon mv.

Budget

Administrationen vurderer, at den samlede planproces ikke kan gennemføres på et år. Derfor lægges en del af budgettet i 2024. I de efterfølgende budgetår er afsat et mindre beløb til

løbende opfølgning på planen i form af fortsat dialog med kommunerne og evaluering af gennemførte tiltag.

Grøn omstilling af den regionale kollektive trafik.

Den grønne omstilling af regionens kollektive trafik er allerede godt i gang og fastlagt gennem de regionale klimasamarbejdsaftaler, hvori regionen har bundet sig til at stille krav om nulemission i alle nye udbud fra 2022. Fokus i handlingsplanen vil derfor ikke være den grønne omstilling, men i stedet at få flere passagerer i den kollektive trafik.

Initiativets konsekvenser – økonomi, personale og tid

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	1,5	0,7	0,3	0,3
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1,5	0,7	0,3	0,3

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

Evt. uddybende beskrivelse:

Opgaven med plan og kommunesamarbejde udbydes som en samlet konsulentopgave. Administrationen vurderer, at den samlede planproces ikke kan gennemføres på et år. Derfor lægges en del af budgettet i 2024. I de efterfølgende budgetår er afsat et mindre beløb til løbende opfølgning på planen i form af fortsat dialog med kommunerne og evaluering af gennemførte tiltag.

Anfør, hvilket område initiativet 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:

Vi vil i samarbejde med kommunerne udarbejde en handlingsplan for at forbedre grøn kollektiv transport. Planens indhold skal koncentrere sig om tiltag, der kan iværksættes på kort og lang sigt for at forbedre forholdene for kollektiv transport og få flere til at benytte den, bl.a. med henblik på at det skal være hurtigere end i bil, og at det bliver nemmere ved bl.a. skift i transportmiddel, herunder tilpassede køreplaner.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget bidrager især til verdensmål 11 (bæredygtige byer og lokalsamfund), da attraktive rejser med grøn kollektiv trafik skal fortrænge kørsel i bil og dermed reducere trængsel, støj, forurening og klimabelastning.

Derudover bidrager forslaget til verdensmål 3 (sundhed og trivsel), da det også vil fremme folkesundhed gennem øget cykling som del af kombinationsrejsen, verdensmål 9 (industri, innovation og infrastruktur), da det understøtter udbygning af nye løsninger og infrastruktur samt verdensmål 13 (klimaindsats), da den øgede anvendelse af grøn kollektiv transport vil reducere klimabelastningen.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Styrke adgangen til Hvidovre Hospital med en gangsti Nr.: 8.5				
Fremsat af: Socialdemokratiet				
Formål og indhold: Hvilket problem vil I løse? At få en mere direkte adgang fra Avedøre Havnevej til den nye hovedindgang (fra sommeren 23) for fodgængere og buspassagerer Hvordan foreslår I, at problemet løses? Vil være anlægsbevilling. Jeg ved ikke, om hospitalsledelsen eller kommunen selv har tænkt scenariet, men forbindelse til busstoppested v. Avedøre Havnevej bliver meget udtalt, når hovedindgang og modtagelse flyttes ifm. ombygningen af sygehuset. <u>Administrationens bemærkninger:</u> I dag betjenes Hvidovre Hospital af buslinjerne 1A, 11, 22 og 200S. Alle fire busser drejer af Avedøre Havnevej og betjener hospitalet via Kettegårds Allé, hvor der er stoppesteder ved hver ende af hospitalet. I dag er der derfor ikke busstoppesteder på Avedøre Havnevej i relation til hospitalet. 2/3 af afgangene på linje 1A har i dag endestation ved den nuværende hovedindgang, men der er fundet en løsning så alle afgangene også betjener den kommende hovedindgang ved fremrykning af stoppested. Der arbejdes for i fremtiden at opgradere linje 200S til BRT, og i den forbindelse er planen, at buslinjen ikke vil køre ad Kettegårds Allé men fortsætte på Avedøre Havnevej. I den forbindelse vil det være relevant at se på stiforbindelser fra Avedøre Havnevej til den nye hovedindgang til hospitalet, men det ligger noget ude i fremtiden og vil være afhængig af at BRT-planerne realiseres.				
Initiativets konsekvenser – økonomi, personale og tid (skriv tallet <u>med 1 decimal</u>)				
Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
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 initiativer der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.				

Anfør, hvilket område initiativet 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.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Undersøgelse af tid/omkostninger ved at etablere anlæg til bekæmpelse af støjforurening langs Hillerød, Lyngby og Øresundsmotorvejen inkl. etablering af solcelleanlæg på disse. Nr.: 8.7
Fremsat af: Konservative
Formål og indhold: Kort beskrivelse af initiativets formål og indhold. Besparelsesinitiativer udgør ikke en del af de 5 initiativer til hvert udvalg. Angiv den konkrete udfordring, som skal løses med initiativet samt (eksempler på) hvad pengene skal bruges til. Såfremt der er tale om et ønske om omprioritering af en indsats anføres ligeledes en kort beskrivelse af de indsatser, der ikke gennemføres. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Støjkortlægning og bekæmpelse langs statsvejnettet falder under Vejdirektoratets ansvarsområde. Seneste handlingsplan dækker perioden 2018-2023. https://mst.dk/media/173446/vejdirektoratet-stoejhandlingsplan_2018.pdf Vejdirektoratet skal i løbet af det kommende år gennemfører ny støjkortlægning af statsvejnettet. Principperne for støjbekæmpelsen langs de eksisterende statsveje er at prioritere indsatsen der, hvor der opnås størst støjmæssig effekt per investeret krone. Vejdirektoratet analyserer løbende på konkrete strækning og projekter. Indsatsen er efterfølgende afhængig af de økonomiske midler der stilles til rådighed. Vejdirektoratet har desuden udarbejdet en strategi for anvendelse af mindre støjende asfaltbelægninger, hvor trafikken på motorveje og andre statsveje støjbelaster byområder med mere end 58 dB. Med Infrastrukturplan 2035 afsat i alt 3 mia. kr. i perioden 2022-2035. Derudover er der aftalt at gennemføre et mindre forsøg med solceller i forbindelse med støjskærmsprojekter. På budget 2022 blev afsat 2,5 mio. kr. til at forsætte regionens arbejde med at bekæmpe trafikstøj og følgevirkninger heraf. Administrationen foreslår at en del af de afsatte midler anvendes til, sammen med Vejdirektoratet og kommunerne, at udvide undersøgelserne af mulighederne for kombinationen af støjbekæmpelse og solceller. Samtidig arbejde for dialog med Vejdirektoratet om at redegøres for prioriteringer i såvel støjhandlingsplanen og de kommende puljer og udmøntninger. Herunder er det en mulighed af inviterer Vejdirektoratet til at fremlægger baggrunden for prioriteringer for Trafik- og regionaludviklingsudvalget.

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

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
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 initiativer der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område initiativet 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.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Natbusser – ny model Nr.: 8.8
Fremsat af: Socialistisk Folkeparti
Formål og indhold: Natbusserne er et gammelt koncept, som bør opdateres for i højere grad at tilgodese trygheden i transporten hjem fra nattelivet i København 1. Lave natbus-konceptet om for linjerne 93N, 94N og 97N (Dem som “følger” S-togsruterne) med tanke på at gøre dem nemmere at anvende for at øge trygheden i hjemrejsen fra nattelivet a. Man kunne evt. lade dem følge S-togsruterne mere nidkært (For at bibeholde rejsemønstre som de er fredag og lørdag nat, hvor S-tog kører) 2. 1- eller 2-årigt natbusforsøg på 300S med mulighed for forlængelse som grundlag for at vurdere natkørsel på letbanen
<u>Administrationens bemærkninger:</u> Administrationen foreslår en gennemgang af al natbetjening i den kollektive trafik inden for regionens geografi på henholdsvis hverdage og i weekender. Gennemgangen vil bestå af en kortlægning af nuværende natbetjening på tværs af trafiksselskaber, samt kortlægning af rejsebehovene om natten. Gennemgangen skal resultere i en række anbefalinger til omlægning af natbetjeningen inden for rammerne af det tilskud, der i dag ydes. Formålet skal være at opnå flere rejsende, større produktgenkendelighed og mere tryghed. Den nuværende natbetjening er præget af historiske og individuelle beslutninger vedr. de forskellige strækninger og transportmidler, og er i mange tilfælde ikke genkendelig i forhold til driften i dagtimerne. For bussernes vedkommende er der ikke nogen sammenhæng imellem produktkategori og natbetjening. Der er dermed natdrift på nogle S- og R-busser, men ikke på alle, mens der slet ikke er natdrift på lokalbanerne. Movia og DSB vil gerne indgå i et fælles arbejde, hvor natbetjeningen i regionen gennemgås. Administrationen foreslår, at der afsættes et beløb på 0,3 mio. kr. i 2023 til at dække udgifter i forbindelse med gennemgangen af natbetjeningen. Beløbet kan fx anvendes til en analyse af rejsebehov, interviews med buschauffører på nuværende natbuslinjer samt brugerundersøgelser med henblik på at forbedre trygheden. Movia vurderer, at et natbusforsøg på 300S vil medføre et øget tilskudsbehov på mellem 0,4 til 0,5 mio. kr. årligt. Natbusforsøget foreslås begrænset til strækningen Lyngby-Ishøj, da den nordligste del til Gl. Holte allerede betjenes af 150S. Movia foreslår en afgangsfrekvens på en afgang i timen i hver retning og begrænset til weekender (dvs. natten mellem fredag og lørdag samt lørdag og søndag). Administrationen foreslår, at et natbusforsøg på 300S afventer resultatet af den foreslåede gennemgang af natbetjeningen, som kan være gennemført i første halvår af 2023. Administrationen er positivt indstillet over for forslaget, da der i dag ikke er nogen kollektiv trafikbetjening på tværs af fingrene (med undtagelse af Cityringen og Ringbanen). Det er

administrationens vurdering, at korrespondance med S-tog på de største stationer er vigtig for at forsøget bliver en succes. Anlægsarbejderne til Hovedstadens letbane kan dog medføre hyppige ruteomlægninger og påvirke muligheden for gode korrespondancer. Et forsøg med natdrift på Hovedstadens Letbane vil formentlig resultere i flere passagerer end et tilsvarende forsøg på 300S i årene op til åbning af letbanen. Det skyldes dels anlægsarbejderne og dels den oplevede kvalitet af rejsen, hvor de nu 14 år gamle busser på 300S får svært ved at afspejle rejseoplevelsen i nye letbanetog og nye stationer.

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

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	0,3	0,5		
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	0,3	0,3		

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

Evt. uddybende beskrivelse:

Projektets omfang kan skales op eller ned.

Anfør, hvilket område initiativet vedrører (finansieringsmæssigt):

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	x
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Det skal være trygt og enkelt at tage kollektiv trafik hjem fra nattelivet. Vi afsætter derfor 0,3 mio. kr. til en gennemgang af natbetjening der skal resultere i anbefalinger til omlægninger der kan give flere passagerer, større produktgenkendelighed og mere tryghed.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Vurderingen er, at de positive bidrag overstiger de negative, så forslagets indvirkning på verdensmålene samlet set vurderes positivt.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Fremkommelighedstiltag Nr.: 8.9
Fremsat af: Socialistisk Folkeparti
Formål og indhold: Afsætte midler til en pulje til kommunerne for at realisere analyseresultaterne på fremkommelighed fra budget 2022 <u>Administrationens bemærkninger:</u> <i>(feltet kan slettes, hvis der ikke er nogen)</i> For at få bussen hurtigere frem investerer regionen løbende i fremkommelighedstiltag. I budgetaftalen 2022 blev afsat midler til at udarbejde et investeringskatalog med busfremkommelighedstiltag på regionale linjer. Tiltag har til formål at reducere rejsetiden og øge attraktiviteten af kollektiv trafik. Relevante kommuner inddrages i forbindelse med udarbejdelse af kataloget, der kommer til at omfatte en stor del af de regionale R-busser og enkelte S-busser. Kataloget forventes færdiggjort i efteråret 2022. Der foreligger desuden relevante, analyserede tiltag for linje 600S og 150S, der kan reducere rejsetiden. Ifm. Infrastrukturaftalen 2035 blev afsat en pulje på 100 mio. kr til ”Busfremkommelighed i hele landet”, der udmøntes i hhv. 2022 og 2023. Der er forudsat en medfinansiering af projekterne på maksimalt 50 pct., og ansøgerne skal derfor reservere beløb til egenfinansiering på de relevante budgetter. Det foreslås at søge denne pulje i samarbejde med kommuner i både 2022 og 2023 for at kunne realisere analyseresultater. Puljemidler kan omfatte det samlede projekt herunder forundersøgelser og projektering. Fremkommelighedstiltag kan omfatte alt fra fx signaltekniske ændringer, over stoppestedsoptimeringer til geometriske ændringer, og dermed også have en bred prisskala. Det anbefales at prioritere en målsætning om at etablere ambitiøse tiltag, der genererer god reduktion i rejsetid og rettidighed i køreplanen på trods af stigende trængsel, da det også forventes at have den bedste passagereffekt.

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

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	5	5		
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	5	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 initiativer der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område initiativet 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 afsættes midler til at realisere busfremkommelighedstiltag fra analyseresultater.

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.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Få trafikstøjen ned Nr.: 8.14
Fremsat af: Socialdemokratiet
Formål og indhold: Hvilket problem vil I løse? En række kommuner i Regionen – både København men også en stribe i omegnen – arbejder med projekter, der skal dæmpe støjen. Københavns Kommune vil undersøge muligheden for at overdække dele af Helsingørsmotorvejen og Øresundsmotorvejen. https://ing.dk/artikel/overdaekning-motorveje-skal-mindske-stoejgener-ved-hovedstaden-253813 Sandsynligvis skal der dannes en alliance mellem kommuner (fx i KKR) og Region H om at få del i midlerne fra infrastrukturpuljen, som er en del af trafikaftalen på 3 mia. kr. til bekæmpelse af trafikstøj over hele landet. Region Hovedstaden kan spille en rolle som koordinator og mulig sekretariatsfunktion i en sag, der kommer til at dominere i mange år. Trængslen forsvinder ikke. En vigtig faktor i at bekæmpe støj er at sætte farten ned, hvor flytter trafikken så hen? Bliver trafik propper større etc. Region H har hverken midler eller formelt ansvar til at løse problemet, men vi skal byde os til overfor kommuner og Vejdirektoratet som nogen, der vil være en del af løsningen
Hvordan foreslår I, at problemet løses? Regionen skal i første omgang – fx i samarbejde med Silent City – kortlægge danske og internationale initiativer i kampen mod trafikstøj. Hvordan kan regionen agere som hjælpsom partner for regionens kommuner og være bindeled mellem aktører og sikre et højt kendskabs- og vidensniveau i forhold til de store gener trafikstøj skaber. Det kan overvejes, om vi skal afholde eller medvirke med andre aktører til en konference mod støj, hvor aktører samles for at drøfte mulige løsninger og handlinger.
<u>Administrationens bemærkninger:</u> På budget 2022 blev afsat 2,5 mio. kr. til at forsætte regionens arbejde med at bekæmpe trafikstøj og følgevirkninger heraf. Regionen har med succes i en årrække arbejdet sammen med Gate21 og 11 kommuner i regi af Silent City, for at udbrede kendskab til handlemulighederne for bekæmpelse af trafikstøj. Region Hovedstaden er repræsenteret i styregruppen og arbejdsgrupper. Samarbejde med Silent City har skabt et godt fundament for arbejdet med trafikstøj, og der er samlet mange gode erfaringer. Administrationen foreslår at fortsætte med at understøtte kommunerne med videns- og kompetenceopbygning, konkret dokumentation og udbredelse af erfaringer. Samt at forsætte indsatsen for at sikre statslige midler til hovedstadsregionen i regi af Silent City. Midlerne på budget 2022 forventes udmøntet til perioden 2022-2024. Administrationen foreslår ikke at der på nuværende tidspunkt afsættes yderligere midler.

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

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
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 initiativer der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område initiativet 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.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Øget drift på 40E

Nr.: 8.17

Fremsat af: Det Konservative Folkeparti

Formål og indhold:

40E stopper med at køre inden aftensmad. Den er med til at binde de to campusser sammen, og når den sidste afgang stopper med at køre så tidligt, så bliver mulighederne for at skabe et godt socialt fællesskab på tværs af de to campusser svækket.

At 40E i hverdage mandag til torsdag kører timedrift frem til kl 20 - så altså en bus omkring kl 18, 19 og 20. Og at 40E om fredagen kører hver time fra 18-24. Dette ville være på strækningen Borupvang/Lautrupparken til DTU Lyngby. 40E er pga. rejsetiden de studerendes foretrukne måde at komme mellem de to campusser.

Hvordan foreslår I, at problemet bliver løst?

At 40E i hverdage mandag til torsdag kører timedrift frem til kl 20 - så altså en bus omkring kl 18, 19 og 20. Og at 40E om fredagen kører hver time fra 18-24. Dette ville være på strækningen Borupvang/Lautrupparken til DTU Lyngby. 40E er pga. rejsetiden de studerendes foretrukne måde at komme mellem de to campusser.

Administrationens bemærkninger:

Linje 40E kører mellem Høje Taastrup st. og Skodsborg St. i dagtimerne mellem ca. 6.00-18.00, og linjen benyttes af 1 mio. passagerer årligt. Linje 40E modtager i 2022 et forventet tilskud på 14,4 mio. kroner fra Region Hovedstaden.

De foreslåede ændringer på linje 40E vil øge driften årligt med ca. 9 %. Det er ikke afklaret, om den nuværende kontrakt for linjerne rummer muligheder for udvidelser indenfor de gældende kontraktvilkår. De nærmere køreplansmæssige og kontraktuelle forhold skal derfor undersøges nærmere, inden den ekstra drift kan igangsættes.

I aftentimerne kører linje 400/400S mellem Lyngby St. og Hundige St. på tilsvarende rute som 40E, dog med en anden ruteføring i Ballerup omkring Malmparken og DTU Ballerup Campus, og linje 300S kører mellem Ishøj St. og Gl. Holte, som stopper på DTU Lyngby Campus. Disse linjer er alternativet til linje 40E som bindeled mellem de to campusser efter kl. 18.00, og kan tilgås for studerende på DTU Ballerup Campus ved brug af linje 350S som kører hele aftenen.

Rejsekortanalyser som kigger på relationen mellem og fra DTU Ballerup og DTU Lyngby viser omkring 40 passagerer (20 personer i hver retning) mellem campusstoppene DTU (Lundtoftgårdsvej)/DTU (Rævehøjvej) i Lyngby og Borupvang (Lautrupvang) i Ballerup. Dermed er rejsende som benytter forbindelserne mellem de to campusser relativt begrænset, og en beslutning om øget drift vil være en prioriteret beslutning.

Linjerne 400S, 400 og 40E er alle udgangspunkt for arbejdet med BRT i Ring 4. Der er endnu ikke en afklaring om linjeføring og endestationer for denne BRT. For at undgå for mange ændringer, som kan skabe forvirring for brugerne, er det administrationens anbefaling, at de nuværende buslinjer ikke omlægges, før der er truffet en beslutning om dette.

Meromkostningerne er estimeret på baggrund af de nuværende driftsomkostninger. Først ved en nærmere undersøgelse af de køreplansmæssige, passagermæssige og kontraktuelle forhold vil den eksakte merudgift kunne fastslås.

Initiativets konsekvenser – økonomi, personale og tid

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	1,3	1,3	1,3	1,3
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1,3	1,3	1,3	1,3

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 initiativer der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område initiativet 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:

Partierne bag budgetaftalen for 2023 er enige om at øge driften på linje 40E, så den i højere grad tilgodeser de studerende på DTU i både Ballerup og Lyngby.

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.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Ændring af drift på 400S Nr.: 8.18
Fremsat af: Det Konservative Folkeparti
Formål og indhold: Hvilket problem vil vi løse: Ruten for 400S er ikke optimal, idet det er et benyttet transportmiddel for mange DTU-studerende. 40E har kortere rejsetid, men 400S kører mere regelmæssigt, hvilket skaber udfordringer med, at 400S ikke kører hele vejen til DTU's campus i Lyngby. En forlængelse af 400S til Lyngby Campus ville også forbedre busforholdene for studerende på Lyngby Campus. Lige pt kan det nemlig være svært at komme fra DTU til Lyngby St. om aftenen. Gåafstanden fra DTU's campus i Ballerup er for lang til stoppestedet. Det er værd at nævne at busserne ikke behøver at køre forbi Ballerup Campus 52 uger om året. DTU har primært undervisning i 35 uger i løbet af året. Hvordan foreslår I, at problemet løses: At 400S kører via Lautrupvang i stedet for digterparken og samtidig fortsætter hele vejen til DTU Lyngby Campus. Rejsetiden er længere end med 40E, men til gengæld kører 400S mere regelmæssigt. Stoppestedet i Ballerup skal flyttes til Lautrupvang (Borupparken), da det vil reducere gåturen til stoppestedet fra 15 til 5 minutter for DTU-studerende i Ballerup. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Linje 400S kører mellem Lyngby st. og Hundige st. via bl.a. Bagsværd st., Ballerup st., Høje Taastrup st. og Ishøj st. Linjen benyttes (sammen med linje 400, som kører om aftenen) af 2,4 mio. passagerer årligt. Linjerne modtager i 2022 et forventet tilskud på 14,5 mio. kr. fra Region Hovedstaden. De foreslåede ændringer vil øge driften på linjerne 400S og 400 med ca. 25 % og forlænge køretiden i hver retning med ca. 20 minutter. Det er ikke afklaret, om den nuværende kontrakt for linjerne rummer mulighed for så store udvidelser indenfor de gældende kontraktvilkår. De nærmere køreplansmæssige og kontraktuelle forhold skal derfor undersøges nærmere, inden den ekstra drift kan igangsættes. Der er dagligt ca. 140 påstigere, der benytter stoppestedet Digterparken, som ligger ved et større boligkvarter, og som ikke vil blive betjent med den foreslåede løsning. Der er dog betydeligt flere passagerer, som rejser på tværs af Digterparken, og som vil få forlænget deres rejsetid. Strækningerne Ballerup st. – Lyngby st. og Ballerup st. – Bagsværd st. er begge blandt de ti største rejserelationer på linjen. I aftentimerne kører buslinje 300S og 190 på strækningen mellem DTU Lyngby og Lyngby Station, mens linje 30E, 40E, 180 og 181 også kører på strækningen i dagtimerne på hverdage. Fra 2025 vil letbanen betjene denne strækning. Der pågår i øjeblikket en proces med at analysere og vurdere tilpasningen af busnettet til letbanen, kaldet Nyt Ringnet, hvor både den regionale og den kommunale busbetjening i Lyngby og omkring DTU indgår. Der skal senest i 2024 træffes politisk beslutning om de ønskede ændringer.

Administrationen kan ikke anbefale en løsning, hvor bussernes ruteføring varierer i løbet af året. For de mange brugere af busserne, som ikke følger skolernes ferieår, vil det skabe en usikkerhed om, hvilket stoppested, der betjenes på et givent tidspunkt.

Linjerne 400S, 400 og 40E er alle udgangspunkt for arbejdet med BRT i Ring 4. Der er endnu ikke en afklaring om linjeføring og endestationer for denne BRT. For at undgå for mange ændringer, som kan skabe forvirring for brugerne, er det administrationens anbefaling, at de nuværende buslinjer ikke omlægges, før der er truffet en beslutning om dette.

Meromkostningerne er estimeret på baggrund af de nuværende driftsomkostninger. Først ved en nærmere undersøgelse af de køreplansmæssige, passagermæssige og kontraktuelle forhold vil den eksakte merudgift kunne fastslås.

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

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	2,3	4,5	4,5	4,5
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	2,3	4,5	4,5	4,5

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 initiativer der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skales op eller ned.

Anfør, hvilket område initiativet 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:

Partierne bag budgetaftalen for 2023 er enige om at ændre ruten for linje 400S, så den i højere grad tilgodeser de studerende på DTU i både Ballerup og Lyngby.

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.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Shuttlebus mellem Rigshospitalet og større station Nr.: 8.20
Fremsat af: Det Konservative Folkeparti
Formål og indhold: Vi ønsker at styrke tilgængeligheden til Rigshospitalet. Derfor vil vi indføre en shuttlebus mellem en af de større stationer i København (hvor der både er kystbane, metro og S-tog) og Rigshospitalet. Der er tale om én fysisk bus som skal køre på en relativ kort strækning uden stop undervejs. Man kan med fordel overveje om der skal være tale om en mindre bus end de store busser. Forslaget skal gøre det lettere for patienter og medarbejdere at komme til Rigshospitalet. Billetpris er almindelig zonetakst. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Rigshospitalet ligger ca. 2 km fra flere af de større stationer i København (Nørreport, Østerport og Nordhavn), men 0,7km fra nærmeste metrostation (Trianglen). Derfor er patienter, medarbejdere og besøgende afhængige af bus for at kunne rejse tættere på hovedindgangen. Rigshospitalet betjenes af flere højfrekvente buslinjer. Fra Nørreport St. kører buslinjerne 6A, 15E, 150S, 184 og 185 langs den kvikke vej med en samlet rejsetid på omkring 10 minutter. I myldretiden vil der være omkring 40 afgang i timen mellem hospitalet og Nørreport. Fra Trianglen St. kører buslinje 1A (ca. 10 afgang i timen) med en samlet rejsetid på under 10 minutter. Rejsende fra Østerport, Nordhavn og Hovedbanegården skal skifte til bus fra enten Nørreport eller Trianglen med samlede rejsetider på mellem 10 og 20 minutter. Rigshospitalet er dermed både stationsnært (metro) og betjent med mange højfrekvente busser til og fra de større stationer i København. En shuttlebus vil kunne give et skift mindre fra København H og Østerport, og dermed reducere rejsetiden en smule. Rejsetidsgevinsten er dog afhængig af antallet af afgang på shuttlebussen, hvorfor den i realiteten vil være meget begrænset grundet ventetid på shuttlebussen. Der er ved at blive udarbejdet tilgængelighedsanalyser, inklusive anbefalinger til at forbedre denne, til 8 af regionens hospitaler – herunder også Rigshospitalet. Her vil anbefalinger pege på flere mulige tiltag, der kan prioriteres imellem efter effekt og omkostninger. Analyserne vil blive præsenteret for udvalget for trafik og regional udvikling til efteråret. Administrationen anbefaler at afvente resultatet af analyserne førend, der igangsættes tiltag for at forbedre tilgængeligheden til Rigshospitalet, og da en shuttlebus umiddelbart forventes at give begrænsede tidsgevinster ift. mulighederne i dag.

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

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
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 initiativer der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område initiativet 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:

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.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Eventbus
Nr.: 8.21
Fremsat af: Det Konservative Folkeparti
Formål og indhold: Efter coronakrisen blomstrer kulturlivet igen. Vi vil med en underskudsgaranti understøtte etableringen af en eventbus, som skal kunne indsættes ved større arrangementer, og i samarbejde med eventarrangøren. Er der fx mange fra et bestemt område som skal til et event, kan der indsættes en bus direkte til eventet fra et opsamlingssted. Passagererne skal betale normal zonetakst, men bussen er med til at præsentere den kollektive trafik for passagerer som ikke normalt bruger den kollektive transport. Annonceringen af transportmuligheden skal ske i samarbejde med arrangør, og på den måde bliver den kollektive trafik en del af flere arrangementer i hovedstadsområdet. Der forudsættes en høj selvfinansiering, da der antages at være tale om næsten fyldte busser, hvorfor der alene foreslås budgetteret med en underskudsgaranti. I bedste fald vil forslaget kunne genere et mindre overskud, som vil kunne være med til at finansiere regionens kollektive trafik.
<u>Administrationens bemærkninger:</u> 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 ellers ikke 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 trafikelskab i samarbejde med kommunerne indsætter ekstra busser i forbindelse med større events, herunder folkefester, markeder og festivaler. Her kan køreplanen tilgås på trafikelskabernes hjemmesider, og der kan købes billetter på forhånd (i app). Movias bestyrelse godkendte i september 2020 et forslag til en ny samarbejdsmodel for Movias og kommuners/regioners inddragelse af kollektiv transport i planlægningen, afviklingen og markedsføringen af større arrangementer. Den forslåede samarbejdsmodel skal bl.a. sikre, at særligt lokale og regionale busser og lokaltog får værdi af muligheden for at blive markedsført sammen med udvalgte events, og vil inkludere et mere formaliseret samarbejde med kommuner/regioner og eventarrangører om faste eventpakker. Modellen skal desuden understøtte arbejdet med bedre trafikinformation ifm. fx omlægninger pga. et arrangement. Administrationen foreslår, at der afsættes midler til forsøgsordninger, der i samarbejde med Movia kan teste Movias samarbejdsmodel ved konkrete arrangementer. For at promovere den eksisterende regionale trafik bedst muligt anbefaler administrationen en forsøgsordning, der baseres på eksisterende rutekørsel, og udnyttelse af eksisterende busser med ledig kapacitet. En forsøgsordning kan omfatte, at ekstra busser indsættes på eksisterende strækninger (eventuelt også kommunale busruter), men fx betjener senere

afgange end ellers eller øger driften i køretimerne. Det kunne være i forbindelse med større arrangementer som Copenhagen Historic Grand Prix, festivaler (fx Musik i Lejet), sportsbegivenheder (fx Ironman Helsingør) eller lignende, hvor ekstra kørsel kan indsættes for bedre forbindelse til nærliggende knudepunkter. Forsøg kan afvikles i forskellige typer af geografier.

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 og 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.

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

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

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	0,5	0,5		
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	0,5	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 initiativer der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område initiativet 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:

For at promovere kollektiv trafik i forbindelse med større events igangsættes en forsøgsordning i samarbejde med Movia, hvor buskørsel tilpasses adgang til og fra konkrete events.

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.

Tema: Cykel

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Handlingsplan for at forbedre cykelforholdene Nr.: 8.4
Fremsat af: Enhedslisten
Formål og indhold: Hvilket problem vil I løse? Barrierer for at fremme at flere cykler og anvender kollektiv trafik. Passagertallene er faldet nogle år. Heldigvis er der lidt flere, der cykler, men desværre også flere der tager bilen. Derfor skal vi bl.a. fremme cykling og kollektiv transport. Både for at fremme sundheden og klimaet, og for at undgå besparelser og forringelser for den nuværende kollektive transport. Hvordan foreslår I, at problemet løses? Vi forestiller os - En plan for, hvilke tiltag der kan iværksættes på kort og lang sigt for at forbedre forholdene for de cyklende. - Og at der afsættes penge til forskellige initiativer (evt. med støtte andre steder fra), især de to første punkter. F.eks.: 1. At flere kan tage sin cykel gratis med i alle tog, letbaner og busser. Det kan være i form af forsøg. Det kan være med i udbud eller redesign af enkelte busser og lokaltog. Det kan være i forhandling med kommuner og trafikselskaber. Det kan være at søge cykelpuljen i Infrastrukturplanen. Det kan være ved at lære af andre regioner og kommuner. Har trafikselskaberne selv tiltag, regionen kan reklamere for? Cykelmedtagning i S-togene har været en kæmpesucces, og fået flere til at tage toget på de længere strækninger, og cykle til og fra stationerne på de kortere strækninger. 2. At cykelforholdene medtænkes i alle projekter og regionens matrikler - Når Hillerød station ombygges skal det medtænkes, hvordan det vil være som cyklist at parkere sin cykel, transportere den mellem de forskellige perroner og mellem vej og perron. Inddrag cyklende borgere i projektet (ligesom andre typer af passagerer) - Når der gennemføres ændringer som indførelse af BRT-linjer, bedre kombinationsrejser og forbedrede trafikknudepunkter, så skal cykelforholdene medtænkes. - At forbedre cykelparkeringen ved busstoppesteder. - På regionens matrikler bør det medtænkes, hvordan cyklende kan få nem adgang, parkering, evt. opladning af elcykler, lån/leje af cykler. Hvordan arbejdspladsen kan fremme cykling. 3. Evt. kampagne i nogle cykeluger. Der er traditionelt en kampagne om foråret: 'Vi cykler til arbejdet' https://www.vcta.dk/ Her kunne man i fællesskab (trafikselskaber, regionen m.fl.) 'reklamere' for de gode tilbud, der måtte være. Herunder at genoptage tidligere tiltag med 'Test en elcykel'. https://www.regionh.dk/trafik/Cykler/Sider/Test-en-elcykel.aspx <i>Alt dette indgår i de øvrige tiltag, der er vedtaget med bl.a. budget 2022, herunder en fortsættelse af supercykelsti-sekretariatet og deres arbejde.</i> <u>Administrationens bemærkninger:</u> Administrationen anbefaler at udarbejde en række politiske principper for cykelforhold i den kollektive trafik og på regionens matrikler som grundlag for en evt. handlingsplan. Det kan

fx være cykelparkeringsnormer ift. antal påstigere ved stoppesteder og stationer, cykelparkeringsnormer ved regionens matrikler samt ensartet cykeltilbud for alle regionens medarbejdere. Flere af de foreslåede initiativer kan igangsættes allerede nu.

Administrationen har følgende bemærkninger til foreslået indhold i handlingsplan, herunder muligheder for allerede nu at afsætte midler til flere af initiativerne.

1. Udover S-toget er der allerede fri cykelmedtagningen i regionens lokalbaner i Nordsjælland, og også her har tiltaget været en stor succes. I busser, metro, øvrige tog og den kommende letbane kræver det cykelbillet at medbringe cykel.

Movia har på bestyrelsesmødet d. 4. maj 2022 indført gratis cykelmedtagning på alle busser og lokaltog i Movias område. Det vil give muligheder for at have cyklen med på hele rejsen i regionens R-net og på tværs af S-togslinjer med S-busserne.

Regionsrådet afsatte ifm. Budgetaftale 2022 2 mio. kr. til et projekt, der skal skabe bedre muligheder for cykelmedtagning i regionens busser. Der fremlægges en udmøntningssag til juni, hvori administrationen anbefaler at understøtte de nye regler for gratis cykelmedtagning med kampagnetiltag.

2. I forbindelse med at Hillerød Station ombygges har Region Hovedstadens administration startet dialog med Hillerød Kommune og DSB om, at man i fællesskab udarbejder en helhedsplan for stationen. Planen har til formål at skabe sammenhæng mellem den fysiske ombygning af stationen (spor, perroner, signaler m.v.) og de omkringliggende omgivelser (forplads, gangbro, busterminal, cykelparkering, cykelsti, stationsbygning m.v.). Helhedsplanen vil kræve regional medfinansiering, og administrationen estimerer denne til omkring 0,25 mio. kr. i 2023.

Ved indførelse af BRT-linjer eller opgradering til +way indtænkes bedre stoppestedsforhold, inklusive cykelparkering, som en del af konceptet. Der er derfor fokus på etablering af cykelparkering ved sådanne projekter.

Regionsrådet afsatte på Budgetaftale 2020 3 mio. kr. til at skabe bedre forhold for kombinationsrejser på regionens stoppesteder og lokalbanestationer. De gav et tiltrængt løft til en lang række stationer og stoppesteder, men der er potentiale til opgradering af endnu flere. Der kan afsættes 1-3 mio. kr. til dette allerede i 2023. Initiativet kan suppleres af kommunal medfinansiering.

Cyklistforbundet screenede 13 af regionens større matriklers cykelvenlighed efter deres certificeringsordning ”cykelvenlig arbejdsplads” tilbage i 2018. Her fik 2 matrikler guld, 6 sølv og 4 bronze. Cyklistforbundets anbefalinger til forbedringer gik hovedsageligt på bløde tiltag som kommunikation og cykelkultur samt muligheder for serviceordninger og cykeludlån. Der er vidt forskellige tilgange til disse på regionens matrikler, som også afspejles i resultatet af certificeringsordningen, og der kunne ses på at tilbyde et ensartet cykeltilbud til regionens medarbejdere uanset arbejdssted. Administrationen vurderer at en ensartning af cykeltilbud til regionens medarbejdere vil koste ca. 1 mio. kr. årligt.

På Rigshospitalet ses et behov for at udvide og forbedre den eksisterende cykelparkering. Administrationen anbefaler at afsætte 4,5 mio. kr. til ny højklasket cykelparkering på hospitalet. På Herlev Hospital er der også behov for at udvide

cykelparkeringen til et budget på 1,0 mio. kr. Forbedring af cykelinfrastruktur indgår i byggeprojekter for øvrige hospitaler, hvorfor der ikke vurderes et umiddelbart behov for øvrige udvidelser af cykelparkering. En alternativ model kunne være et nedsætte en samlet pulje, dedikeret til opgradering af cykelparkering på regionens matrikler.

3. Regionen har gennem Cykelpartnerskab 2020 understøttet Cyklistforbundet med udvikling af deres kampagnekoncept og -platform, så denne kan benyttes i flere formater og flere gange i løbet af året – bl.a. med fokus på at blive ved med at cykle i efteråret og vinteren. En mulighed for at støtte op om kampagnen er at betale for deltagelse for alle medarbejdere i regionen i stil med deltagelse i DHL. I dag er det op til virksomhederne lokalt, og det er begrænset hvor mange de tilbyder denne mulighed. Administrationen vurderer at betalt deltagelse for alle regionens medarbejdere vil koste ca. 0,4 mio. kr. årligt.

Test en elcykel-kampagnen havde stor opmærksomhed og tilslutning blandt regionens medarbejdere tilbage i kampagneperioden mellem 2014 og 2016. Markedet for elcykler er dog eksploderet sidenhen og mange danskere har i dag allerede en elcykel. Administrationen vil i stedet anbefale at afsætte midler til et regionalt cykelbibliotek med et bredt udvalg af elcykler, ladcykler, racercykler og speedpedelecs, der vil ramme flere og bredere end et mere snævert fokus på elcykler og som kan fungere i en længere årrække. Cyklerne vil fordeles mellem regionens større matrikler. Administrationen vurderer at et cykelbibliotek vil koste ca. 1,5 mio. kr. i oprettelse, og 0,3 mio. kr. i årlig drift.

Overblik over tiltagene:

Tiltag	Etableringsomkostninger (mio. kr.)	Årlige driftsomkostninger (mio. kr.)
Helhedsplan Hillerød St.	0,25	0
Forbedring af cykelparkering ved stoppesteder	1-3	0
Cykelfremmende tiltag på regionens virksomheder	0	1
Forbedring af cykelparkering ved hospitaler	1-5,5	0
Deltagelse i Vi Cykler Til Arbejde-kampagne	0	0,4
Cykelbibliotek	1,5	0,3

Initiativets konsekvenser – økonomi, personale og tid
Helhedsplan Hillerød st.

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	0,25 mio. kr.			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	0,25 mio. kr.			

Forbedring af cykelparkering ved stoppesteder

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	1-3 mio. kr.			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1-3 mio. kr.			

Cykelfremmende tiltag på regionens virksomheder

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	1 mio. kr.	1 mio. kr.	1 mio. kr.	1 mio. kr.
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1 mio. kr.	1 mio. kr.	1 mio. kr.	1 mio. kr.

Forbedring af cykelparkering ved hospitaler

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	1-5,5 mio. kr.			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1-5,5 mio. kr.			

Deltagelse i Vi Cykler Til Arbejde-kampagne

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	0,4 mio. kr.	0,4 mio. kr.	0,4 mio. kr.	0,4 mio. kr.
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				

Samlet udgift	0,4 mio. kr.	0,4 mio. kr.	0,4 mio. kr.	0,4 mio. kr.
----------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------

Cykelbibliotek

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift		0,3 mio. kr.	0,3 mio. kr.	0,3 mio. kr.
Etableringsudgifter	1,5 mio. kr.			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1,5 mio. kr.	0,3 mio. kr.	0,3 mio. kr.	0,3 mio. kr.

Samlet for alle tiltag

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	0,3-1,3	0,3-1,3	0,3-1,3	0,3-1,3
Etableringsudgifter	1,0-10,3			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1,3-11,6	0,3-1,3	0,3-1,3	0,3-1,3

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

Evt. uddybende beskrivelse:

Midler målrettet regionens matrikler og medarbejdere kan finansieres af sundhedskassen. Midler til tiltag målrettet busstoppesteder og lokalbanestationer skal finansieres af den regionale udviklingskasse.

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

Sundhedskassen	1/5
Den regionale udviklingskasse	4/5
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Regionen vil skabe bedre muligheder for at kombinere cykel med kollektiv trafik samt bedre cykelforhold for medarbejdere, patienter og besøgende på regionens matrikler, ved i 2023 at fastsætte en række principper for kvaliteten af disse.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Budgetforslaget vil have positiv indflydelse på verdensmål 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund, ved at skabe mere attraktiv kollektiv trafik, men også verdensmål 3 Sundhed og Trivsel samt verdensmål 13 klimaindsats ved at få flere til at cykler til gavn for både sundhed og CO2-udledningen.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Forsættelse af supercykelstisekretariatet – bevillingsforlængelse i fire år Nr.: 8.11
Fremsat af: Enhedslisten og Socialistisk Folkeparti
Formål og indhold: <i>Hvilket problem vil I løse?</i> Sekretariatet for supercykelstier er ikke finansieret udover 2022. <i>Hvordan foreslår I, at problemet løses?</i> Supercykelstierne er vældige populære og der er brug for mange flere. De er med til at fremme cykling og evt. være med til at bremse stigningen i bilpendling. Der er der brug for fortsat at finansiere sekretariatet for supercykelstier. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Samarbejdet om supercykelstier kom i stand for cirka 12 år siden. Ved indgangen til 2022 var der 31 kommuner, og der stod ti ruter færdige, svarende til i alt 176 kilometer på tværs af 20 kommuner. I 2022 vil fem yderligere ruter lanceres svarende til 66 km. Det samlede rutenet er på over 850 km og skal efter visionsplanen realiseres inden 2045. De samlede omkostninger for supercykelstierne beløber sig til dags dato til 325 mio. kr. Heraf er der investeret 280 mio. kr. i konkrete anlæg. Staten har givet tilskud på 115 mio. kr. til disse anlæg, mens kommunerne har finansieret 165 mio. kr. Vedligehold finansieres af den enkelte vejmyndighed. Udover anlægs- og vedligeholdsudgifter har der været udgifter til selve samarbejdet. Samarbejdet har været afgørende for supercykelstiernes udvikling, udbredelse og knopskydning til andre regioner i og uden for Danmark. Regionen bidrager alene til samarbejdsdelen, som varetages af Sekretariatet for supercykelstier i hovedstadsregionen. Sekretariatets opgave er vokset med årene, hvilket hænger sammen med at samarbejdet siden 2012 er gået fra 18 til 31 kommuner. Samarbejdet er finansieret i fællesskab med kommunerne. Siden 2011 er der lagt 45 mio. kr. til samarbejdet. Heraf har Region Hovedstaden bidraget med 3 mio. kr. årligt til samarbejdet. Det svarer til cirka 75 pct af udgifterne til samarbejdet. Af de samlede omkostninger, inkl. anlæg, svarer regionens bidrag dog kun til cirka 10 pct. Frem til 2019 bidrog kommunerne med 1 mio. kr. om året til samarbejdet, men fra 2020 har kommunerne øget deres bidrag til 1,5 mio. kr. om året, ligesom kommunernes andel til samarbejdet nu også prisreguleres. Det betyder sammenlagt, at regionens medfinansieringsandel, som ikke er øget eller pristalsreguleret tilsvarende, har været aftagende siden 2020. Administrationen foreslår derfor, at Region Hovedstadens økonomiske andel fremover følger trop med kommunernes andel ved at blive øget fra 3 til 4 mio. kr. om året. Med et årligt bidrag fra Region Hovedstaden på 4 mio. kr. vil det næsten kunne matche kommunernes ekstrafinansiering samt stigende udgifter i sekretariatet som følge af flere kommuner.

Initiativets konsekvenser – økonomi, personale og tid

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	4,0	4,0	4,0	4,0
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	4,0	4,0	4,0	4,0

Evt. uddybende beskrivelse:

Projektet kan – som tilfældet også har været ved tidligere – tilsagnsbudgetteres til Københavns Kommune som projektejer på vegne af alle kommunerne, såfremt pengene kommer fra den regionale udviklingskasse

Anfør, hvilket område initiativet vedrører (finansieringsmæssigt):

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	x
Det sociale område	

Første udkast til tekst til selve budgetaftalen:

Cyklisme bidrager til at skabe øget sundhed og livskvalitet samt mindre CO₂-udledning, støj, luftforurening og trængsel. Derfor ønsker regionsrådet at forlænge og øge den regionale støtte til supercykelstisamarbejdet frem til og med 2026.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Supercykelstier understøtter især verdensmål 3 (sundhed) og 11 (bæredygtige byer og samfund) og 17 (partnerskaber for handling).

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Tag cyklen til din uddannelse Nr.: 8.15
Fremsat af: Socialdemokratiet
Formål og indhold: Hvilket problem vil I løse? Der er god mening i at styrke cykelkulturen blandt regionens unge. Det er godt for sundheden at have stabile motionsvaner. Det er godt for klimaet at så mange som muligt cykler, og der er behov for alternativer til bilen på vej til sit uddannelsessted. Flere og flere unge tager bilen til deres ungdomsuddannelse, og færre vælger cyklen i den daglige transport. På bare tre år er de 16-24-åriges brug af bil steget med 14,7%, mens brug af cykel er faldet med 15,1% (tal fra Danske Regioner og DTU - Technical University of Denmark 's transportvaneundersøgelse i 2019). Det har potentielt store konsekvenser for vores klima, luftkvalitet, trængsel og de unges sundhed. Hvordan foreslår I, at problemet løses? (Fx kræver det nyansættelser/anlægsmidler/mv?) Region Syddanmark og cyklistforbundet har indgået samarbejde og at flere unge syddanskere skal vælge cyklen. Region Hovedstaden kan undersøge lignende partnerskaber og måske også inkludere interesserede uddannelsesinstitutioner Region Syddanmark og Cyklistforbundet har etableret et kampagne-univers rettet mod unge. Det kan man undersøge nærmere. Måske kan man tilbyde leje eller lån af cykler. Region Hovedstaden har et projekt i gang "Bedre mobilitet til og fra ungdomsuddannelser". Hvis der er læringer fra dette eller interesserede aktører (gælder primært kollektiv trafik), er det vigtigt at inkludere. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Udviklingen i de unges transportvaner er bekymrende. Det er vigtigt at denne vendes, da det især er i denne periode, at vi danner vores transportvaner for resten af livet. Cykelkampagner bliver i en nylig rapport af Viatrafik for Roskilde Kommune peget på som et oplagt tiltag målrettet unge på ungdomsuddannelser pga. den store andel, der bor indenfor cykelafstand. I Region Hovedstaden bor ca. 86% af de optagede elever på STX i 2021 under 10km fra deres uddannelsessted. Andelen vil være lavere på HTX, HHX og EUD, der er mere spredte og har større opland, men også her vurderes et stort uudnyttet potentiale for flere cyklende elever. Regionen har gennem klimasamarbejdsaftale med regeringen forpligtet sig på at arbejde for, at flere unge på 16-24 år anvender kollektiv transport, samkørsel, cykler og går. Kampagnen vil støtte godt op om denne forpligtelse. Region Syddanmark er ved at udvikle et kampagneunivers i samarbejde med Cyklistforbundet og en række unge fra ungdomsuddannelserne i regionen, der kan anvendes til en evt. senere kampagne. Region Syddanmark håber at der kan laves en fælles kampagne på tværs af de fem regioner efterfølgende.

Der vil være god synergi i en tværregional kampagne, og det vil administrationen anbefale at arbejde for, men en kampagne kan også sagtens fungere i Region Hovedstaden alene, hvis de øvrige regioner ikke ønsker at deltage.

Initiativets konsekvenser – økonomi, personale og tid

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	0,6	0,3	0,3	
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:

Der lægges op til en 3-årig kampagne, hvor der i det første år også afsættes midler til udvikling af kampagnen. Antallet af år som kampagnen kører kan skaleres op og ned.

Anfør, hvilket område initiativet 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:

Flere og flere unge tager bilen og cykler mindre og mindre. Det er en ærgerlig udvikling for klimaet, trængslen og sundheden. Det er vigtigt at denne vendes, da det især er i denne periode, at vi danner vores transportvaner for resten af livet. Derfor afsætter vi 1,2 mio. kr. over tre år til en cykelkampagne målrettet de unge.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Budgetinitiativet bidrager positivt til verdensmålene 3 (Sundhed og Trivsel) og 11 (Bæredygtige Byer og Lokalsamfund), da der er store gevinster for både klima og helbred ved at cykle.

Tema: Stationsfaciliteter

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Læskur/læskærm på Vibehus station Hundested-Hillerød lokalbane. Nr.: 8.1																														
Fremsat af: Socialdemokratiet																														
Formål og indhold: Hvilket problem vil I løse? Fastholde pendlere som hver dag venter på toget i sol, blæst, regn og sneslud. Hvordan foreslår I, at problemet løses? Mindre anlægsbevilling. Det skal ikke være en bygning/anlæg der kan bruges som "varmestue" for unge som "hænger ud" på stationen. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Vibehus St. er den femte mest benyttede station på Frederiksværkbanen med 360 daglige påstigere i 2019. Stationens cykelparkering får i år et kvalitetsløft med etablering af ny overdækket cykelparkering, samt renovering af den eksisterende parkering. Det vil passe godt ind i kvalitetsløftet af stationen, og med tanke på dens benyttelsesgrad, også at etablere læskur på stationen. Lokaltog har en rammeaftale for udstyr som læskure, der kan benyttes. Stationen har tidligere haft læskur for en del år tilbage, men pga. hærværk som smadrede ruder og afbrænding blev dette fjernet igen. Der vurderes derfor at være særlig stor risiko for hærværk ved opsætning på Vibehus St. Administrationen bemærker dog, at flere af regionens lokalbanestationer mangler læfaciliteter eller kan bruge generelle forbedringer af stationerne. Derfor vil administrationen anbefale i stedet at fremsætte en større pulje til et kvalitetsløft af flere lokalbanestationer i stil med budgetinitiativet fra budgetaftale 2020, der skulle sikre bedre forhold for kombinationsrejser. Administrationen vil også her arbejde for kommunal medfinansiering på projekterne.																														
Initiativets konsekvenser – økonomi, personale og tid <table border="1"><thead><tr><th>Mio. kr.</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th></tr></thead><tbody><tr><td>Løn til evt. nye årsværk</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Øvrig drift</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Etableringsudgifter</td><td>0,2 / 2,0-3,0</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Samlet udgift</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table> Det bør for forslag vedr. det regionale udviklingsområde anføres om forslaget kan tilsagnsbudgetteres Evt. uddybende beskrivelse: En evt. pulje til bedre ventefaciliteter ved flere lokaltogsstationer kan skaleres efter ønske. Administrationen anbefaler en pulje på 2-3 mio. kr., der kan forbedre forholdene ved flere stationer og give mulighed for at prioritere stationer, hvor opgraderinger er givet bedst ud. Ønskes blot at afsætte midler til etablering af læskur på Vibehus St. vurderer administrationen et budget på 0,2 mio. kr.	Mio. kr.	2023	2024	2025	2026	Løn til evt. nye årsværk					Øvrig drift					Etableringsudgifter	0,2 / 2,0-3,0				Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal					Samlet udgift				
Mio. kr.	2023	2024	2025	2026																										
Løn til evt. nye årsværk																														
Øvrig drift																														
Etableringsudgifter	0,2 / 2,0-3,0																													
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal																														
Samlet udgift																														

Anfør, hvilket område initiativet 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:

Gode ventefaciliteter efterspørges af brugerne af den kollektive trafik. Derfor har vi afsat 0,2 mio. kr. til at etablere læskur ved Vibehus St., så brugerne af stationen kan vente på toget i ly for dårligt vejr.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Budgetforslaget vil have positiv indflydelse på verdensmål 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund, ved at skabe mere attraktiv kollektiv trafik.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Knudepunktsfaciliteter Nr.: 8.10				
Fremsat af: Socialistisk Folkeparti				
Formål og indhold: Pulje til knudepunktsfaciliteter som cykel- og flexparkering samt tryghed på nogle af de regionale knudepunkter (især de nyere) Eksempler: Glostrup st., Hillerød st., Ny Ellebjerg st. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Administrationen igangsætter i foråret 2022 et samarbejdsforløb med kommuner omkring planlægning af trygge stationsmiljøer ved letbanen langs Ring 3, som følge af midler afsat på budget 2022 til at øge trygheden i og omkring den kollektive trafik. Samarbejdet omfatter et fokus på at integrere stationen i bymiljøet, og at planlægge stationsmiljøet med relevante faciliteter. Samarbejde lægger vægt på faciliteret planlægning på tværs af kommunale forvaltninger, som munder ud i et handlingskatalog, der skal udpege konkrete tryghedsfremmende tiltag i den lokale kontekst. Flere af de kommende letbanestationer vil omfatte skiftemulighed til S-tog, og få karakter af knudepunkt. Administrationen foreslår, at der afsættes en pulje til medfinansiering til at realisere forslag fra dette analysearbejde til at fremme tryghed ifm. etablering af letbanestationer. Det kan være til belysning, cykel- og løbehjulsstativer, overdækning, adgangsveje eller skiltning. Der vil kunne ansøges midler fra puljen til tryghedsfremmende elementer på øvrige knudepunkter i regionen i relation til regional kollektiv trafik. Der kan desuden afsættes midler til at udbrede arbejdet med tryghed og knudepunkter, herunder metode til samarbejdsforløb med kommuner ved kommende omdannelser af stationsmiljøer, som fx kommende BRT-stop.				
Initiativets konsekvenser – økonomi, personale og tid				
Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	2,5	2,5		
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	2,5	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 initiativer der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skales op eller ned.				

Anfør, hvilket område initiativet 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:

Det ønskes at forsætte arbejdet med at understøtte kommunerne med at forberede attraktive og trygge stationsmiljøer, der kan tiltrække og imødekomme passagerer.

Vi afsætter midler til en pulje til tiltag, der kan sikre øget tryghed og bedre knudepunktsfaciliteter, herunder cykelparkering og bedre forhold for cykelparkering og delemobilitet.

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.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Ny station, hvor Nærumbanen og Letbanen krydser Nr.: 8.19
Fremsat af: Det Konservative Folkeparti
Formål og indhold: Der er ikke planlagt med en station hvor Nærumbanen og Letbanen krydser hinanden. Det gør skift mellem de to baner besværligt. Analyser viser, at man ville kunne øge passagertallet på særligt Nærumbanen, men også Letbanen ved at lave en let skiftemulighed de to baner imellem. Der ønskes et tekststykke om at Region Hovedstaden vil arbejde herfor i de relevante fora, og at Regionsrådet er klar til at medvirke til finansiering heraf. Stoppestedet som er planlagt ved Magasin kan evt flyttes som et led i løsningen. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Trafikudvalget fik den 23. april 2019 forelagt en analyse af mulige driftsformer på Nærumbanen efter åbning af Hovedstadens Letbane. Et af de undersøgte scenarier er etablering af et nyt standsningssted, hvor letbanen og Nærumbanen krydser hinanden (ved Klampenborgvej), med direkte omstigningsmulighed mellem banerne. Analysen viste, at Nærumbanen ville opnå flere passagerer, mens letbanen ville få lidt færre passagerer pga. øget rejsetid ved et ekstra stop. Samlet set ville løsningen dog være en fordel for den kollektive trafik. Analysen omfattede kun skøn for anlægsøkonomi og ikke projektering af løsningerne. Anlægsskønnet udgør 17-23 mio. kr. En ændring af placeringen af letbanens standsningssteder er på nuværende tidspunkt ikke muligt, da anlægsarbejdet er udbudt og igangsat. Et fælles standsningssted kan derfor først realiseres efter åbning af Hovedstadens Letbane. Der udestår et politisk arbejde ift. at opnå opbakning til forslaget blandt alle de involverede parter (letbanens ejerkommuner samt vej- og infrastrukturmyndigheder) og sikre økonomi til at igangsætte en teknisk analyse af anlægsomkostningerne og de indledende projekteringer af løsningen. Af hensyn til at sikre stabilitet omkring letbane-projektet bør dette først igangsættes nærmere letbanens åbning.

Initiativets konsekvenser – økonomi, personale og tid

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
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

Anfør, hvilket område initiativet 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:

Region Hovedstaden vil arbejde for et nyt standsningssted, hvor letbanen og Nærumbanen krydser hinanden, ved at skabe opbakning blandt de involverede parter i letbanesamarbejdet. Regionsrådet er klar til at medvirke til finansiering af de tekniske analyser af et nyt standsningssted.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Tema: Kultur for den næste generation

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Fællesskaber på uddannelse – evt. fortsættelse af pulje til næste generation Nr.: 8.12				
Fremsat af: Socialistisk Folkeparti				
Formål og indhold: Der bør afsættes midler til regionens uddannelsesinstitutioner, som kan gå til fællesskabsskabende aktiviteter med henblik på at ”ryste folk sammen”, så frafaldet mindskes. <u>Administrationens bemærkninger:</u> Regionerne har ansvaret for at understøtte udvikling på ungdomsuddannelserne, herunder indsatser der mindsker frafaldet gennem trivsel. På ungdomsuddannelserne er det især på erhvervsuddannelserne, at der opleves et stort frafald. Blandt andet opleves der gennemsnitligt et frafald på 30% mellem grund- og hovedforløb. Derfor vedtog regionsrådet den 21. september 2021 rammeprogrammet ”Fremtidens Faglærte”, hvor der sættes fokus på at mindske frafaldet gennem blandt andet trivselsfremmende tiltag. Til dette arbejde, har regionsrådet afsat 20 mio. kroner i perioden 2021-2024. Denne indsats kan understøttes af tiltag støttet under den Europæiske Socialfond, hvor der også vil være mulighed for at støtte aktiviteter der styrker gennemførelsen, trivsel og sundhed på alle regionens ungdomsuddannelser. De indsatser der støttes gennem Fremtidens Faglærte vil blive behandlet i Udvalget for Trafik og Regional Udvikling. Den trivsel der ikke nødvendigvis relaterer sig til trivsel på uddannelser, men fællesskaber rundt om uddannelser, dækkes af puljen til næste generation. Administrationen foreslår derfor, at puljen til næste generation forsættes i 2023.				
Initiativets konsekvenser – økonomi, personale og tid				
Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift				
Etableringsudgifter	2,0			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	2,0			
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 initiativer der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.				

Anfør, hvilket område initiativet 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.

Budgetlægning 2023-2026

Initiativ: Regional Kulturpulje 2023-2026

Nr.: 8.22

Fremsat af: Administrationen

Formål og indhold:

Kulturen har lidt et knæk under pandemien. Aflysninger og udsættelser af kulturbegivenheder har været det nye normale. Region Hovedstaden har gennem flere år støttet kulturlivet gennem 1-årige bevillinger. Dette har ledt til stor interesse blandt kulturaktører, men også vanskeliggjort større strategiske satsninger da det har været uvist om midlerne var der næste år.

Der er for nuværende ikke afsat midler til en regional kulturindsats til næste år, og den nuværende pulje til næste generation udløber i år.

Såfremt regionsrådet ønsker at Region Hovedstaden skal bidrage til udviklingen af kulturområdet vurderes det, at dette skal gøres gennem en flerårig kulturpulje, der styres af visionspapir vedtaget af udvalget for trafik og regional udvikling, med inddragelse af kulturlivet.

Visionspapiret skal sætte ramme for hvilken retning udvalget ønsker at målrette den regionale kulturindsats, og dermed også kulturlivet i Region Hovedstaden.

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

Såfremt kulturpuljen ikke prioriteres i Region Hovedstadens budget, bortfalder den regionale kulturindsats.

Der er på nuværende tidspunkt ikke afsat administrative midler til at drive den regionale kulturindsats, hvorfor det foreslås at afsætte midler til en regional kulturmedarbejder.

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

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026
Løn til evt. nye årsværk	0,6	0,6	0,6	0,6
Øvrig drift	5	5	5	5
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal	1	1	1	1
Samlet udgift	5,6	5,6	5,6	5,6

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 initiativer der har puljelignende karakter, bedes anført om projektets omfang kan skaleres op eller ned.

Anfør, hvilket område initiativet 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:

Region Hovedstaden har gennem flere år støttet kulturlivet gennem 1-årige bevillinger. Dette har ledt til stor interesse blandt regionens kulturaktører, men også vanskeliggjort større strategiske satsninger da det har været uvist om midlerne var der næste år. Region Hovedstaden ønsker at bidrage til udviklingen af kulturområdet. Derfor afsættes en flerårig kulturpulje, der skal tage udgangspunkt i et visionspapir for kulturområdet, der drøftes og behandles i udvalget for trafik og regional udvikling, og med inddragelse af kulturlivet.

Budgetinitiativets understøttelse af FN's verdensmål: