

Initiativer fra de stående udvalg til budgetforhandlingerne 2025 - 2028

Regional udvikling

Indhold

BUDGET 2025-2028	4
6: MILJØ- OG KLIMAUDVALGET	5
INITIATIV 6.2: Flere midler til jordoprensningsindsatsen	5
INITIATIV 6.3: Regionale materialestationer til brugte byggematerialer	7
INITIATIV 6.4: "Living Lab" der skal sætte fokus på den grønne udvikling	10
7: UDVALGET FOR TRAFIK OG REGIONAL UDVIKLING	13
INITIATIV 7.1: Natbetjening i den regionale kollektive trafik	13
INITIATIV 7.2: En regional trafikstrategi	16
INITIATIV 7.3: Letbanestrækning med stop på Hvidovre Hospital	19
INITIATIV 7.4: Aftendrift på Frederiksværkbanen	21
INITIATIV 7.5: Flere passagerer med Frederiksværkbanen	23
TEKSTFORSLAG 7.6: Tryghed og vished for brugerne af kollektiv trafik	25

BUDGET 2025-2028

Nr.		2025	2026	2027	2028
	REGIONAL UDVIKLING	Mio. kr.	Mio. kr.	Mio. kr.	Mio. kr.
6.0	Miljø- og Klimaudvalget (Se også Sundhedsområdet)				
6.2	Flere midler til jordoprensningsindsatsen	2,0	2,0	2,0	-
6.3	Regionale materialestationer til brugte byggematerialer	2,7	0,7	0,7	0,7
6.4	"Living Lab" der skal sætte fokus på den grønne udvikling	0,5	0,8	0,7	-
	I alt Miljø- og Klimaudvalget	5,2	3,5	3,4	0,7
7.0	Udvalget for Trafik og Regional Udvikling				
7.1	Natbetjening i den regionale kollektive trafik	0,2	-	-	-
7.2	En regional trafikstrategi	0,5	1,0	1,0	1,0
7.3	Letbanestrækning med stop på Hvidovre Hospital	0,5	-	-	-
7.4	Aftendrift på Frederiksværkbanen	0,4	0,7	0,7	0,7
7.5	Flere passagerer med Frederiksværkbanen	-	-	-	-
	Tekstforslag:				
7.6	Tryghed og vished for brugerne af kollektiv trafik	-	-	-	-
	I alt Udvalget for Trafik og Regional Udvikling	1,6	1,7	1,7	1,7
	I alt Regional Udvikling	6,8	5,2	5,1	2,4

6: MILJØ- OG KLIMAUDVALGET

INITIATIV 6.2: Flere midler til jordoprensningsindsatsen

Fremsat af: Miljø- og klimaudvalget

Formål og indhold:

Vi ønsker at fortsætte det mangeårige arbejde med jordoprensning, bl.a. gennem et forskningsbaseret samarbejde. Vi mener, at en markant udvidelse af jordoprensningsarbejdet kræver udvikling af nye og mere omkostningseffektive metoder. I sidste ende skal det arbejde bidrage til at sikre vores rene drikkevand.

Sidste år blev ikke alle midler afsat til jordoprensning anvendt dertil. Det forlyder, at det nu er muligt at finde de ekspertressourcer, der skal til for at øge jordoprensningsindsatsen.

Derfor ønsker vi, at der i 2025 afsættes 5 mio. kr. til forøget indsats for jordforurening og sikring af overfladevand. Konkret udmøntning sker efter anbefaling fra administrationen, som er blevet bedt om at kigge på, hvordan evt. ekstra midler gør mest gavn.

Administrationens bemærkninger:

Regionen bruger årligt ca. 160 mio. kr. på at kortlægge, undersøge og oprense forurenet jord og grundvand. 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).

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.

Det er nødvendigt at udvikle nye metoder, der kan sikre en optimering af undersøgelser og udvikling af effektive oprensningsteknikker. Især set i lyset af, at PFAS er et nyt stof, hvor der endnu ikke er opbygget en solid viden om og erfaring med de mange tusinde stoffers opførsel i jord og grundvand.

Det nuværende budget er allerede med til at sikre grundvandet. En opprioritering af indsatsen med udvikling af undersøgelses- og oprensningsteknikker på især PFAS-forureninger forventes at kunne optimere den indsats, der udføres for de nuværende ressourcer. Administrationen anbefaler, at der i tre år afsættes 2 mio. kr. om året, herunder 1 årsværk til igangsætning, styring og implementering af udviklingsprojekter.

Indsatsen omfatter bl.a. udvikling af metoder til undersøgelser og oprensning af PFAS-forureninger i samarbejde med rådgivere, universiteter og forskningsinstitutter.

Indsatsen taler ind i den regionale udviklingsstrategi, hvor regionen tager ansvar for forureninger, der truer jord, grundvand og vandmiljø, samt styrker de tværfaglige samarbejder om mere effektiv jordoprensning.

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2025	2026	2027	2028
Etableringsudgifter				
Løn	0,6	0,6	0,6	
Øvrig drift	1,4	1,4	1,4	
Udgifter i alt	2,0	2,0	2,0	

Personale (antal)	2025	2026	2027	2028
Årsværk	1	1	1	

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Regionen skal forhindre, at forurenede stoffer, som for eksempel PFAS, pesticider og klorerede opløsningsmidler når vores grundvand og skader borgernes sundhed. Det er en kompleks opgave, som kræver en stor indsats mange år frem.

De seneste års undersøgelser af PFAS-forureninger viser, at viden om stoffernes opførsel i jorden og grundvandet er begrænset, og udvalget af oprensningsteknikker er minimalt. Der er derfor brug for udvikling af undersøgelses- og oprensningsteknikker overfor PFAS-forureninger. Udviklingen af metoder skal ske i tæt samarbejde på tværs af vidensinstitutioner, universiteter og virksomheder, så vi fortsat kan sikre grundvandet overfor borgerne.

Til initiativet afsættes 2,0 mio. kr. om året i 2025-27.

INITIATIV 6.3: Regionale materialestationer til brugte byggematerialer

Fremsat af: Miljø- og klimaudvalget

Formål og indhold:

På MKU 24/4 2024 holdt administrationen et oplæg om projekt "Regionale materialestationer til brugte byggematerialer". Det er bestemt en nødvendig løsning både for at mindske brugen af råstoffer og for at mindske behovet for deponering/afbrænding. Kan der gives et bud på, hvad der evt. skal afsættes i budget 2025 for at give projektet "luft under vingerne"?

Administrationens bemærkninger:

Formålet med forslaget er at fremme cirkulært byggeri ved at understøtte strømme af byggematerialer til genbrug og genanvendelse gennem etablering af fysiske materialestationer, hvor brugte byggematerialer og sekundære råstoffer til byggeriet midlertidigt kan oplagres og klargøres.

Udgangspunktet for cirkulært byggeri er at reducere ressourcebehovet ved at transformere eksisterende bygninger og materialer fra tidligere benyttelse til genanvendelse i fremtidige bygninger. En stor udfordring for cirkularitet i bygge- og anlægssektoren er at matche udbud og efterspørgsel af genanvendelige materialer. En væsentlig barriere er at opbevare sekundære materialer fra nedrivninger midlertidigt, indtil de kan bruges i et nyt byggeri.

Region Hovedstaden har derfor igangsat "*Undersøgelse af mulighederne for etablering af materialestationer til brugte byggematerialer og sekundære råstoffer til byggeriet*". Undersøgelsen er ikke afsluttet, men peger foreløbigt på, at det er nødvendigt med flere materialestationer i hovedstadsregionen til især de store mængder af mursten og beton, der kan genbruges og genanvendes.

Det er derfor relevant at starte en indsats for at understøtte det kommercielle marked i at etablere fysiske materialestationer, der kan modtage, klargøre og sælge beton og mursten til genanvendelse.

Derudover er det relevant at igangsætte en indsats for at understøtte etableringen af en fælles offentlig materialestation for regioner og kommuner. Som bygherre har regionen også selv behov for at kunne oplagre materialer fra egne nedrivninger, til de kan bruges igen. Det samme oplever bl.a. Københavns og Roskilde Kommune. Etableringen af en eller flere fælles offentlige materialestationer vil være et væsentligt skridt på vejen til både at nå regionens ambitioner for cirkularitet i egne byggerier, samt til at sætte skub i genbrug og genanvendelse indenfor byggesektoren.

Initiativet består således af to tiltag, der kan igangsættes sideløbende, uafhængigt af hinanden:

1. Udvikling af kommercielle materialestationer til beton og mursten

Dette indebærer en detaljeret udvikling af det kommercielle materialestationskoncept med nærmere undersøgelse af ejerskabs- og forretningsmodeller, afdækning af miljømæssige og juridiske problemstillinger samt forhandling med både private parter og offentlige myndigheder om hvordan en materialestation kan realiseres.

2. Etablering af konkret materialestation for regioner og kommuner

Dette indebærer en undersøgelse af økonomi, rammevilkår og betingelser for etablering og drift af en eller flere konkrete materialestationer til materialer fra regionale og kommunale nedrivninger. Det indebærer desuden en forberedende indsats i regionen med at oparbejde interne kompetencer på området. Der er blandt andet behov for overblik over egne nedrivninger og byggerier, undersøgelse af anvendelsesmuligheder samt de økonomiske konsekvenser for regionens egen økonomi, hvis byggerierne skal benytte materialestationen.

Det forberedende arbejde vil danne grundlag for senere politisk beslutning om, hvor vidt det er realiserbart med en offentlig materialestation. Hvis det er realiserbart, udarbejdes et budgetforslag og en handlingsplan med henblik på etablering af én eller flere materialestationer.

Det estimerede budget dækker det forberedende arbejde og kompetenceopbygningen internt i regionen. Det forudsættes at regionen ansætter og aflønner en person, der er tovholder på arbejdet med øget genbrug og genanvendelse af byggematerialer.

Konsekvenser:

Tiltag 1: Udvikling af kommercielle materialestationer til beton og mursten

Økonomi (mio. kr.)	2025	2026	2027	2028
Etableringsudgifter				
Løn				
Øvrig drift	0,5 - 1,0			
Udgifter i alt	0,5 - 1,0			

Personale (antal)	2025	2026	2027	2028
Årsværk				

Udgifter til øvrig drift skal anvendes til køb af konsulentbistand til analyser i forbindelse med udvikling af kommercielle materialestationer til beton og mursten.

Tiltag 2: Etablering af konkret materialestation for regioner og kommuner

Økonomi (mio. kr.)	2025	2026	2027	2028
Etableringsudgifter				
Løn	0,7	0,7	0,7	0,7
Øvrig drift	1,0			
Udgifter i alt	1,7	0,7	0,7	0,7

Personale (antal)	2025	2026	2027	2028
Årsværk	1	1	1	1

Øvrig drift er til konsulentbistand vedr. etablering af offentlig materialestation for regionen og kommuner. Løn er til ansættelse af en konsulent i CEJ, der er tovholder på en øget genanvendelse af byggematerialer i regionens byggerier og forberedelsen af etablering af en offentlig materialestation.

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Region Hovedstaden har som mål i den Regionale Udviklingsstrategi – *Fælles om bæredygtig udvikling* at bidrage til sikre et ansvarligt forbrug af råstoffer. Vi vil være med til at understøtte strømmen af brugt byggemateriale og sekundære råstoffer til byggerisektoren. Det vil vi gøre gennem etableringen af en materialestation, hvor materiale fra nedrivninger kan opbevares og klargøres, inden det kan genanvendes i fremtidige byggerier. Derfor vil Region Hovedstaden afsætte midler, som kan facilitere processen for realisering af kommercielle materialestationer til beton og mursten, samt etablering af en fælles offentligt materialebank.

INITIATIV 6.4: "Living Lab" der skal sætte fokus på den grønne udvikling

Fremsat af: Miljø- og klimaudvalget

Formål og indhold:

Gøre det grønne til en del af vores hverdag. I "Living lab" kan man se, høre, og mærke den grønne udvikling, som bliver en del af vores fremtid.

Man skulle kunne se nem og hurtig genbrug, som kan gavne vores grønne valg, og gøre det nemmere at se ind i en grøn fremtid sammen. Man skal kunne afholde grønne workshops, og det skal være åbent for alle (region, kommune, firmaer, skoler, borgere osv.) som gerne vil diskutere den grønne fremtid.

Vi skal skabe et rum, hvor vi sammen kan skabe forståelse for en grøn retning. På tværs af vores forskellige udgangspunkter, skal det være muligt at finde fælles retning på det grønne.

Når der udvikles/tænkes nyt, skal det præsenteres. Det skal være muligt at udstille løsninger som man gerne vil byde ind med. Mødefaciliteter, hvis man ønsker at diskutere den grønne dagsorden.

Administrationens bemærkninger:

Administrationen ser aktuelt et behov for at synliggøre og skalere de konkrete bud på, hvordan et bæredygtigt hverdagsliv med høj livskvalitet kunne se ud. Og et tilsvarende behov for at skabe rum for dialog på tværs af forskellige aktører og forskellige udgangspunkter - for at der på tværs af aktører kan udvikles fælles grønne fremtidsbilleder og opnås fælles retning på udviklingen.

Administrationen vurderer, at et Living Lab kan være en god ramme for at imødekomme begge behov, og nedenfor beskrives administrationens bud på et "Living Lab Grøn Hverdag".

Formål med et regionalt Living Lab Grøn Hverdag:

- At synliggøre best practice eksempler på, hvordan borgerne kan leve gode bæredygtige liv
- At bringe nøgleaktører sammen i visions- og roadmap-processer for at skabe fælles fremtidsbilleder og fælles forståelse af roller og handlemuligheder i omstillingen
- At sikre solidt fælles vidensgrundlag på tværs af aktører
- At skabe rum for udvikling af nye indsatser og projekter på tværs af offentlige og private aktører og civilsamfund/borgere.
- At skabe et udstillingsvindue for løsninger, der kan bidrage til det gode bæredygtige hverdagsliv

Koncept:

Administrationen foreslår et set-up, hvor regionen indgår samarbejde med 1-2 kommuner, fx en bykommune og en landkommune, som gerne vil være pilotkommuner og udstillingsvindue for konkrete løsninger. Og at dette kombineres med, at regionen faciliterer en række aktiviteter, som involverer aktører, der kan bidrage til omstillingen til bæredygtige hverdagsliv – herunder fx kommuner, erhvervsliv, civilsamfundsorganisationer, vidensinstitutioner og borgere.

Derved opbygges et Living Lab, som både kan fremvise konkrete løsninger i borgernes lokalområde og skabe rum for dialog på tværs af aktører, så der opbygges fælles fremtidsbilleder og nye konkrete samarbejder og udviklingsprojekter med det gode bæredygtige hverdagsliv som omdrejningspunkt.

Målgruppe:

Alle aktører (fx kommuner, civilsamfundsorganisationer, borgere, erhvervsliv og vidensinstitutioner), der kan spille vigtige roller i at tegne nye fremtidsbilleder og skalere på grønne hverdagspraksisser.

Kobling til andre aktuelle dagsordener/initiativer:

Living Lab Grøn Hverdag kan med fordel kobles til regionens involvering i Klimaalliancen, hvor regionen har en rolle i at understøtte kommunerne i arbejdet med udvikling og realisering af de kommunale klimaplaner.

I Klimaalliancen er der et tiltagende fokus på borgernes adfærd og forbrugsmønstre som en væsentlig brik i arbejdet med at sænke kommunens geografiske klimaaftryk, ligesom der også er en efterspørgsel på konkrete erfaringer med løsninger, der batter.

Der er også en god sammenhæng til regionens deltagelse i projektet "Fremtidens Arealanvendelse", hvor der blandt andet er lavet analyser af, hvordan borgernes madvaner og forskellige måder at bo på påvirker klimaaftrykket og biodiversiteten.

Det kan overvejes, om regionens Ungeklimaråd skal gives en rolle i Living Lab Grøn Hverdag. Fx som et rådgivende udvalg, der kan involveres aktivt i nogle af de konkrete Living Lab aktiviteter.

Aktiviteter:

Konkrete aktiviteter under Living Lab Grøn Hverdag kunne fx være:

- Studieture/besøg hos lokale initiativer i de 1-2 pilotkommuner, som demonstrerer grønne hverdagspraksisser
- Rekruttering af husstande/borgere i pilotkommunerne, der har lyst til at fremvise deres egne grønne hverdagsliv, fx hvordan de indgår i en delebilsordning, et grønt madfællesskab, bruger en lokal repair café e.l. Borgerne kan også bidrage med input til Living Lab'et om, hvordan kommuner og andre aktører kan sætte rammer for borgernes omstilling til grønne hverdagsliv.
- Udpegning af en fysisk lokalitet i hver af de to kommuner, der kan fungere som lokalt mødested og facilitet for borgere og andre lokale aktører, der gerne vil engagere sig i konkrete initiativer og/eller facilitere innovation eller dialog om det gode grønne hverdagsliv
- Lave vidensfunderede eksempler på, hvordan bæredygtigt hverdagsliv i hovedstadsgeografiens kontekst og med udgangspunkt i hovedstadsregionens borgeres klima- og ressourceaftryk
- Facilitering af dialog mellem kommuner, civilsamfund, erhvervsliv, vidensinstitutioner og borgere om, hvordan grønne hverdagsliv kunne se ud – og hvordan forskellige aktører kan understøtte rejsen derhen
- Facilitering af workshops, idé- og projektudviklingsprocesser, der kan foranledige nye projekter og samarbejder på tværs af aktører

Ressourcer til indsatsen:

Det vil kræve en medarbejderindsats at skabe et Living Lab, hvilket estimeres til et årsværk.

Der vil også være behov for fysiske rammer til afholdelse af workshops, møder, dialogprocesser m.v. Noget af det vil formentlig kunne huses af regionen selv og de 1-2 pilotkommuner, mens der i nogle sammenhænge vil være brug for at betale for eksterne lokaler.

Herudover vil regionen have behov for konsulentbistand. Det kan fx være til procesfacilitering, til ekstern kommunikation og til udarbejdelse af relevante scenarier, analyser, kortlægninger e.l., der kan understøtte dialog- og udviklingsprocesser.

Budget:

2 mio. kr., fordelt over tre år:

- 1,2 mio. til timer (400.000 kr./år, svarende til 2/3 årsværk per år)
- 600.000 kr. til ekstern konsulentbistand til analyser, facilitering, kommunikation etc.
- 200.000 kr. til eksterne møde-/konferencefaciliteter etc.

Tidshorisont: Medio 2025 til medio 2028

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2025	2026	2027	2028
Etableringsudgifter				
Løn	0,4	0,4	0,4	
Øvrig drift	0,1	0,4	0,3	
Udgifter i alt	0,5	0,8	0,7	

Personale (antal)	2025	2026	2027	2028
Årsværk	0,7	0,7	0,7	

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

I Region Hovedstaden har vi med den Regionale Udviklingsstrategi som mål at understøtte både borgere og kommunerne i den grønne omstilling, og bidrage til partnerskaber og samarbejder, hvor vi i fællesskab arbejder om at udvikle og vælge de bæredygtige løsninger. Derfor afsætter vi midler til at skabe et grønt Living Lab i samarbejde med kommunale partnere, som kan demonstrere og synliggøre konkrete løsninger på et bæredygtigt hverdagsliv for regionens omverden.

7: UDVALGET FOR TRAFIK OG REGIONAL UDVIKLING

INITIATIV 7.1: Natbetjening i den regionale kollektive trafik

Fremsat af: Udvalget for trafik og regional udvikling

Formål og indhold:

I budgettet for 2023 blev der iværksat en analyse af det kollektive net i nattetimerne. Regionen står med natbusserne for en væsentlig andel af denne, og vil arbejde for at efterleve de budgetneutrale anbefalinger, så nettet i højere grad passer til passagerernes behov.

Natbetjeningsanalysen lander inden sommerferien og kommer med budgetneutrale forslag til, hvordan natbusnettet bør omlægges og at køre natdrift på lokalbanerne for at tiltrække flere passagerer. Det bør vi skrive ind i budgettet, at vi vil efterleve.

Administrationens bemærkninger:

I budgetaftalen for 2023 blev der afsat midler til en analyse af den kollektive transports natbetjening på tværs af trafikselskaber i Region Hovedstaden. Urban Creators (UC) har udarbejdet analysen, som præsenterer en række forslag til tiltag for den regionale natbetjening, heriblandt et udgiftsneutralt scenarie. Analysen blev forelagt udvalget for trafik og regional udvikling d. 19. juni 2024. Link til sag: www.regionh.dk/politik/Møde-i-udvalget-for-trafik-og-regional-udvikling-den-19.-juni-2024.sag#2

Det udgiftsneutralt scenarie omfatter en større omlægning af den kollektive trafik om natten (kl. 01-05). Det gælder for både hverdags- og weekendnætter (dvs. fredag-lørdag samt lørdag-søndag).

Omlægning af natbusnettet

Omlægningen af natbusnettet vil medføre, at alle seks N-buslinjer nedlægges og i stedet erstattes af linjer, som kendes fra dagtimerne. Det vil øge genkendeligheden og enkeltheden for kunderne, og samtidig frigøre tilskudsmidler, som i stedet anvendes til at indføre natdrift på S-buslinjer på weekendnætter samt natdrift på hovedparten af lokalbanerne på weekendnætter.

Omlægningen har også konsekvenser, da nogle af de delstrækninger, som de seks N-buslinjer i dag betjener, vil miste deres natdrift ifm. omlægningen. Især strækningerne mellem Folehaven og Solrød Strand Station samt Holte Station og Hillerød Station vil miste natbetjeningen på hverdagsnætter.

Omlægningen vil kræve samarbejde og enighed med flere kommuner, da den også omfatter enkelte kommunalt finansierede buslinjer og N-busser, som medfinansieres af kommuner i Region Sjælland. Derudover skal der findes løsninger med Region Sjælland for de S-busser, som kører i begge regioner.

Med natdrift på S-buslinjerne i weekender vil en større geografi i Region Hovedstaden blive natbusbetjent, bl.a. boligområder i Ballerup, Ishøj, Høje Taastrup, Rødovre, Birkerød, Farum og Glostrup.

Natdrift på lokalbanerne

Med natdrift på lokalbanerne vil Nordsjælland få et markant forbedret kollektivt trafiktilbud på weekendnætter, særligt Frederiksværk, Hundested, Helsingør, Gilleleje, Fredensborg og Helsingør. Tiltaget omfatter ikke 910 Nærumbanen (Jægersborg-Nærum), som UC vurderer ikke er lige så relevant, da det øvrige natbetjente kollektive trafiknet er relativt finmasket om Lyngby/Nærum.

Trafiktilbuddet vil være på bekostning af den lokale busbetjening og betjening af mindre bysamfund. Administrationens og UC vurdering er dog, at det vil gavne langt flere passagerer end omvendt.

Økonomi

Budgetinitiativet er bygget på UC natbetjeningsanalyse, hvor det udgiftsneutrale scenarie omfatter analysens tiltag nr. 1, 3 og 5, som er estimeret til at have følgende effekt på tilskuddet til Movia:

- Tiltag 1: Natdrift på alle S-buslinjer* på weekendnætter (+2,4 mio. kr.)
- Tiltag 3: Natbetjening på lokaltogsstrækninger på weekendnætter (+0,8 mio. kr.)
- Tiltag 5: Forenkling af natbusbetjeningen (-2,8 mio. kr.)

Samlet er der en merudgift på 0,4 mio. kr. årligt i driftstilskud, og det estimeres at give 0,3 mio. flere passagerer om året. Det er muligt at lave justeringer, fx at spare enkelte afgang eller operere med kortere ture på nogle af S-buslinjerne for at gøre scenariet helt udgiftsneutralt.

Hvis budgetinitiativet besluttet og indgår i trafikbestillingen 2025 til Movia, igangsættes omlægningerne af natdriften i midten af 2025, hvilket giver en halvårseffekt på driftsøkonomien for 2025. Driften af natbetjeningen vil dermed have omkostninger på 0,2 mio. kr. i 2025.

*) Natdrift på linje 300S er kun medregnet i 2025 i økonomitabellen herunder, da linjen nedlægges når letbanen åbner. Aktuelt er der ikke planer om natdrift på letbanen, og udgifterne hertil er usikre.

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2025	2026	2027	2028
Etableringsudgifter				
Løn				
Øvrig drift	0,2			
Udgifter i alt	0,2			

Personale (antal)	2025	2026	2027	2028
Årsværk				

Der er indregnet ½-årseffekt i 2025. Fra 2026 forventes initiativet at være udgiftsneutralt.

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Det skal være trygt og enkelt at tage kollektiv trafik hjem om natten. I dag har vi en natbetjening, som ikke følger linjerne fra dagtimerne, hvilket betyder, at der ikke er genkendelighed for de rejsende, når de skal køre med den kollektive trafik om natten.

I budgettet for 2023 blev der iværksat en analyse af det kollektive net i nattetimerne, som viser et løsningsforslag til en omstrukturering af natbetjeningen for regionens bus- og lokalbanelinjer, som kan implementeres næsten udgiftsneutral og i højere grad følger linjerne i dagtimerne. Regionen vil derfor igangsætte arbejdet og dialogen med kommunerne samt Movia og Lokaltog om løsningen for omlægningen af det regionale kollektive natbetjeningsnettet.

INITIATIV 7.2: En regional trafikstrategi

Fremsat af: Udvalget for trafik og regional udvikling

Formål og indhold:

Der udarbejdes en regional trafikstrategi for at styrke den kollektive trafik og cykling frem mod 2035, med hovedmålet at flytte pendlere fra bil til bus, tog, cykling og gang. Det indgår også i strategien at omstille til bæredygtig mobilitet.

Den regionale trafikstrategi skal indgå i KKR Hovedstadens plan, og kan medtænke statens planer, fx investeringer i togdriften. Strategien bør udmøntes årligt af regionsrådet i form af konkrete initiativer til forbedring af fx det strategiske net. De nødvendige investeringer hertil skal søges medfinansieret af staten.

Begrundelse:

I den Regionale Udviklingsstrategi er der opstillet følgende mål:

- I 2035 skal 2/3-dele af alle ture ske med det kollektive, på cykel eller til fods
- Andelen af unge på 16-24 år, der anvender kollektiv transport, cyklen eller samkørsel til deres uddannelse skal stige med 20 %
- 20% flere cykelture i 2030

Hvis det skal kunne lade sig gøre, er det nødvendigt med ekstra investeringer i kollektiv trafik og cykling. En regional trafikstrategi vil strukturere denne indsats og gøre vores trafikinvesteringer mere nære for borgerne.

I den første mobilitetsanalyse fra KKR Hovedstaden er budskabet bl.a., at man regner med 800.000 flere rejsende, heraf 310.000 med bil, hvis vi transporterer os på samme måde som i dag. Det vil forværre trængslen og støjen fra biltrafikken. Derfor er det nødvendigt at tilbyde mere konkurrencedygtige kollektive rejser og give cyklisterne bedre forhold.

Erfaringer fra andre europæiske lande viser, at der skal større investeringer til, for at forbedre forholdene, få flere passagerer, og for at opfylde målene.

Administrationens bemærkninger:

I regionen arbejdes der med målene på mobilitetsområdet i den regionale udviklingsstrategi på flere områder. Dels gennem de årlige RUS (Regionale Udviklingsstrategi) udmøntninger, men også gennem:

- 1) Mobilitetsanalysen, hvor regionen sammen med KKR Hovedstaden og Københavns Kommune er i gang med en analyse af fremtidens trafik i hovedstadsområdet. Analysen har fokus på at fremme kollektiv og aktiv transport samt på at mindske trængslen og klimaeffekter.
- 2) Regionens trafikbestillerrolle, hvor regionen har samlet et katalog af mulige tiltag på lokalbanerne, og hvor der som del af RUS-udmøntningen er foreslået en analyse af det strategiske busnet. Begge dele har til formål at styrke den kollektivtrafik.

- 3) På cykelområdet arbejdes der på flere fronter, bl.a. via sekretariatet for Supercykelstier, og målsætningen om et fuldt udbygget cykelstinet, der øger brugen af cykel regionalt.

Mobilitetsanalyse, som udarbejdes for Region Hovedstaden, KRR og Københavns Kommune, er færdig ved årsskiftet og præsenteres for regionsrådet og KKR Hovedstaden primo 2025. På baggrund af analysen vil der i 2025 blive indledt et arbejde med at udvælge de strategisk vigtigste infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger for hovedstadsområdet – de nye VIP-projekter. Det arbejde vil foregå i samarbejde med KKR Hovedstaden og forventes vedtaget af det kommende regionsråd og det kommende KKR i 2026.

Regionens katalog over mulige udviklingstiltag for lokaltog og den eventuelle analyse af regionens strategiske busnet vil sammen med målene i den regionale udviklingsstrategi indgå i arbejdet med udpegnings af nye VIP-projekter. I forbindelse med arbejdet kan der i 2025 være behov for midler i størrelsesordenen 0,5 mio. kr. til udarbejdelse af mindre supplerende analyser.

Når de nye VIP-projekter forventes vedtaget i 2026 vil der årligt være behov for midler på 1,0 mio. kr. til at arbejde for at realisere projekterne. Det kan fx være yderligere analyser, arrangementer, informationsmaterialer o.l.

Selve realiseringen af VIP-projekterne vil formentlig have et sådant omfang, at statslig finansiering eller i hvert fald medfinansiering vil være nødvendigt. Det gælder også for de projekter, der ligger indenfor regionens og kommunernes handlerum.

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2025	2026	2027	2028
Etableringsudgifter				
Løn				
Øvrig drift	0,5	1,0	1,0	1,0
Udgifter i alt	0,5	1,0	1,0	1,0

Personale (antal)	2025	2026	2027	2028
Årsværk				

Midler kan afsættes under puljen for den regionale udviklingsstrategi.

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Med udgangspunkt i mobilitetsanalysen, som udarbejdes for Region Hovedstaden, KRR og Københavns Kommune, vedtages en række infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger (VIP-projekter) i samarbejde med KKR Hovedstaden. Projekterne skal styrke og sætte retningen for den kollektive trafik og cykling i Region Hovedstaden frem mod 2035. Projekterne har som hovedformål at flytte trafikanter fra bil til bus, tog, cykling og gang for at fremme bæredygtig mobilitet i hele Region Hovedstaden. I overensstemmelse med målsætningerne i Den Regionale Udviklingsstrategi.

Der afsættes 0,5 mio. kr. i 2025 til analysearbejde og efterfølgende 1,0 mio. kr. om året fra 2026 til arbejdet med at få realiseret projekterne.

Selve realiseringen af de valgte projekter vil kræve betydelig statslig finansiering og medfinansiering. Der afsættes derfor en årlig pulje til udarbejdelse af analyser, informationsmateriale, arrangementer m.v., som kan fremme realiseringen af VIP-projekterne.

INITIATIV 7.3: Letbanestrækning med stop på Hvidovre Hospital

Fremsat af: Udvalget for trafik og regional udvikling

Formål og indhold:

Amager Hvidovre Hospital er fortsat uden en tidssvarende, højklasset kollektiv dækning. Med åbningen af Hovedstadens Letbane i 2025 og den kommende åbning af Metrostation på København Syd, synes det stadig mere oplagt at forbinde den hastigt voksende Kbh Syd station med den kommende Letbanelinje – og hermed endelig skabe en forbindelse, der omfatter Hvidovre Hospital.

Socialdemokratiet ønsker en analyse og en screening af, hvordan og hvad en linjeføring vil betyde. Vi er bekendt med, at der tidligere har været udviklet forslag, men ingen som tager den seneste udvikling i ed, herunder en vurdering af passagergrundlag for en sådan linjeføring.

I første omgang et genbesøg af tidligere planer, dialog med relevante interessenter, bl.a. Metroselskabet og berørte kommuner, for at afdække realismen og opbakningen til at gå videre med en egentlig forundersøgelse.

Administrationens bemærkninger:

En egentlig forundersøgelse forventes at kræve opbakning og medfinansiering fra flere aktører, herunder også statslige, grundet udgiften og omfanget af forundersøgelsen.

Der kan udarbejdes et overblik af resultaterne fra de tidligere gennemførte analyser og screeninger af højklasset kollektiv trafik til Hvidovre Hospital, herunder afdækning af kommuner og trafikselskabers nyeste arbejder. Overblikket kan forelægges udvalget til videre drøftelse, samt proces for dialog med aktørerne.

Betjeningen af Hvidovre Hospital med højklasset kollektiv trafik bliver og har været undersøgt ad flere omgange:

- Regionen har sammen med Københavns, Frederiksberg og Hvidovre Kommuner gennemført screeninger af BRT, Letbane og Metro fra København Syd (tidligere Ny Ellebjerg) til Hvidovre Hospital. Trafikudvalget fik præsenteret screeningen på mødet den 27. august 2019 (Rapport vedr. forlængelse fra Ny Ellebjerg)
- Regionen fik udarbejdet en analyse af mulig letbanestrækning/BRTstrækning fra Glostrup til Avedøre samt nordover, som bl.a. undersøgte linjeføringer fra Avedøre Holme til hhv. Gladsaxe Trafikplads og Glostrup st. Trafikudvalget fik præsenteret analysen på mødet den 23. november 2021.
- Hvidovre Kommune har gennemført en screening af metro i højbane fra København Syd til Hvidovre Hospital, inkl. Opførelsen af et Parker&Rejs-anlæg ved hospitalet.
- I infrastrukturplan 2035 er der afsat 525 mio. kr. til statslig medfinansiering til anlæg af BRT til den regionale bus 200S. I øjeblikket pågår en forberedende analyse af BRT på 200S, som

regionen medfinansierer. Den forberedende analyse skal fremme og målrette udarbejdelsen af det endelige beslutningsgrundlag. Bus 200S betjener Hvidovre Hospital, og det vil evt. BRT også gøre.

- Da forlængelsen af metro fra København Syd til Hvidovre Hospital og videre til Rødovre, er et af de fælles VIP infrastrukturprojekter, som Regionsrådet har vedtaget at bakke op om, forventes denne at indgå i den regionale mobilitetsanalyse med KKR og Københavns Kommune. Denne analyse forventes færdig ved udgangen af 2024.

På denne baggrund foreslås det, at der indledningsvis afsættes 0,5 mio. kr. i 2025 til et årsværk eller en ekstern konsulent, som kan varetage opgaven med at arbejde videre med de tidligere analyser i et samarbejde med kommuner, trafikselskaber og staten med henblik at forbedre den kollektive betjening af Amager Hvidovre Hospital.

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2025	2026	2027	2028
Etableringsudgifter				
Løn	0,5			
Øvrig drift				
Udgifter i alt	0,5			

Personale (antal)	2025	2026	2027	2028
Årsværk	1			

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Parterne bag budgetaftalen er enige om at højklasset kollektiv transport til hospitalerne er en vigtig prioritet. Med åbningen af Favrholm st. og Hovedstaden Letbane er de fleste af hospitalerne betjent af skinnebåren transport, men Amager Hvidovre Hospital er forsat uden tidssvarende, højklasset kollektiv dækning. Derfor afsættes der 0,5 mio. kr. til et årsværk, som kan arbejde videre med de tidligere analyser i dialog med kommuner, trafikselskaber og staten.

INITIATIV 7.4: Aftendrift på Frederiksværkbanen

Fremsat af: Udvalget for trafik og regional udvikling

Formål og indhold:

Frederiksværkbanen er en af de mest benyttede blandt regionens finansierede kollektive trafikservices. I forbindelse med konstitueringens mål om at flytte rejsende fra bil til kollektiv trafik og cykling vil vi udvide med en almindelig afgang mere om aftenen.

Begrundelse:

Forslaget skal øge antallet af passagerer på Frederiksværkbanen ved at gøre den mere attraktiv. I dag er der tre afgang i timen i dagtimerne og kun en afgang i timen om aftenen. Flere afgang 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 og gøre lokalbanen mere selvfinansierende. En forøgelse af antallet af afgang om aftenen vil derfor øge lokalbanens konkurrencedygtighed over for bilen.

Forslaget foreslås finansieret gennem en tilsvarende omprioritering fra budgetposten 'Øvrige område/Øvrig Regional Udvikling'.

Administrationens bemærkninger:

En driftsudvidelse på Frederiksværkbanen til to afgang pr. time efter klokken 20 på hverdage er vurderet af Movia til at medføre et øget passagertal på ca. 71.000 årligt. De ekstra billetindtægter, som følge af 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 %.

Med hensyn til en finansiering af aktiviteter på bevillingsområdet Kollektiv trafik via midler fra bevillingsområdet Øvrig regional udvikling henvises til administrationens bemærkninger til budgetinitiativ 7.6, hvoraf det fremgår, at det er et generelt princip for styringen af den regionale udviklingsøkonomi, at der ikke flyttes midler mellem de tre bevillingsområder. Dette for at sikre kontinuitet i de politisk besluttede aktiviteter.

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2025	2026	2027	2028
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)	2025	2026	2027	2028
Årsværk				

Der er indregnet ½-årseffekt i 2025. Af tabellen fremgår brutto-udgiften for bevillingsområdet Kollektiv trafik. Såfremt det besluttes, at finansieringen sker ved en tilsvarende reduktion af aktiviteter på bevillingsområdet Øvrig regional udvikling, vil der være en udgiftsneutral effekt på det samlede område for regional udvikling.

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.

INITIATIV 7.5: Flere passagerer med Frederiksværkbanen

Fremsat af: Udvalget for trafik og regional udvikling

Formål og indhold:

Ved at omlægge køretider på Frederiksværkbanen kan man skabe bedre drift og flere passagerer med Frederiksværkbanen. Ved at indføre flere afgangse kan der skabes hurtigere rejsetid for flere. I 2020 og 2023 blev der drøftet mulighed for ændringer på Frederiksværkbanen. Beregningerne, der blev foretaget dengang, bør genbesøges.

Socialdemokratiet ønsker at undersøge potentialerne, herunder om der kan skabes en økonomisk balanceret løsning, der samlet set skaber flere passagerer på Frederiksværkbanen.

Vi ønsker et oplæg baseret på seneste passagerer data, herunder estimer af billetindtægter. En styrket drift skal også se på muligheder for at skabe mere plads til cyklerne i togene på strækningen.

Vi ønsker en dialog med Halsnæs kommune om, hvordan en øgning af togfrekvensen kan være en serviceforbedring for Halsnæs' borgere.

Administrationens bemærkninger:

På Frederiksværkbanen kører der i dag tre tog i timen i dagtimerne, hvoraf de to er stoptog (som standser ved alle stationer) og ét er hurtigtog (som kun standser ved de største stationer).

Hurtigtoget er 7 minutter hurtigere end stoptoget mellem Hundested og Hillerød. Et forslag om i stedet at køre med to hurtigtog og et stoptog har tidligere været drøftet, og indgår også i den udviklingsplan for lokalbanerne, som regionsrådet forventes at sende i høring den 18. juni 2024.

Da Frederiksværkbanen er en enkeltsporet bane, er driften afhængig af placeringen af krydsningsstationer og den rejsetid, der er imellem disse.

Med åbningen af Favrholm St. i december 2023 er forbindelsen fra Hundested og Frederiksværk mod København blevet forbedret. Passagertal fra 1. kvartal 2024 tyder på en lille passagerfremgang på banen, men det er endnu for tidligt at konkludere med sikkerhed. Der foreligger endnu ikke et tilstrækkeligt datagrundlag for de enkelte stationer eller rejserelationer.

Administrationen anbefaler, at en ændring af standsningsmønsteret på Frederiksværkbanen afventer eventuelle høringssvar i relation til udviklingsplanen. Når høringen er afsluttet, kan høringssvar indgå i en analyse af forskellige scenarier for standsningsmønsteret på banen. Her kan det bl.a. undersøges, hvilke konsekvenser det vil få for rejsetiden og evt. hvilke anlægsinvesteringer, det vil kræve, hvis der skal standses på én eller flere af de mindre stationer med hurtigtoget.

Forud for åbningen af den ombyggede Hillerød St., skal driften på lokalbanerne i Nordsjælland revurderes. Ombygningen af Hillerød St. giver mulighed for at forbinde Frederiksværkbanen med de nordgående baner. Lokaltog og Movia vil præsentere et mere konkret køreplansforslag til dette på et senere tidspunkt.

Angående mulighederne for at skabe mere plads til cyklerne i togene, foreslås det, at Region Hovedstaden sammen med Lokaltog undersøger mulighederne for at udnytte den plads som frigøres i togene i forbindelse med at billetautomaterne (indvendigt i togene) udfases og fjernes fra togene. Dette kan eventuelt kombineres med, at nogle sæderækker erstattes med klapsæder for at frigøre plads til cykler.

Budgetinitiativet har ikke umiddelbart nogle økonomiske konsekvenser, da det i første omgang afgrænses til, at der udføres de ønskede undersøgelser i samarbejde med Lokaltog, Movia og Halsnæs Kommune.

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2025	2026	2027	2028
Etableringsudgifter				
Løn				
Øvrig drift				
Udgifter i alt				

Personale (antal)	2025	2026	2027	2028
Årsværk				

Finansiering:

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Region Hovedstaden vil styrke driften på Frederiksværksbanen ved at indsætte flere hurtigtog, som betyder hurtigere rejsetid for flere rejsende på banen. Det medfører en bedre drift og flere passagerer med toget. Derfor vil regionen igangsætte en undersøgelse og dialog med Lokaltog, Movia og Halsnæs Kommune om at indsætte flere hurtigtog på Frederiksværkbanen.

TEKSTFORSLAG 7.6: Tryghed og vished for brugerne af kollektiv trafik

Fremsat af: Udvalget for trafik og regional udvikling

Formål og indhold:

Det er essentielt for pendlere og rejsende i regionen, at nedskæringerne på den kollektive trafik ikke bliver en ny normal. Derfor aflyses de planlagte besparelser i 2025 og fremover for at sikre tryghed om og vished for de kollektive pendlere.

Konsekvente nedskæringer fører til passagerflugt, hvilket fører til yderligere nedskæringer. Dette er ikke bæredygtigt og modarbejder konstitueringens mål om at arbejde for flere rejser med bus og tog.

Dette er i SF's øjne et centralt mål for hele det regionale område. At finansiere vores budgetunderskud med kollektive nedskæringer er derfor både kortsigtet politik, men også en forkert prioritering.

Administrationens bemærkninger:

Udvalget for trafik og regional udvikling besluttede den 19. juni 2024 at viderebringe forslag til budgetinitiativ om "Tryghed og vished for brugerne af den kollektive trafik", som et tekstforslag.

I budget 2024-2027 blev der besluttet en besparelse på den kollektive trafik på 6 mio. kr. for BO2025.

Administrationen har forelagt for regionsrådet en vurdering af rammer for budget 2025-28, hvor besparelsen på de 6 mio. kr. er udskudt, og derfor har forslaget ikke økonomiske konsekvenser for budget 2025.

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Region Hovedstaden skal sikre en bæredygtig udvikling for regionens mobilitet og arbejde for, at få flere passagerer over i den kollektive trafik. Der blev i budgetaftalen for 2024 planlagt en besparelse på den kollektive trafik på 6 mio. kr. i budgettet for 2025. Besparelser skaber utryghed for brugerne af den kollektive trafik, og er en kortsigtet politik, da vi mister passagerer og dermed billetindtægter, som er grundlaget for økonomien i den kollektive trafik.

Besparelsen på de 6 mio. kr. for 2025 annulleres for at sikre, at regionens pendlere og rejsende i den kollektive trafik ikke skal opleve serviceforringelser, som kan føre til yderligere flugt fra den kollektive trafik.

