

Region Hovedstaden

Katalog over initiativer 2024 – 2027

Katalog over initiativer fra stående
udvalg til brug for prioriteringspul-
jen ved budgetforhandlingerne
2024 – 2027

Nye initiativer
Regional udvikling

Region Hovedstaden

Indhold

BUDGET 2024-2027	2
8. UDVALGET FOR TRAFIK OG REGIONAL UDVIKLING	3
INITIATIV 8.1: Opfølgning på procesplan for mobilitetsanalyser for tilgængelighed for hospitalerne	3
INITIATIV 8.2: Flere aftenafgange på Frederiksværkbanen.....	5
INITIATIV 8.3: Tilslutning til opgaveudvalgets anbefalinger med fokus på busfremkommelighed og øget tryghed i den kollektive trafik.....	7
INITIATIV 8.4: Pilotforsøg med selvkørende busser	9
9. MILJØ- OG KLIMAUDVALGET.....	11
INITIATIV 9.1: Indsats mod PFAS og forureningsbekæmpelse – mere fokus på forskning, kortlægning og oprensning.....	11

BUDGET 2024-2027

Nr.		2024	2025	2026	2027
REGIONAL UDVIKLING		Mio. kr.	Mio. kr.	Mio. kr.	Mio. kr.
8.0	Udvalget for Trafik og Regional Udvikling				
8.1	Opfølgning på procesplan for mobilitetsanalyser for tilgængelighed for hospitalerne (*)	1,5	-	-	-
8.2	Flere aftenafgange på Frederiksværkbanen	0,4	0,7	0,7	0,7
8.3	Tilslutning af opgaveudvalgets anbefalinger	1,0	1,0	0,5	-
8.4	Pilotforsøg med selvkørende busser	-	-	8,1	8,1
	I alt Udvalget for Trafik og Regional Udvikling	2,9	1,7	9,3	8,8
9.0	Miljø- og Klimaudvalget				
9.1	Indsats mod PFAS og forureningsbekæmpelse – fokus på forskning, kortlægning og oprens	8,3	6,0	6,0	6,0
	I alt Miljø- og Klimaudvalget	8,3	6,0	6,0	6,0
	I alt Regional Udvikling	11,2	7,7	15,3	14,8

(*) Se også Sundhedsområdet 8.1

8. UDVALGET FOR TRAFIK OG REGIONAL UDVIKLING

INITIATIV 8.1: Opfølgning på procesplan for mobilitetsanalyser for tilgængelighed for hospitalerne

Fremsat af: Udvalget for Trafik og Regional Udvikling

Formål og indhold:

Det foreslås at følge op på procesplanen for mobilitetsanalyser for tilgængelighed for Hospitalerne og finde ud af, hvad der kan gennemføres i 2024 eller senere.

Der er vedtaget en procesplan som opfølgning på analyserne om mobilitet til hospitalerne. I den plan indgår en dialog med kommuner, trafikskaber og hospitalsdirektører.

Administrationens vurdering:

Procesplan for opfølgning af mobilitetsanalyserne blev præsenteret og vedtaget på mødet for Udvalget for Trafik og Regional Udvikling den 10. januar 2023. Procesplanen for mobilitetsanalyserne præsenterer en gruppering af tiltagene med henblik på mulig prioritering. Tiltagene og anbefalingerne i mobilitetsplanerne har forskelligt omfang og kompleksitet, og større tværgående eller lokale initiativer kræver finansiering. Andre, mindre tiltag kan løftes lokalt eller i samarbejde med kommuner og trafikskaber uden finansiering fra regionens side.

Administrationen har med udvalgets mandat påbegyndt dialogen med kommuner, hospitaler og trafikskaber med henblik på at realisere de anbefalinger fra analyserne, som er uden for regionens myndighed, eller som ikke kræver finansiering. Tiltagene og anbefalingerne har været drøftet internt i administrationen, og administrationen har været i dialog alle kommunerne og Movia om relevante tiltag og anbefalinger. Mobilitetsanalyserne blev præsenteret for hospitalsdirektørkredsen den 9. marts 2023.

Det administrative arbejde med at løfte de mindre tiltag uden behov for finansiering fra procesplanen forsætter frem mod og ind i 2024.

På baggrund af procesplanen anbefaler administrationen, at der kan nedsættes puljer til større understøttelser af den grønne mobilitet på tværs hospitalerne. Pulje til løft af cykelparkering er allerede et budgetinitiativ til udvalgets drøftelser (tidl. budgetinitiativ 9, "Pulje til cykelparkering ved hospitaler"). Administrationen foreslår derfor, at der nedsættes et budgetinitiativ om en pulje til stoppestedsforbedringer ved hospitalerne og/eller mere inviterende og trygge forbindelser på hospitalsmatriklerne. Ved procesplanen for mobilitetsanalyserne indgår "Pulje til stoppestedsforbedringer" og "Pulje til mere inviterende og trygge forbindelser på hospitalsmatriklerne" som større tværgående tiltag, som vurderes til at have en effekt på sammenhæng i det kollektive trafiksystem, flere passagerer og reduktion af CO₂-udledningen. Tiltagene og anbefalingerne, som er grupperet i de to puljer, der kan gennemføres i 2024 eller senere.

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2024	2025	2026	2027
Etableringsudgifter	3,0			
Løn				
Øvrig drift				
Udgifter i alt	3,0			

Personale (antal)	2024	2025	2026	2027
Årsværk				

Midlerne kan skaleres op og ned og fordeles over flere budgetår. Hvis der ønskes en bred indsats for mere inviterende og trygge forbindelser på hospitalsmatriklerne, skal midlerne skaleres op. En pulje til stoppestedforbedringer ved hospitalerne skal finansieres af den regionale udviklingskasse, og en pulje til mere inviterende og trygge forbindelser på hospitalsmatriklerne skal finansieres af sundhedskassen. Hvis der ønskes en pulje til både stoppestedsforbedringer ved hospitalerne og mere inviterende og trygge forbindelser på hospitalsmatriklerne, skal finansieringen fordeles mellem sundhedskassen og den regionale udviklingskasse.

Finansiering:

Sundhedskassen	1/2
Den regionale udviklingskasse	1/2
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Region Hovedstaden ønsker at understøtte procesplanen for mobilitetsanalyserne om bedre tilgængelighed og mobilitet til regionens hospitaler. Derfor vil vi afsætte en pulje til stoppestedsforbedringer ved hospitalerne og/eller inviterende og trygge forbindelse på hospitalsmatriklerne.

Initiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget vil bidrage til FN's verdensmål 11, "Bæredygtige byer og lokalsamfund", og verdensmål 12 "Ansvarligt forbrug og produktion", da det vil være med til at reducere miljø- og klimapåvirkningen fra regionens medarbejdere, patienter og pårørende ved, at færre vil køre i bil og i stedet anvende kollektiv transport eller andre grønne mobilitetsformer.

INITIATIV 8.2: Flere aftenafgange på Frederiksværkbanen

Fremsat af: Udvalget for Trafik og Regional Udvikling

Formål og indhold:

Forslaget skal øge antallet af passagerer på Frederiksværkbanen ved at gøre den mere attraktiv. I dag er der tre afgange i timen i dagtimerne og kun en afgang i timen om aftenen. Flere afgange om aftenen vil derfor:

- Gøre toget til et stærkere alternativ til bilen gennem hele dagen
- Gøre det nemmere at besøge kulturtilbud og lign. i Hillerød og København
- Reducere den samlede udledning af CO₂ i regionens geografi

Movia estimerede i september 2022, at passagerantallet kan øges i alt med 71.000 årligt, hvilket vil gøre lokalbanen mere selvfinansierende. At øge antallet af afgange om aftenen vil derfor øge lokalbanens konkurrencedygtighed over for bilen.

Det foreslås at lægge en afgang mere ind i timen om aftenen. Idet det er en afgang mindre end i dagtimerne kræver det ikke ekstra materiel.

Administrationens vurdering:

En driftsudvidelse på Frederiksværkbanen til to afgange pr. time efter klokken 20 på hverdage er vurderet til at medføre et øget passagertal på ca. 71.000 årligt. De ekstra billetindtægter, som følge af de ekstra passagerer, er vurderet til at dække lidt over 70% af omkostningerne forbundet med driftsudvidelsen. Netto giver det Region Hovedstaden et øget driftstilskud på 0,7 mio. kr. årligt.

Driftsudvidelsen gælder på hverdage frem til sidste togafgang omkring midnat. Movia vurderer, at selvfinansierungsgraden på Frederiksværkbanen vil stige en lille smule fra 71,3% til 71,4%.

Hvis driftsudvidelsen kombineres med budgetinitiativet "Bedre drift og flere passagerer med Frederiksværkbanen", vil den ene af de to togafgange pr. time om aftenen være et hurtigtog i stedet for stoptog. Ellers vil begge afgange være stoptog.

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2024	2025	2026	2027
Etableringsudgifter				
Løn				
Øvrig drift	0,4	0,7	0,7	0,7
Udgifter i alt	0,4	0,7	0,7	0,7

Personale (antal)	2024	2025	2026	2027
Årsværk				

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Regionen arbejder for at styrke den kollektive trafik og har derfor besluttet at udvide driften på Frederiksværkbanen fra én til to togafgange pr. time efter klokken 20 på hverdage. Dette vil gøre den kollektive trafik mere konkurrencedygtig og tiltrække flere passagerer i regionens lokaltog.

Initiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Initiativet understøtter FN's verdensmål 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund ved at forbedre kollektiv trafik og borgernes mulighed for at transportere sig på tværs af geografiske strækninger med kollektiv trafik.

INITIATIV 8.3: Tilslutning til opgaveudvalgets anbefalinger med fokus på busfremkommelighed og øget tryghed i den kollektive trafik

Fremsat af: Udvalget for Trafik og Regional Udvikling

Formål og indhold:

Det skal gøres mere attraktivt at rejse med bus, tog og cykel. Det foreslås derfor, at der udarbejdes en plan for opfølgning på anbefalingerne fra opgaveudvalget "Rejsen med bus, tog og cykel" om hvordan og hvornår, de kan gennemføres.

Udvalget anbefalede fx bedre fremkommelighed for busser og øge trygheden i den kollektive trafik.

Passagererne vil gerne have, at deres kollektive transport kører hurtigt og rettidigt. Bedre busfremkommelighed vil gøre det mere attraktivt at tage den kollektive transport, idet passagererne vil komme hurtigere frem, og faren for forsinkelser kan blive mindsket.

Region Hovedstaden har tidligere været med til at sikre bedre busfremkommelighed i form af kortere strækninger med busbaner, signalprioritering i kryds og opgradering af stoppesteder. Det arbejde ønsker vi igen at sætte fokus på i samarbejde med interesserede kommuner, som skal bidrage med eventuel medfinansiering. Derfor skal Region Hovedstaden afsætte en pulje til arbejdet med bedre busfremkommelighed i de kommende år. Forslaget er skalérbart.

Mange borgere føler sig desværre utrygge, når de færdes i den kollektive trafik. Det gælder i særlig grad på stationer og lige i nærheden af dem, hvilket er med til at gøre, at folk tager den kollektive trafik i mindre grad ("Utryghed på stationer", Passagerpuls, Forbrugerrådet Tænk, september 2019). Derfor skal vi investere i øget tryghed i den kollektive trafik.

Region Hovedstaden skal være med til at sikre, at det er en tryk oplevelse at køre i offentlig transport, således at den manglende tryghed ikke afholder folk fra at tage den kollektive transport. DSB har indført tryghedsvagter ved visse stationer, som er der i mindre tidsrum, men det kan stadigvæk medføre udfordringer der, hvor man eksempelvis skal skifte til en bus, eller når tryghedsvagterne ikke er der. Det skal være trygt at benytte forskellige transportmidler på sin rejse i Region Hovedstaden. Det gælder også ved de mindre stationer, hvor der ikke kører tog fra DSB.

Trygheden kan øges ved at skabe bedre overblik og plads på stationer, så skilte, søjler, skure el.lign. ikke begrænser udsynet og ikke er med til at skabe utryghed. Derudover skal der skabes mere lys, så der ikke er mørke hjørner eller passager på selve stationen eller på de adgangsveje tæt på, hvor folk ankommer og forlader stationen.

Administrationens vurdering:

Opgaveudvalget er kommet med seks anbefalinger til forbedring af den kollektive trafik i regionen, herunder "Bussen har førsteprioritet" og "Det gode knudepunkt", [link til anbefalinger](#). Anbefalinger til det gode knudepunkt omfatter bl.a., at det skal være trygt at komme til, og at være på stationen. Det foreslås, at budgetinitiativet besluttet som en videreudvikling af regionens igangværende indsatser for hhv. prioritering af bussen på vejene og trygge stationsmiljøer.

Regionens investeringskatalog for busfremkommelighed (2022) indeholder forslag til, hvordan bussen kan prioriteres på vejene, samt forslag til forbedring af stationsmiljøer. Administrationen er i dialog med relevante kommuner om projekter fra kataloget. Mulige projekter omfatter etablering af signalanlæg, busbane, trafikstyring og busprioritering, der alle er med til at få bussen hurtigere frem.

Mulige projekter omfatter desuden opgradering af ventefaciliteter, som kan skaleres med way-finding og mindre tiltag for at styrke byrummet og aktivitet til/fra stationen.

Ud over investeringskataloget er der igangsat tiltag for at øge trygheden omkring tre lokalbanestationer, som følge af arbejdet med tryghed omkring de nye letbanestationer. Dette initiativ vil kunne udbredes til flere lokalbanestationer i samarbejde med Lokaltog.

Det foreslås at prioritere forslag fra regionens investeringskatalog, som kan finansieres sammen med kommuner og med støtte fra statslige puljer. Regionen er ikke vejmyndighed og er derfor afhængig af samarbejder. Ved overskydende midler foreslås det at udbrede initiativer for at øge trygheden ved lokalbanestationer, som regionen finansierer 100%.

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2024	2025	2026	2027
Etableringsudgifter	1,0	1,0	0,5	
Løn				
Øvrig drift				
Udgifter i alt	1,0	1,0	0,5	

Personale (antal)	2024	2025	2026	2027
Årsværk				

Projekter kan skaleres ift., hvor mange/og hvilke projekter der igangsættes. Midler vil blive prioriteret til projekter fra investeringskataloget, hvor sammenfinansiering med kommuner og stat kan opnås. Projekter fra kataloget omfatter etablering af signalanlæg, busbane, trafikstyring og busprioritering, der alle er med til at få bussen hurtigere frem. Da midler ikke kan flyttes mellem årene, foreslås det at fordele midler over 3 år, da flere projekter vil skulle afvente tilkendegivelse af statslig medfinansiering, og der vil skulle udarbejdes projektering før etablering af anlæg (busfremkommelighedsprojekter). Overskydende midler i de respektive år kan anvendes til tryghedsfremmende tiltag, fx omkring lokalbanestationerne, som kan omfatte rydning af buskads, installation af lys, opgraderede venteforhold samt tiltag, der fremmer liv omkring stationerne.

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Vi skal sikre, at det gøres mere attraktivt at rejse med bus, tog og cykel end i dag. Der afsættes midler til at imødekomme opgaveudvalgets anbefalinger med fokus på busfremkommelighed og øget tryghed i den kollektive trafik.

Initiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Initiativet understøtter FN's verdensmål 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund ved at forbedre kollektiv trafik, og borgernes mulighed for at transportere sig på tværs af geografiske strækninger med kollektiv trafik.

INITIATIV 8.4: Pilotforsøg med selvkørende busser

Fremsat af: Udvalget for Trafik og Regional Udvikling

Formål og indhold:

Tilslutningen til den kollektive trafik er faldende, men samtidig bliver nye teknologiske muligheder udviklet. Vi ønsker, at Region Hovedstaden går forrest med at bane vejen for fremtidens teknologiske løsninger inden for kollektiv transport.

Vi ønsker, at Region Hovedstaden i samarbejde med interesserede kommuner lancerer pilotforsøg med selvkørende busser. Der er allerede blevet lavet enkelte mindre forsøg i Danmark med selvkørende busser. Nu ønsker vi at udvide dette ved, at Region Hovedstaden laver en pulje til pilotforsøg med selvkørende busser, hvor kommunerne kan søge om at være med.

Kommunerne skal bidrage med medfinansiering til pilotforsøgene, således at den lokale forankring sikres. Pilotforsøgene med selvkørende busser skal medvirke til, at vi får den nødvendige viden til at kunne udvikle fremtidens trafikale løsninger og sikre, at Region Hovedstaden er i førertrøjen på dette område. Derudover skal de selvkørende busser i forsøgsperioden være med til at understøtte, at flere borgere har en reel mulighed for at transportere sig i kollektiv transport. Ved en mindre selvkørende bus er der nemlig gode muligheder for, at den kan køre på ruter, hvor der ellers ville være få mennesker, og en normal rutebus således ville være meget omkostningstung.

Administrationens vurdering:

Der har været flere forsøg med selvkørende busser i Danmark i løbet af de seneste år (fire) – bl.a. på sygehuse i Region Sjælland og på DTU. Region Hovedstaden har medfinansieret projektet ved først Køge Sygehus (indendørs) og siden Slagelse Sygehus (udendørs i blandet trafik) sammen med Movia, Metroselskabet og Region Sjælland.

En fælles udfordring for forsøgene med selvkørende busser har været lange ansøgnings- og godkendelsesprocesser, hvor forsøg først skal godkendes af Færdselsstyrelsen og efterfølgende politisk. Tidligere forsøg viser, at processen kan forventes at tage to år.

Generelt har forsøgene i Danmark været foretaget med små shuttlebusser, der kører ved lav hastighed. Grundet de lange processer har forsøgene været udført med forældet teknologi. Den førerløse teknologi er dog i rivende udvikling, særligt i USA, hvor selvkørende biler kører ved relative høje hastigheder. Teknologien er primært drevet af bilindustrien, hvorfor forsøg og udvikling særligt er målrettet biler. Teknologien, der anvendes i de selvkørende biler, bør dog kunne anvendes i en bus, der dog skal bygges.

Der er også eksempler tættere på, hvor Hamborg (kommune) er udnævnt, som Metropolitan Mobility Model Region, hvor der skal afprøves banebrydende mobilitetsinnovation i Hamborg som en testplads. En af de første foreslåede forsøg er at operere med 10.000 autonome køretøjer i 2030. Disse omfatter fragt, offentlig transport og taxatjenester.

Grundet den lange og svære ansøgnings- og godkendelsesproces med dertilhørende risiko for at gennemføre forsøg med forældet teknologi, anbefaler administrationen ikke at afsætte midler til en pulje til pilotforsøg med selvkørende busser.

Såfremt det ønskes at gennemføre forsøg med selvkørende busser, anbefaler administrationen ikke at oprette en pulje, som kommuner kan søge medfinansiering fra til projekter af følgende årsager:

1. Kommunernes økonomi er presset.
2. De lange processer gør det uattraktivt for kommuner med begrænsede ressourcer at tage initiativ til forsøg med selvkørende busser.
3. En pulje er svær at administrere for regionen, da der ikke kan overføres midler over budgetårene. Det er en udfordring ift. flerårige projekter med usikkerhed ift. tidsplaner grundet de lange og svære ansøgnings- og godkendelsesprocesser.

I stedet anbefaler administrationen at indsamle viden fra Hamborg, og at projektet drives af regionen selv, men dog opsøgende ift. medfinansiering fra kommuner, private aktører og/eller EU i et partnerskab. Der vil også være behov for samarbejde med en eller flere kommuner omkring lokalitet og brug af veje eller stier.

Tidligere pilotforsøg har haft større millionbeløb som budget, hvorfor mange af projekterne havde søgt medfinansiering fra EU-programmer. Der forventes derfor behov for et større millionbeløb for at kunne gennemføre pilotforsøg.

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2024	2025	2026	2027
Etableringsudgifter			7,5	7,5
Løn			0,6	0,6
Øvrig drift				
Udgifter i alt			8,1	8,1

Personale (antal)	2024	2025	2026	2027
Årsværk			1	1

Etableringsudgifterne er et estimat baseret på budgetter for tidligere projekter og er estimeret for et enkelt selvkørende bus-projekt uden medfinansiering. Hvis der ønskes flere projekter, vil der være behov for at afsætte flere midler. Midler til projektet vil først kunne anvendes i 2026, da det tager to år at få godkendt et projekt. Hvis der afsættes midler til projektet, anbefales det først at sætte det i gang i 2026, da erfaring er, at det tager to år for at få en godkendelse af Færdselsstyrelsen.

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Region Hovedstaden ønsker at gå forrest ved udvikling af ny teknologi og den kollektive trafik. Vi ser et stort potentiale i selvkørende busser, der kan medvirke til at skabe mere mobilitet og gøre den kollektive trafik mere attraktiv.

Initiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget vil især bidrage til verdensmål 9, da forslaget vil fremme innovationen og udviklingen af grønne teknologier indenfor kollektiv trafik og bæredygtig, grænseoverskridende infrastruktur.

9. MILJØ- OG KLIMAUDVALGET

INITIATIV 9.1: Indsats mod PFAS og forureningsbekæmpelse – mere fokus på forskning, kortlægning og oprensning

Fremsat af: Miljø- og Klimaudvalget

Formål og indhold:

PFAS-forureninger er så omfattende, og vi har så få redskaber til at løse denne store udfordring, at vi er nødt til at intensivere samarbejdet med forskning om at udvikle nye metoder og skaffe mere viden om hvordan oprensning af PFAS kan gøres.

Det foreslås, at administrationen tager kontakt til relevant forskning og etablerer rammerne for et mere målrettet forskningssamarbejde. Der afsættes 500.000 kr. til projektet.

Herudover ønskes kortlægningen af PFAS-forurening intensiveret. Dette kan fx gøres ved, at studerende fra faglig relevante uddannelsesinstitutioner hjælper med at tage prøver i forbindelse med kortlægning af forurenede områder på særligt daginstitutioner. Vi ønsker 1,5 mio. afsat hertil.

Den konkrete forureningsbekæmpelse er afhængig af de midler, der afsættes hertil. Der ønskes et forslag til opprioritering, så flest mulige midler anvendes til sikring af drikkevand/ grundvandsreserverne. Administrationen bedes udarbejde et forslag til opprioritering, så indsatsen for forureningsoprensning og grundvandssikring øges.

Administrationens vurdering:

Regionen bruger årligt ca. 160 mio. kr. på at kortlægge, undersøge og oprense forurenede jord. Indsatsen udføres i henhold til Jordplan 2, hvor det primære fokus er beskyttelse af grundvandet. Frem mod 2030 er målet at beskytte 85 % af grundvandet mod forurening med klorerede opløsningsmidler og lignende grundvandstruende stoffer (fx pesticider og PFAS).

Omfanget af opgaven med håndtering af PFAS-forurening er endnu ikke kendt, men opgaven med beskyttelse af grundvandet er vokset både pga. øget antal brancher, der har brugt PFAS, men primært fordi grænseværdierne i juni 2021 blev sænket betydeligt.

Regionerne og andre parter er i gang med at udrede problemets omfang, men det fremstår tydeligt, at der bliver behov for at udvikle og teste rensemetoder for både jord og grundvand.

Udviklingsprojekt

Administrationen er i gang med udvikling og afprøvning af metoder til rensning af oppumpet vand fra afværgeboringer. Her samarbejdes med de førende virksomheder på området.

Der udestår viden om oprensning af jord samt grundvandsfaner (hvor vandet ikke pumpes op). Men mange forskningsinstitutioner og firmaer i ind- og udland arbejder på at udvikle egnede metoder.

Det foreslås at igangsætte et udviklingsprojekt i tre trin:

Trin 1: En kortlægning af de udviklings- og forskningsprojekter, der arbejder med jord- og grundvandsoprensning af PFAS-forurening.

Trin 2: En sammenligning af de forskellige metoders fordele og ulemper, herunder anvendelsesområde, omkostninger, sikkerhed for effekt og bæredygtighed.

Trin 3: Test af en eller flere af de mest lovende metoder på en repræsentativ PFAS-lokalitet, alternativt i testopstillingen på Innovationsgaragen.

Administrationen foreslår at gennemføre projektet i 2024 sammen med både forskere og private firmaer, så det sikres at den nyeste viden såvel som praktiske aspekter inddrages. Regionen har medarbejdere med stor erfaring i at drive sådanne projekter, og med stor viden om både oprensning og PFAS. Det anslås, at projektets trin 1 og 2 vil kunne løses med 0,8 mio. kr. (inkl. ½ årsværk), og at trin 3 kan løses med 1 mio. kr. og finansieres af basisbevilling til miljøområdet i 2024. Dette 1-årige projekt gennemføres således uafhængig af øvrige nedenfor beskrevne dele af budgetforslaget.

Udbyttet af projektet bliver, at regionen er klar til at igangsætte fuldskala PFAS-rensning på de lokaliteter, der viser sig at udgøre en risiko. I løbet af projektet kan der opstå udfordringer med selv den mest lovende teknik. Dette kan kræve yderligere udvikling, før teknikken er helt klar til fuldskala.

Samlet opprioritering af grundvandsindsatsen

Sideløbende med udvikling af nye metoder foreslås en varig opprioritering af oprensningsindsatsen. Inden der kan udføres oprensning, er det nødvendigt at identificere de grunde, hvor forureningen udgør en risiko for grundvandet og hvor en oprensning vil have en mærkbar effekt. Det er således en forudsætning for øget oprensning at identificere relevante grunde via kontinuerlig kortlægning, undersøgelse og robust risikovurdering. En samlet varig opprioriteret indsats på 6 mio. kr. pr. år, heraf 2 årsværk, forventes at kunne give en mærkbar effekt og reducere en ellers forventet øget kortlægnings-, undersøgelses- og oprensningshorisont. Indsatsen omfatter bl.a. køb af udbudte rådgiver- og entreprenørydelser i form af historiske redegørelser, forureningsundersøgelser, risikovurderinger og etablering af afværgeanlæg. Årsværkene placeres i administration, som kan udbyde og styre rådgiver- og entreprenørydelserne.

Opprioritering af grundvandsindsatsen vil skulle ske under hensyn til at den nødvendige opbygning af både viden og kapacitet hos regionen, miljørådgivere og entreprenører herunder eventuelt brug af studerende.

Indhentning af forsinket kortlægningsindsats

I 2023 har regionen prioriteret at få overblik over PFAS-kilder på børneinstitutioner og om nødvendigt udføre forureningsundersøgelser og afværge PFAS-forurening. Denne indsats er opprioriteret i 2023 og flytter derfor ressourcer fra den klassiske kortlægning og undersøgelse. Det foreslås at indhente kortlægningsindsatsen i 2024 ved en 1-årig bevilling, hvor der i alt tilføres 1,5 mio.kr. (inkl. 1 årsværk) til denne opgave. Regionen bruger studentermedhjælpere til dele af den administrative sagsbehandling. Regionen tager dialog med rådgiverne, som planlægger og gennemfører feltundersøgelserne, om at bruge studerende til relevante delopgaver.

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2024	2025	2026	2027
Etableringsudgifter				
Løn	2,1	1,2	1,2	1,2
Øvrig drift	6,2	4,8	4,8	4,8
Udgifter i alt	8,3	6,0	6,0	6,0

Personale (antal)	2024	2025	2026	2027
Årsværk	3,5	2	2	2

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Indsatsen med beskyttelse af grundvandet intensiveres for hurtigst muligt at beskytte så meget grundvand som muligt. Indsatsen har hidtil været koncentreret om opsporing og afværge af forurening med klorerede opløsningsmidler. Men i de senere år er forureninger med pesticider og PFAS dukket op. Opgaven er især vokset, da antallet af PFAS-brancher er vokset og grænseværdierne er sænket betydeligt. Der behov for at øge viden om håndtering af PFAS, herunder undersøgelse, risikovurdering og oprensningsteknikker.

Initiativets understøttelse af FN's verdensmål:

Forslaget bidrager til verdensmål 6 (Rent vand og sanitet), da indsatsen skal være med til at oprense og forhindre forurening af regionens drikkevand.