



Region Hovedstaden



Danmarks hovedstadsregion
– en international storbyregion
med høj livskvalitet og vækst



Regional udviklingsplan

Forord

Hovedstadsregionen er Danmarks eneste internationale storbyregion. Vi er befolkningsmæssigt den største, og økonomisk den vigtigste. Selvom vi er den mindste af landets 5 regioner, så dækker vores region over store forskelle og variationer: Fra det hektiske byliv på Rådhuspladsen til de fredfyldte solnedgange over strandparkerne. Fra forstadsmiljø i Nivå til internationalt transportknudepunkt i Københavns Lufthavn. Vores region er med sin placering midt i Øresundsregionen en vigtig port til både det øvrige Skandinavien og Nordeuropa.

Hovedstadsregionen har mange kvaliteter. Mange års fælles indsats af myndigheder, erhvervsliv og organisationer har skabt en storbyregion, hvor livskvalitet og vækst går hånd i hånd. Men vi ser også, at væksten og global konkurrence mellem storbyregionerne begynder at sætte rammerne for livskvaliteten under pres. Advarselslamper på så vigtige områder, som den trafikale infrastruktur, uddannelsessystemet og vores natur og miljø er begyndt at blinke.

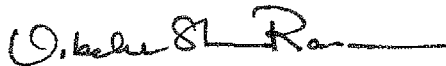
Med den regionale udviklingsplan har vi skabt et bud på en fælles vision og pejlemærker for regionens samlede udvikling. Vi har fået en udviklingsplan som afspejler regionens kvaliteter og styrker, samtidig med at den fokuserer på de konkrete udfordringer, vi har foran os som en international storbyregion.

Den regionale udviklingsplan, som du sidder med i hånden, bygger på dialog. Vi begyndte dialogen med at få et fælles politisk grundlag og en fælles forståelse af, hvordan og med hvem, vi skal udvikle vores region. Vi fortsatte dialogen med borgere, nøgleinteressenter og kommunerne om fremtidens store udfordringer.

Forslaget til den regionale udviklingsplan har været udsendt i debat og høring i perioden 11. marts til 20. maj 2008. Vi modtog omkring 100 høringssvar fra borgere, offentlige myndigheder og interesseorganisationer i Øresundsregionen samt en række klare budskaber fra de tre velbesøgte regionale debatmøder i København, Brøndby og Hillerød.

Høringsfasen viste en stor interesse og opbakning til udviklingsplanens visioner og pejlemærker, hvilket lover godt for det videre arbejde. Mange af de konstruktive ændringsforslag er blevet indarbejdet i udviklingsplanen eller vil indgå i arbejdet med de handlingsplaner, som udformes frem til foråret 2009. Dette arbejde vil ske i et nært samarbejde med kommunerne og ved inddragelse af de mange aktører, som gerne vil fremme regionens udvikling og sikre, at visionerne bliver til realiteter.

Region Hovedstadens første regionale udviklingsplan blev vedtaget af regionsrådet den 24. juni 2008. Dermed gik startskuddet til den næste udfordrende fase, hvor visionen skal omdannes til handling.

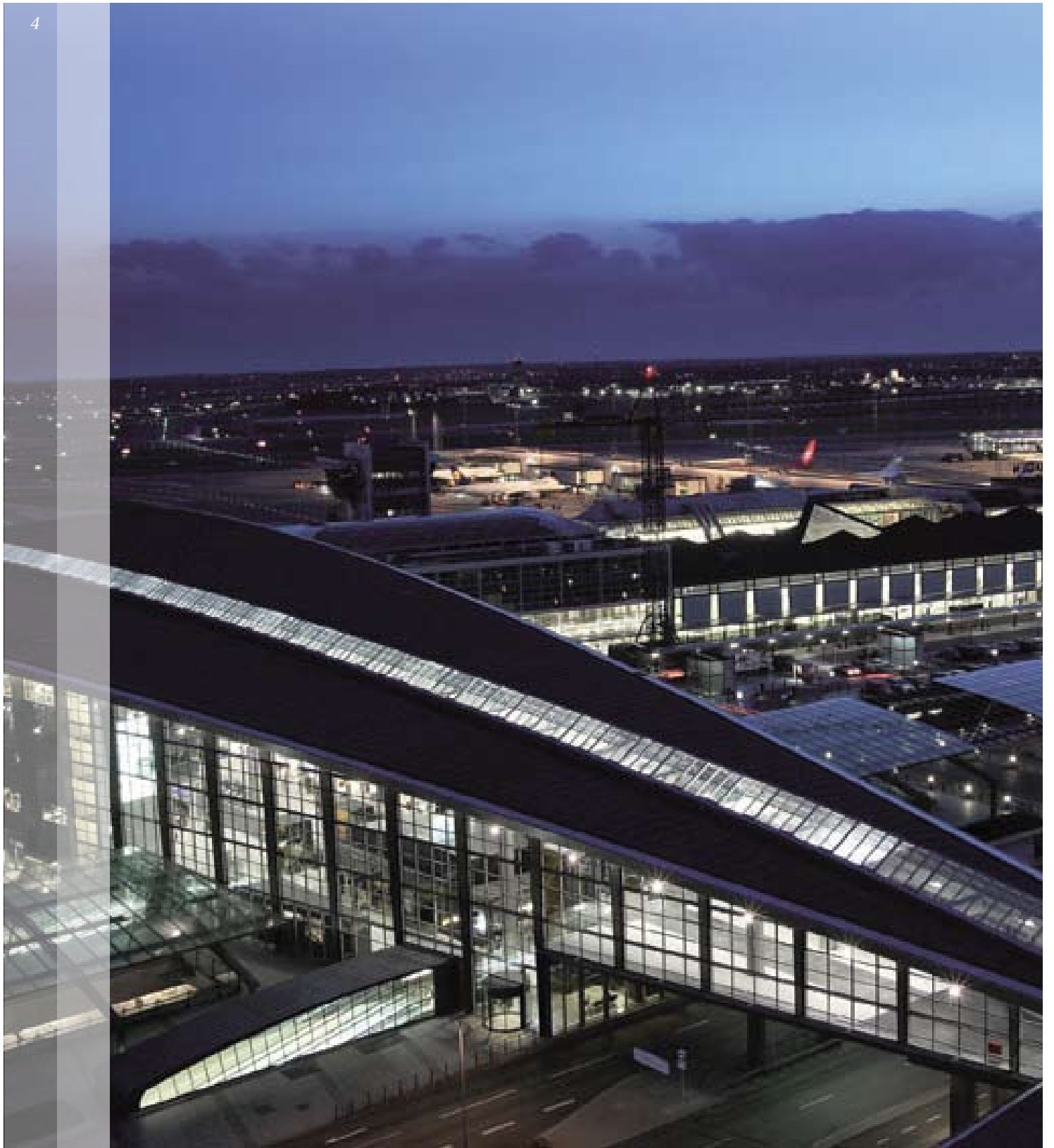


Vibeke Storm Rasmussen
Formand for Regionsrådet



Indholdsfortegnelse

DEL 1: VISION, PEJLEMÆRKER, REGIONENS KVALITETER OG UDFORDRINGER	5
Hovedstadsregionen - vision og pejlemærker	8
Hovedstadsregionens kvaliteter og udfordringer	10
Regionale sammenhænge og samarbejde	16
DEL 2: STRATEGIER OG LØSNINGER	19
HOVEDSTADSREGIONENS INFRASTRUKTUR	21
Regionens trafikale hovedudfordringer	21
Trafik og trængsel i de centrale bydele	32
Mobilitet på tværs af og rundt i regionen	36
Forbindelser ind og ud af regionen	40
Gods- og varetransporter	44
Et fremtidsbillede af et kollektivt trafiknet	50
Skal vi have økonomiske virkemidler til at styre trafikudviklingen?	53
UDDANNELSE	55
Regionens uddannelsesmæssige hovedudfordringer	55
Ungdomsuddannelse til alle	58
Videregående uddannelser i pagt med regionens behov	64
Uddannelse gennem hele livet	68
Plejeomsorgsuddannelserne	
- et regionalt og kommunalt kerneområde med arbejdskraftmangel	72
NATUR OG MILJØ	79
Hovedstadsregionens blå-grønne struktur	80
Hovedstadsregionens miljø	91
Luftforurening	92
Hovedstadsregionens drikkevand	98
Støj i hovedstadsregionen	103
ERHVERVSUDVIKLING	107
KULTUR-, FRITIDSTILBUD OG OPLEVELSER	115
INTERNATIONALT SAMARBEJDE	119



Del 1

Vision, pejlemærker, regionens kvaliteter og udfordringer

Region Hovedstaden er Danmarks eneste internationale storbyregion. I Region Hovedstaden er 30 % af landets borgere samlet på 6 % af arealet. Næsten 40 % af den danske økonomi har sit udspring i hovedstadsregionen og alene til statsskatten bidrager hovedstadsregionen med 38 %. Region Hovedstaden er hjemsted for 1,6 mio. mennesker, et rigt og varieret erhvervsliv, et utal af kultur- og uddannelsesinstitutioner, hyggelige bymiljøer og attraktive grønne områder.

Regionen består af 29 meget forskellige kommuner med hver deres kvaliteter og styrker. Hovedstadsregionen har både storbycentrum, stenbroen, selvstændige dynamiske byområder, levende lokalsamfund og masser af naturværdier fordelt over hele regionen.

Tilsammen giver dette hovedstadsregionen både unikke muligheder og udfordringer i forhold til de øvrige regioner i Danmark. Muligheder som i en international sammenhæng styrkes ved, at hovedstadsregionen er en del af Øresundsregionen med 3,6 mio. indbyggere.

International konkurrence mellem storbyregioner

Udfordringen bliver i de kommende år at fastholde og udvikle den kombination af vækst- og livsbetingelser i hovedstadsregionen, som i stigende grad efterspørges af borgerne og virksomheder – både dem som allerede er her, og dem vi ønsker at tiltrække.

I regionernes Europa er det i stigende grad storbyregionerne, som er omdrejningspunktet for vækst og udvikling. Storbyregioner konkurrerer om at fastholde og tiltrække veluddannet arbejdskraft, virksomheder og investeringer.

Også studerende og turister udvælger i stigende grad, hvilken storby de finder mest attraktiv.

STRATEGIER FOR INTERNATIONALE STORBYER

Mange storbyregioner står som hovedstadsregionen over for udfordringer, der går på tværs af geografi, myndigheder og opgavefordeling. Flere og flere storbyregioner samarbejder derfor ud fra en fælles strategi for udvikling af regionen.

Et eksempel er Stockholmsregionen, hvor den regionale myndighed samarbejder kontinuerligt med områdets 26 kommuner og andre relevante aktører. Den fælles vision for regionen er at blive: "Den mest attraktiva storstadsregionen i Europa, där många vill bo, leva och verka". Den første regionale udviklingsplan for Stockholmsregionen er fra 2001.

I 2010 planlægger man at vedtage en ny udviklingsplan med vision, mål og strategier udarbejdet i dialog med regionens mange organisationer samt kommunale og statslige aktører. Udviklingsplanen bygger på 5 strategier, blandt andet om kapacitetsforøgelse, innovation, effektivitet og internationalisering, som gennemføres gennem projekter inden for fx integration og indvandring, kompetenceudvikling og forskning og udvikling, boligområdet, grøn og blå struktur, transportsystemet og den tekniske infrastruktur.

Mange internationale storbyer tilbyder noget af det samme som hovedstadsregionen, og satser på de samme områder, som vi gør. Men de afsætter måske flere ressourcer. Hovedstadsregionen må derfor skille sig ud og finde sin særlige identitet og mål for udviklingen.

Første udviklingsplan for Region Hovedstaden

Med den første regionale udviklingsplan ønsker regionsrådet for Region Hovedstaden at skabe en helhedsorienteret ramme for hovedstadsregionens fremtidige udvikling. I del 1 af den regionale udviklingsplan præsenteres den overordnede vision og de konkrete pejlemærker for den langsigtede udvikling af landets eneste internationale storbyregion.

Udviklingsplanen tager udgangspunkt i regionens særlige kvaliteter, som vi skal bygge på og videreudvikle. Og den peger på, hvor udfordringerne er størst, og hvor løsningerne kræver konkret samarbejde og handling på tværs af myndigheder, geografi og sektorer.

Den første udviklingsplan for Region Hovedstaden sætter særligt fokus på tre temaer, som vurderes som afgørende for regionens udvikling lige nu: infrastruktur, uddannelse og natur/miljø, sammen med den allerede udarbejdede erhvervsudviklingsstrategi. Det er områder, hvor vi allerede nu kan se store udfordringer presse sig på, og som kræver handling. I del 2 af udviklingsplanen beskrives hovedudfordringer på disse områder, og der angives konkrete strategier med forslag til initiativer.

Bygger på dialog

Den regionale udviklingsplan er udarbejdet i dialog med regionens borgere, erhvervsliv, kommuner og nøgleaktører. Men udviklingsplanen er samtidig startskuddet til at udvikle samarbejde og dialog om de regionale udfordringer. Udviklingsplanen skal udmøntes i en handlingsplan og konkrete initiativer. Det vil ske i dialog og samarbejde med såvel borgerne, som de regionale og nationale aktører, der har ansvaret og myndigheden på de konkrete områder.

UDVIKLINGSPLANEN BYGGER PÅ DIALOG

På en række dialogmøder pegede et udsnit af regionens borgere på udfordringer og løsningsmuligheder, hvis udviklingen i regionen skal gå, som de kunne ønske sig. Dialogen handlede primært om uddannelse, infrastruktur og miljø. Resultaterne af borgermøderne har været en central del i udarbejdelsen af udviklingsplanen og kan ses på www.regionh.dk/regionaludviklingsplan.

Nøgleaktører på de tre temaer uddannelse, infrastruktur og miljø, så som ministerier, naboregioner, kommuner, vidensinstitutioner og organisationer, har været med til at drøfte de udredninger, der ligger til grund for udviklingsplanen. Det har – sammen med tre konferencer om henholdsvis uddannelse, infrastruktur og regional udvikling – givet input til, hvilke konkrete udfordringer og løsninger, udviklingsplanen skulle fokusere på. Endelig har en følgegruppe med repræsentanter fra regionens kommuner og Kommune Kontakt Rådet fulgt arbejdet med udviklingsplanen.

Forslag til regional udviklingsplan blev udsendt i bred høring og dialog i foråret 2008. Herefter vedtog regionsrådet udviklingsplanen den 24. juni 2008. Dermed gik startskuddet til den næste udfordrende fase, hvor visionen skal omdannes til handling. Udviklingsplanen skal herfra føres fra papiret ud i virkeligheden i samarbejde med de relevante aktører.

Næsten 40 % af den danske økonomi og 38% af statskatten stammer fra hovedstadsregionen.



Hovedstadsregionen – vision og pejlemærker

Hovedstadsregionen har et stærkt fundament, som giver os et solidt udgangspunkt til at møde de kommende års udfordringer. I forhold til de fleste internationale storbyregioner har vi en hovedstadsregion, hvor vores unikke styrke og muligheder ligger i, at vi er gode til "både-og":

Vi har både grønne områder og tætte levende bymiljøer. Vi kan bade både i Kattégat og i Københavns Havn. Vi har både motorveje og massevis af cykelstier. Vi har både et storbycentrum med tilbud på internationalt højt niveau og internationalt set lav kriminalitet. Vi tilbyder uddannelses- og opkvalificeringsmuligheder for både højt og lavt uddannede. Vi har både et dynamisk, vækstorienteret erhvervsliv og en effektiv, velfungerede offentlig sektor.

Sammenlignet med de fleste storbyregioner er det i hovedstadsregionen lykkes at skabe en god balance, hvor der både er plads til tradition og fornyelse, karriere og familieliv, kreativitet og effektivitet – kort sagt, hvor der er plads til både livskvalitet og vækst, som hinandens forudsætninger.

Det skal vi bygge videre på og videreudvikle i vores vision for fremtiden.

Visionen indebærer, at der må sættes særligt fokus på **syv regionale pejlemærker**, som hver især sætter mål for centrale områder for regionens udvikling.

- **En effektiv og miljøvenlig trafik infrastruktur.** Trængslen i hovedstadsregionen skal nedbringes væsentligt gennem en markant og sammenhængende udbygning af det kollektive trafiksystem, regionens hovedtrafikårer og de regionale cykelstier. Den trafikale infrastruktur skal sikre fortsat integration på tværs af Øresund og medvirke til at placere Øresundsregionen som internationalt tilgængeligt nordeuropæisk trafikknudepunkt.
- **Et uddannelsessystem med attraktive og relevante tilbud til alle borgere.** En satsning på, at alle får en uddannelse og at uddannelsesniveaet øges, skal sikre den sociale sammenhængskraft og sikre erhvervslivets og det offentliges fremtidige behov for arbejdskraft og kompetencer i en tid, hvor efterspørgslen på uddannet arbejdskraft stiger. Et øget vidensniveau er en forudsætning for fortsat økonomisk vækst og udvikling i regionen.
- **Udvikling af flere attraktive rekreative områder.** Hovedstadsregionen skal udvikles til den grønneste storbyregion i Europa. En klar deling mellem by og land skal sammen med videreudvikling af regionens grønne struktur øge andelen af grønne områder og sikre, at alle borgere i regionen har nær og let adgang til rekreative områder og god tilgængelighed til attraktive kyster og strandparker.
- **Ren luft, rent drikkevand og mindre støj for alle.** Gennem en målrettet og fælles indsats skal luftforureningen i regionen mindskes til gavn for klimaet og for den enkelte borgers sundhed. Det skal sikres, at regionen fortsat kan være selvforsynende med drikkevand i form af urensset grundvand. Og færre borgere skal opleve gener fra

VISION FOR HOVEDSTADSREGIONEN

Hovedstadsregionen skal være en af de førende europæiske storbyregioner kendetegnet ved en grøn profil, effektiv trafik infrastruktur, uddannelse til alle, attraktive erhvervs vilkår, mangfoldigt kultur- og fritidsliv og internationalt udsyn – en storbyregion, hvor høj livskvalitet og høj vækst går hånd i hånd.

forskellige typer af støj, herunder fra trafik og tekniske anlæg.

- **Konkurrencedygtige vækstbetingelser for erhvervslivet.**

En målrettet indsats skal sikre rammer for erhvervslivets vækst og udvikling i international topklasse, og samtidig bidrage til, at der skabes beskæftigelse til alle der kan arbejde. Vækstforums nye erhvervsudviklingsstrategi har lagt grundstenen til en fokuseret regional satsning. Erhvervsudviklingsstrategien udgør en del af grundlaget for udviklingsplanen, som skaber fundamentet for en sammenhængende indsats.

- **Mangfoldigt kultur- og fritidstilbud i international topklasse.**

En målrettet regional indsats skal understøtte udvikling og afholdelse af flere markante kulturoplevelser og fritidstilbud af international topklasse i hovedstadsregionen. Det kan samtidig være med til at øge bredden og kvaliteten i et righoldigt kultur- og fritidsliv i regionen.

- **En storbyregion med internationalt udsyn.**

Styrket integration af Øresundsregionen skal sikre grundlag for vækst og udvikling. Internationale samarbejdsrelationer skal udvikles med andre storbyregioner i Europa.

Vækst og livskvalitet hånd i hånd

Visionen er baseret på, at vækst og livskvalitet er hinandens forudsætninger – og at visionen om varig høj vækst og livskvalitet kun kan realiseres, hvis begge dele indgår som mål.

Høj livskvalitet i en moderne storbyregion handler om at skabe gode og attraktive livsbetingelser for alle regionens borgere. I en stadig mere globaliseret verden er det afgørende at skabe vilkår, som kan tiltrække og fastholde den arbejdskraft, som skal udvikle såvel den offentlige sektor som erhvervslivet, samt skabe fremtidens vækst i regionen.

Gode betingelser for høj livskvalitet skaber således grundlaget for varig vækst. Og vækst er den forudsætning som sikrer, at vi kan betale for livskvaliteten, både for den enkelte og for at give skatteindtægter til at vedligeholde offentlig service, sundhed, skoler og investere i gode boliger, kultur- og fritidstilbud, rekreative områder etc.

Visionen om høj livskvalitet og vækst er ambitiøs og stiller store krav til dem, som skal realisere den. Visionen indebærer således, at der skal **prioriteres og foretages væsentlige valg.**

Regionens økonomiske rammevilkår

Set i lyset af hovedstadsregionens økonomiske betydning for Danmark er det væsentligt, at de økonomiske rammevilkår rummer mulighed og skaber incitament for investeringer i udvikling og vækst i hovedstadsregionen. Dette forudsætter, at den økonomiske vækst i hovedstadsregionen i højere grad også kommer regionen til gode i form af forbedrede rammevilkår, fx ny trafikal infrastruktur.



I hovedstadsregionen er det lykket at skabe plads til både livskvalitet og vækst, som er hinandens forudsætninger.

Hovedstadsregionens kvaliteter og udfordringer

Hovedstadsregionen nyder godt af de kvaliteter og værdier, som Danmark som helhed bygger på, men som bliver særligt vigtige i storbykonkurrencen, hvor det handler om at skille sig ud.

Ting, som vi opfatter som selvfølgeligheder, bliver i en international sammenhæng til konkurrencefordele. Det gælder i særlig grad vores demokratiske system, et fleksibelt arbejdsmarked med et socialt sikkerhedsnet, arbejdskraftens sociale kompetencer som både problemløser og holdspillere, og både innovative og effektive pga. høj ansvarsfølelse i flade hierarkier. Det er værdier og kvaliteter, som bidrager til at tiltrække virksomheder og skaber innovation og vækst. Og det er kvaliteter, som regionens borgere er en del af og nyder godt af.

Som storbyregion deler hovedstadsregionen en række muligheder og udfordringer med storbyregioner overalt i verden. Som den eneste internationale storbyregion i Danmark har vi den nødvendige kritiske masse af virksomheder og kompetencer, og regionen er samtidig et knudepunkt for international handel og samarbejdsrelationer, fx inden for forskning og udvikling.

Internationale sammenligninger viser, at hovedstadsregionen endnu ikke er så hårdt ramt som andre internationale storbyregioner i forhold til nogle af de særlige problemer, som især rammer storbyregioner. Det gælder for eksempel de sociale spændinger, kriminalitet, trafiktrængsel, miljøproblemer og pres på naturen. De internationale sammenligninger viser samtidig, at hovedstadsregionens kvaliteter giver internationale konkurrencefordele.

OECD ANALYSER AF MULIGHEDER OG UDFORDRINGER FOR STORBYER

Analysen fra OECD og andre peger på den stigende økonomiske og demografiske betydning af storbyregioner. Storbyregionernes store koncentration af mennesker og økonomiske aktiviteter betyder, at der er et større udvalg af uddannelsesmuligheder, højtuddannet arbejdskraft og forskellige kompetencer. Storbyregioner har det bedste udgangspunkt for at tilbyde kreative og inspirerende miljøer, hvor mennesker mødes, og hvor viden opstår og spredes mellem mennesker og dermed mellem virksomheder, forskningsinstitutioner etc.

Den store koncentration af arbejdskraft, virksomheder, forskning etc. gør også storbyer til et nøglepunkt for

strømme af penge, varer, services, viden, ideer, mennesker mv. Storbyerne er omdrejningspunkt for de internationale handels- og kapitalstrømme og binder som sådan de nationale markeder sammen.

Omvendt skaber koncentration af mennesker og økonomisk aktivitet i storbyerne visse udfordringer: Storbyer har ofte enklaver af arbejdsløse, grupper med lavere levestandard og sociale problemer, kriminalitet og ghettodannelser, hvilket giver potentiale for konflikter. Der er trafiktrængsel, støj og forurening, pres på kvaliteten af luft og vand, hvilket alt sammen har omkostninger for borgernes fysiske og mentale helbred, hvilket øger efterspørgslen efter sundhedsydelser. Både infrastruktur og grønne områder slides hurtigere ved hyppig brug og er dyrere at vedligeholde.



INTERNATIONALE SAMMENLIGNINGER

Danmark – og dermed også hovedstadsregionen – placerer sig generelt i den absolutte top i anerkendte benchmarks af nationers konkurrenceevne. Mest bemærkelsesværdigt har Danmark toppet listen fra Economist Intelligence Unit, som ikke mindst fremhæver ”den danske model” og dens evne til at kombinere et attraktivt erhvervsklima med en høj social beskyttelse.

I 2008 udnævnte det britiske magasin Monocle København til verdens bedste storby at leve i. Den flotte førsteplads skyldes, at hverdagen fungerer godt samtidig med, at vores hovedstad er kreativ og dynamisk – som én måde at måle livskvalitet på. Det handler om infrastruktur, personlig tryghed, uddannelse, sundhed, men også om klima, tolerance, mediebildet, adgang til natur, kultur og oplevelser.

Vækstforum for Region Hovedstaden har i 2007 gennemført en international sammenligning af regionens konkurrenceevne med andre storbyregioner hvad angår forskning, uddannelse, iværksætteri, udenlandske investeringer og universiteternes samspil med omverden. Analysen viser, at regionen klarer sig godt i forhold til udvalgte storbyer som Stockholm, Helsinki, Hamborg, Oslo, Amsterdam og Toronto. Men der er

langt til de allerbedste, når vi sammenligner os med top 5 i EU. Hvilke regioner, der er i top 5, varierer alt efter, hvad man måler på. Blandt de førende regioner i EU på nedenstående områder er fx Bruxelles-Capitale i Belgien, Ipeiros i Grækenland, flere spanske og tyske regioner, herunder blandt andet Braunschweig og Berlin.

- Region Hovedstaden indtager en plads helt i front, når det gælder private og offentlige investeringer i forskning. (Vi ligger efter top 5 i EU, men pænt i forhold til EU top 15.)
- Der er relativt mange personer med en videregående uddannelse i arbejdsstyrken, både i dansk og internationalt perspektiv. (Vi ligger lige efter top 5 i EU.)
- Der er flest studerende per 1000 indbyggere ved universiteterne. (Vi ligger efter top 5 i EU, men pænt i forhold til EU top 15.)
- Flere af de studerende skal fortsætte som forskere ved universiteterne efter endt uddannelse, da vi er under top 15 i EU mht. andelen af ph.d. studerende ved de videregående uddannelser.
- Hovedstadsregionen har relativt få nye virksomheder med høj vækst i omsætningen – her er vi langt fra de bedste regioner i EU.

Udfordringer

Vi kan konstatere, at hovedstadsregionen har et godt udgangspunkt. Men vi begynder også at se bagsiden af medaljen, hvor vækst og udvikling sætter rammerne for livskvaliteten under pres. Der tegner sig et billede af en udvikling, hvor advarselsslamperne begynder at blinke på en række vigtige områder.

Trafikproblemer

Trængsel på både vej og bane er en stor udfordring i hovedstadsregionen, hvor langt over 130.000 timer spildes hver dag på forsinkelser bare på vejene. Stigende trafikmængder sætter infrastrukturen under pres, især på tværs af regionen, samt på såvel forbindelser ind og ud af byen og inde i København. Godstransporter i regionen rummer også udfordringer. Og i takt med den øgede integration over Øresund risikerer vi, at den trafikale infrastruktur snart bliver en barriere.

Miljø; forurening af luft og vand samt støj

Det er også en udfordring at udvikle infrastrukturen på en måde, der tager hensyn til miljøet. En fjerdedel af CO₂-udledningen i hovedstadsregionen kommer fra trafikken. Men alle kilder til luftforurening skal begrænses, lige som forbrug og forurening af vand og jord. Endelig plages flere og flere mennesker i regionen af støj. Vores behov for energi, varme, produktionsmetoder og transport er tydeligt koblet til den økonomiske vækst og udfordringen bliver at sikre hensynet til miljøet, uden at det hæmmer væksten i regionen.

De grønne områder under pres

Fingerplanen har sikret, at selv borgerne i de tætbebyggede områder i og omkring København har god adgang til grønne rekreative områder. Men fortsat byvækst, udlæg til nye boliger og behov for udbygning af den trafikale infrastruktur sætter de grønne områder under pres. En af de store udfordringer bliver derfor at sikre regionens grønne og blå profil og holde balancen mellem by, land og regionens mange kystområder.

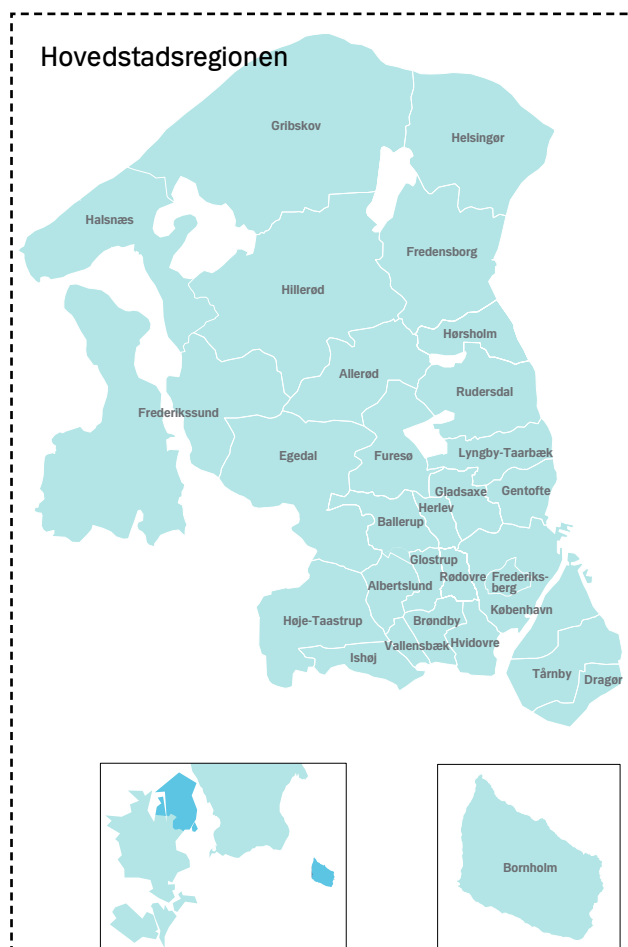
Hovedstadsregionen er ikke så hårdt ramt af sociale spændinger, kriminalitet, trafiktrængsel og miljøproblemer som andre hovedstæder, men vækst og udvikling sætter livskvaliteten under pres.

Mangel på arbejdskraft og udfordringer i uddannelsessystemet

Manglen på arbejdskraft er en af de største udfordringer for regionen, også i fremtiden, og det vil påvirke mulighederne for vækst. Alle prognoser peger i retning af fremtidig mangel på arbejdskraft og en større forsørgerbyrde. Konkurrencen med andre internationale storbyregioner om at tiltrække arbejdskraft er med til at forstærke problemet.

Arbejdskraftmanglen påvirkes ikke mindst af, hvornår unge træder ind på arbejdsmarkedet, og hvornår ældre trækker sig tilbage fra arbejdsmarkedet. De danske unge bliver generelt sent færdige med deres uddannelser i forhold til unge i mange andre lande. De ældre har en generelt høj deltagelse på arbejdsmarkedet, men den gennemsnitlige tilbagetrækningsalder ligger dog noget tidligere – især for kvinder – end i de lande, hvor de ældre bliver længst på arbejdsmarkedet.

Som tendenserne er i dag, stiger det fremtidige uddannelsesniveau ikke så meget i hovedstadsregionen. Ikke mindst fordi alt for mange af hovedstadsregionens unge ikke fuldfører en ungdomsuddannelse – selvom de starter på én. Knap hver femte falder fra undervejs. Og tidligere tiders forspring på andelen med en videregående uddannelse er også ved at forsvinde – især halter hovedstadsregionen efter i forhold til udlandet, når man ser på hvor mange, der gennemfører egentligt forskningsrettede uddannelser.



MANGEL PÅ ARBEJDSKRAFT ER EN AF REGIONENS STØRSTE UDFORDRINGER

Vi lever længere, hvilket er med til at ændre forholdet mellem hvor mange, der kan arbejde, og hvor mange der skal forsørges. Beregninger fra Øresundsbrokonsortiet har vist, at den effekt i værste fald vil give

en fremtidig mangel på arbejdskraft på Sjælland om 20 år i størrelsesordenen 300.000 personer. Om det går så galt afhænger af både lovgivning og økonomisk udvikling i de kommende år. Men alle prognoser peger i retning af fremtidig mangel på arbejdskraft. Samtidig viser fremskrivninger, at antallet af erhvervsaktive er stigende i Skåne.

HVORDAN SER HOVEDSTADSREGIONEN UD?

Regionen dækker 2.561 km², ca. seks pct. af Danmarks samlede areal og har i alt 554 km kyststrækninger.

Region Hovedstaden er placeret midt i Øresundsregionen, mellem Region Sjælland og Region Skåne. Regionen har 29 kommuner (inkl. Bornholms Regionskommune, som i overensstemmelse med planloven laver deres egen udviklingsplan).

København er det internationale trækplaster og dynamiske storbycentrum, som alle regionens borgere kan besøge og være brugere af. De stærke og attraktive omegnskommuner er tæt knyttet til København, men også selvstændige byområder med erhvervsliv, byliv og egen særlig identitet. De store købstæder Hillerød, Frederiksværk, Frederikssund og Helsingør kan både tilbyde den blanding af intimitet og byliv, som tiltrækker mange, og samtidig er de dynamiske erhvervsbyer. Land- og kystkommunerne byder på naturværdier og levende lokalsamfund. Der findes i lovens forstand ikke egentlige "landdistrikter" for slet ikke at tale om "udkantsområder" i hovedstadsregionen.

Der bor 1,6 mio. indbyggere i Region Hovedstaden, dvs. ca. 30 % af Danmarks befolkning. Der forventes en stigning på 3 % frem mod år 2040 i forhold til et landsgennemsnit på 5 % stigning i befolkningen frem til år 2040. Tendensen er – som de fleste andre steder – at andelen af ældre stiger i forhold til andelen af personer i den arbejdsdygtige alder.

Næsten 40 % af Danmarks BNP produceres i hovedstadsregionen. I international sammenligning er dette tal højt, fx er Stockholmsregionens andel af Sveriges BNP 31,6 %. BNP pr. indbygger i Region Hovedstaden er 21,5 % højere end landsgennemsnittet og produktiviteten stiger mere i hovedstadsregionen end i resten af Danmark.

Den gennemsnitlige personlige indkomst pr. indbygger i Region Hovedstaden er højere end i landets andre regioner. Region Hovedstaden har trukket en stor del af beskæftigelsesvæksten

i Danmark: regionen udgør ca. 30 % af den samlede danske beskæftigelse, men står for mere end 75 % af de nye job skabt i perioden 1997-2004. 37 % af landets ledige bor i regionen.

26,8 % af indbyggerne har en videregående uddannelse, 53 % af danskere med en videregående uddannelse bor i Region Hovedstaden. 4 af landets 8 universiteter ligger her og betjener hele landet. Regionen rummer meget stærke forsknings- og uddannelsesinstitutioner, og især it, biosundhed og medicoindustri er helt i front på verdensplan. 80 % af alle videnservicevirksomheder i Danmark ligger i hovedstadsregionen. 85 % af de udenlandske investeringer, der kommer til Danmark, placeres i regionen.

Landets store kulturinstitutioner ligger i regionen, det er både et regionalt og nationalt tilbud. Af de 10 mest besøgte museer i landet ligger 7 i regionen. 72 % af landets teaterbesøg i 2006/7 skete i regionen.

96 % af regionens indbyggere arbejder også i regionen. Størstedelen af udpendlerne arbejder i Region Sjælland. Af de, som arbejder i regionen, kommer 12 % udefra, heraf langt de fleste fra Sjælland. Indpendling til regionen er steget de seneste år, særligt på de længere distancer. Udpendlingen er også stigende. Siden Øresundsbroen blev indviet i 2000, er rejseaktiviteten fra Skåne steget eksplosivt. Pendlingen er øget med 27 % siden slutningen af 1990'erne og stiger fortsat. Hovedstadsregionens opland for arbejdskraft er i stigende grad Sjælland og Skåne.

57 % af regionens borgere arbejder i en anden kommune, end den de bor i. Der pendles længere og ofte på kryds og tværs i regionen. Og pendlingsdistancen forventes fortsat at stige. Hovedstadsregionen er et stort arbejds-, uddannelses- og fritidsmarked. I såvel økonomisk, logistisk, geografisk og kulturel henseende er vi en sammenhængende storbyregion. Vi er alle tæt forbundne og indbyrdes afhængige.

Regionale sammenhænge og samarbejde

Den regionale udviklingsplan skal bidrage til at skabe en ramme for en helhedsorienteret udvikling i hovedstadsregionen, hvor udfordringerne ikke kan løses af enkeltaktører alene og i stigende grad skal ses i en storbyregional sammenhæng.

I hovedstadsregionen findes en lang række aktører med forskellige interesser og ansvarsområder, som alle gør deres bedste for at få enderne til at mødes. Hovedstadsregionens gode udgangspunkt bygger på den store indsats, som ydes og den ansvarlighed, som udvises lokalt, regionalt og nationalt i regionen.

Samarbejde nødvendigt

Men flere og flere udfordringer i hovedstadsregionen kan kun løses gennem regionale samarbejder på tværs af myndigheder, sektorer og geografi. Dette gælder, hvad enten vi taler om manglen på arbejdskraft eller behovet for sammenhæng mellem bosætning, erhverv og infrastruktur, eller indsatsen i forhold til luftforurening, presset på miljøet og den stigende trafiktrængsel.

Mange udfordringer i hovedstadsregionen kan kun løses gennem regionale samarbejder på tværs af myndigheder, sektorer og geografi.

Mange udfordringer er så komplekse, at holdbare løsninger skal ses i en større sammenhæng for

ikke at skabe nye problemer andre steder. Tingene hænger sammen, og udfordringerne må løses af alle de relevante aktører i samarbejde.

Med den fælles vision og pejlemærkerne for regionens udvikling skaber den regionale udviklingsplan en platform for et styrket strategisk samarbejde mellem selv-

stændige aktører i hovedstadsregionen. Et samarbejde, som sigter mod at takle de fælles udfordringer, der aktuelt er mest presserende, og som der er størst mulighed for at påvirke.

Samarbejde ud over regionens grænser

Selvom hovedstadsregionen i dansk sammenhæng fylder meget i befolkning og økonomi, så er vi internationalt set stadig en relativt lille storbyregion. Mange af vores udfordringer kan således ikke løses inden for regionen alene, men kun gennem et styrket samarbejde med andre regioner - nationalt og internationalt. Udviklingsplanen danner således også en platform for et styrket strategisk samarbejde ud over regionens grænser på områder, hvor det vurderes som væsentligt for hovedstadsregionens fortsatte udvikling.

Hovedstadsregionen er i stigende grad afhængig af samspillet med de omkringliggende regioner - især Skåne og Sjælland. Øresundsregionen er godt på vej til at blive et stort sammenhængende bolig- og arbejdsmarked. En styrket integration i Øresundsregionen er en forudsætning for, at hovedstadsregionen kan etablere sig som en førende international storbyregion. Men der er regler og forhold, der skal tilpasses, for at vi kan høste potentialet fuldt ud og få en integreret storby over Øresund.

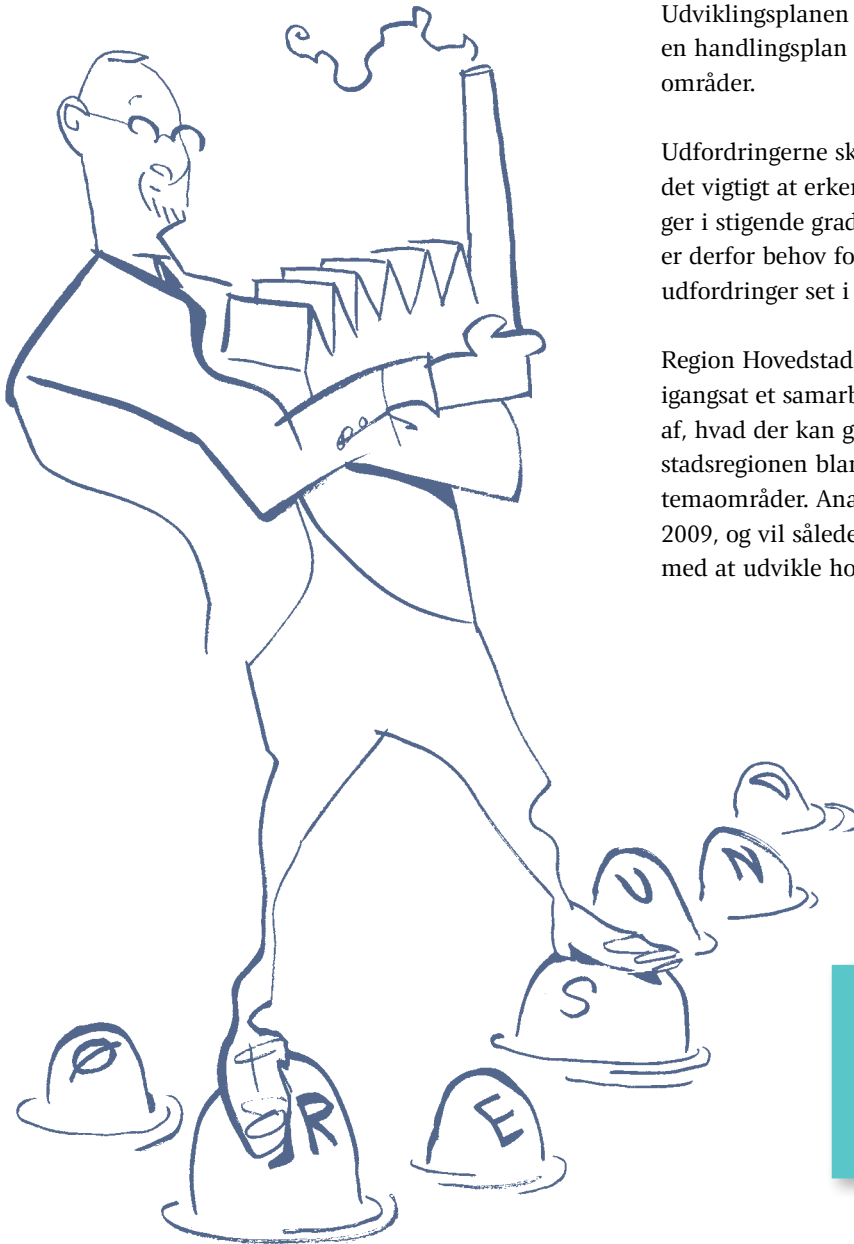
Hovedstadsregionens fortsatte udvikling er også afhængig af et tættere samarbejde med resten af Danmark. Hovedstadsregionen kan hente megen værdi af et styrket samarbejde med de andre danske regioner og omvendt. Et væsentligt område er udvikling af samarbejdet mellem videmiljøerne og virksomhederne over alt i landet. Hovedstadsregionen har fordel af arbejdskraft og viden fra hele landet, og at virksomheder klarer sig godt i hele landet. Samtidig er hovedstadsregionen en magnet for turister, talenter og investeringer, som kommer hele landet til gavn.

Den videre proces

Vedtagelsen af udviklingsplanen er startskuddet til en proces, hvor målet er at etablere samarbejder og dialog om de konkrete udfordringer med de regionale aktører, der har ansvaret og interessen på de forskellige områder. Udviklingsplanen følges derfor i 2008 op af dialog om en handlingsplan og konkrete initiativer på forskellige områder.

Udfordringerne skal løses i samarbejde; men samtidig er det vigtigt at erkende, at hovedstadsregionens udfordringer i stigende grad må ses i en global sammenhæng. Der er derfor behov for mere viden om vores kvaliteter og udfordringer set i et internationalt perspektiv.

Region Hovedstaden og Københavns Kommune har derfor igangsat et samarbejde med OECD om at lave en analyse af, hvad der kan gøres yderligere for at udvikle hovedstadsregionen blandt andet inden for udviklingsplanens temaområder. Analysen forventes færdig i begyndelsen af 2009, og vil således kunne bidrage til det videre arbejde med at udvikle hovedstadsregionen.



Hovedstadsregionen kan kun etablere sig som en førende international storbyregion gennem en styrket integration i Øresundsregionen.



Del 2

Strategier og løsninger

Udviklingsplanens vision skal favne de mange store udfordringer, som en international storbyregion i globaliseringsens tidsalder står overfor. Samtidig skal udviklingsplanen sætte fokus på udvalgte emner, hvor udviklingen presser på for politisk handling. Rammerne for hovedstadsregionens arealmæssige udvikling fastsættes gennem den statslige og kommunale planlægning.

Den første regionale udviklingsplan sætter særligt fokus på tre udvalgte temaer: infrastruktur, uddannelse og natur/miljø. Derudover er der den allerede udarbejdede erhvervsudviklingsstrategi. Indenfor alle tre temaområder

kan vi allerede nu se store udfordringer presse sig på, og som kræver handling. Temaerne behandles selvstændigt i form af strategier, hvor de konkrete udfordringer, målsætninger for udviklingen og mulige løsninger inden for området beskrives.

Men også på en række andre områder står regionen over for centrale udfordringer, som har stor betydning for livskvalitet og vækst. Den første udviklingsplan vil derfor også i meget kortfattet form handle om kultur- og fritids-tilbud og internationalt samarbejde.

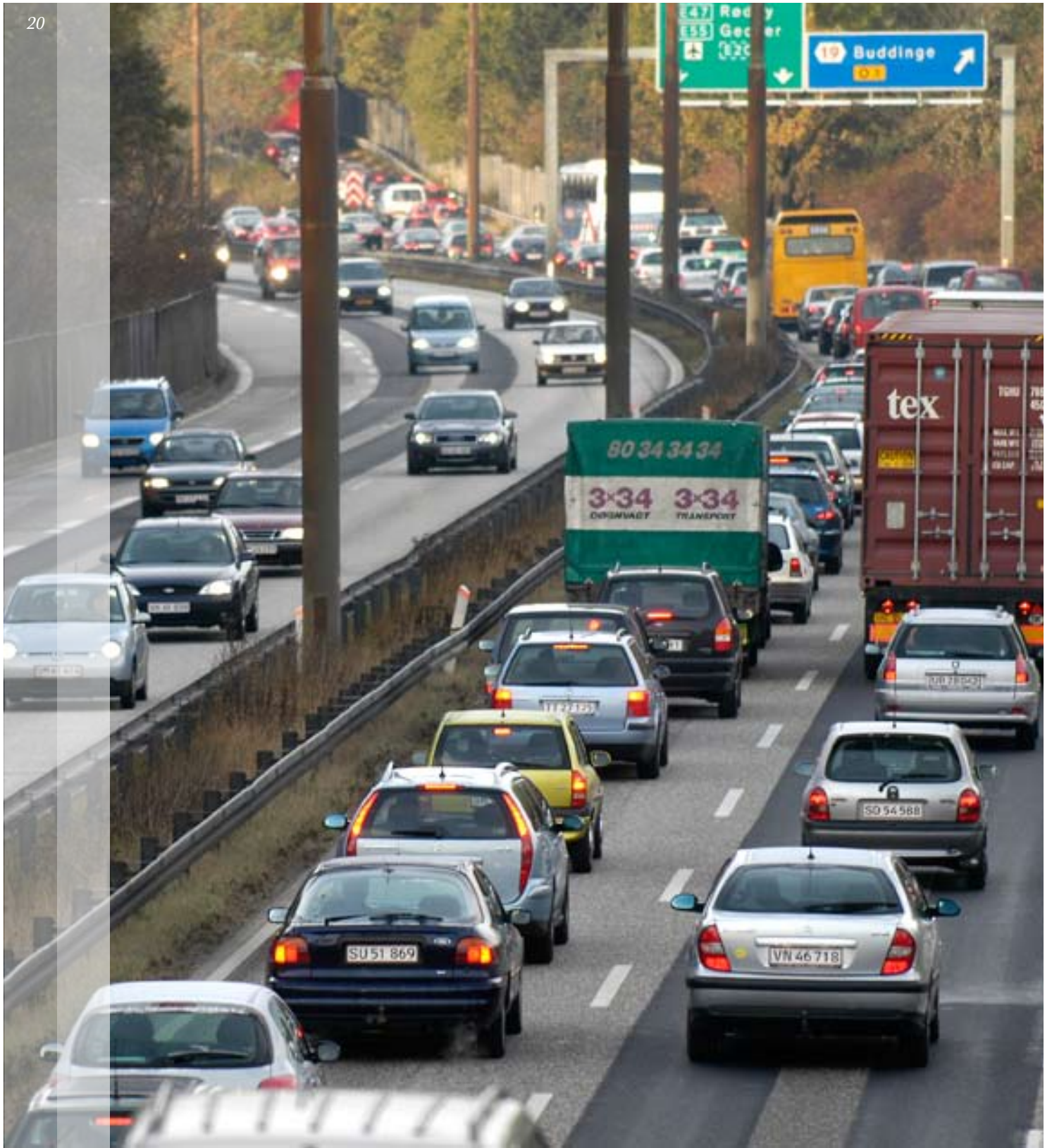
PLANLOVENS TEKST OM DEN REGIONALE UDVIKLINGSPLAN

I følge planloven skal den regionale udviklingsplan, på grundlag af en helhedsvurdering, beskrive en ønskelig fremtidig udvikling for regionens byer, landdistrikter og udkantsområder samt for natur og miljø, herunder rekreative formål, erhverv, inkl. turisme, beskæftigelse, uddannelse og kultur.

Den regionale udviklingsplan skal redegøre for sammenhængen mellem den fremtidige udvikling og den statslige og kommunale planlægning for infrastruktur,

sammenhængen med regionens eventuelle samarbejde med tilgrænsende landes myndigheder om plan- og udviklingsmæssige emner og de handlinger, som regionsrådet vil foretage som opfølgning på udviklingsplanen.

Alle regioner udarbejder deres egen udviklingsplan. Bornholm er en del af Region Hovedstaden, men har i henhold til planloven valgt at udarbejde deres egen udviklingsplan.



Hovedstadsregionens infrastruktur

Regionens trafikale hovedudfordringer

Hovedstadsregionen har med 1,6 mio. indbyggere meget trafik presset sammen på 6 % af landets areal. Transportmængden er høj, men nødvendig for at regionen kan hænge sammen og skabe vækst. Infrastrukturen sikrer mobilitet fra bolig til arbejde og fritidsliv over hele regionen. En forudsætning for, at erhvervslivet kan lokalisere sig ikke bare i og omkring Storkøbenhavn, men også i Nordsjælland.

Omvendt sætter den megen trafik natur og ressourcer under pres og påvirker miljøet. I regionen er det vigtigt at få transportsystemet til at spille sammen med miljøhensyn som luftforurening, klimaspørgsmål, støj og trafik-sikkerhed også for bløde trafikanter.

Trængsel koster tid og penge

Regionens største trafikale udfordring er den stigende trafik som følge af den økonomiske vækst. Trængsel skabte i 2005 forsinkelser på 130.400 persontimer pr. døgn og bilkøerne i hovedstadsregionen kostede i 2001 5,7 mia. kr. Selv med de igangværende forbedringer af regionens infrastruktur forventes trængsel i 2015 årligt at koste samfundet 11,5 mia. kr.

Den største vækst i trafikken har været på tværs i regionen, som samtidig har den laveste dækning med kollektive trafiktilbud.

Infrastrukturkommissionens analyser viser, at trafikmængderne og trængslen i år 2030 vil medføre en markant nedsat mobilitet især i hovedstadsregionen.

Strategi med to spor

En velfungerende infrastruktur har betydning for alle; borgerne, besøgende, turisterne, uddannelsessøgende, arbejdskraftens mobilitet og alle erhverv er afhængige af, at infrastrukturen er sammenhængende og effektiv, så de ikke spilder tid, der kunne have været bedre anvendt.

Udfordringen for hovedstadsregionen bliver derfor at sikre mobilitet for alle borgere, uanset hvorfra og hvortil de skal, og uanset indkomst, samtidig med at vi mindsker presset på miljøet. Den måde vi skal løse dette på, er ad to spor:

- En markant **satsning på kollektiv trafik** der hvor behovet og presset på miljøet er størst, det vil sige i den tættere bebyggede del af regionen
- En **udbygning af vejnettet** på de hovedtrafikårer, hvor behovet er størst, og hvor det er den bedste løsning, det vil sige de store ring- og indfaldsveje.

Trafik ind og ud af regionen

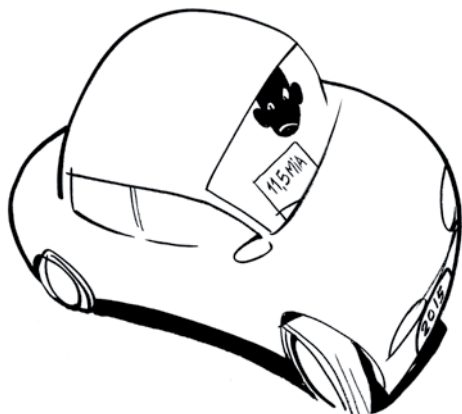
Men regionens trafikudfordringer er ikke kun et spørgsmål om tilgængeligheden internt i regionen, det er også et spørgsmål om at komme ind og ud af regionen.

En stigende del af de, der arbejder i hovedstadsregionen, bor uden for hovedstadsregionen, især i Vest- og Sydsjælland. Men samtidig er der også flere og flere der pendler fra hovedstadsregionen til resten af Sjælland. Der vil derfor blive et stort behov for en mere effektiv infrastruktur mellem hovedstadsregionen og vores naboregioner.

Især udviklingen med Malmø-området, med Øresundsbroen som hovedpulsåre og Lufthavnen i Kastrup som centralt transportknudepunkt, vil gå i retning af et integreret byområde. Presset på Øresundsbroen vil på sigt skabe behov for en anden forbindelse over Øresund i form af en fast forbindelse ved Helsingør og Helsingborg. Den vil have stor betydning for tilgængeligheden i hele Øresundsregionen og effektivt skabe grundlag for at binde de store bysamfund sammen i en ringforbindelse langs Øresundskysten.

En anden hovedudfordring er, hvordan vi sikrer, at regionens infrastruktur samlet set er tilstrækkelig konkurrencedygtig i forhold til andre storbyregioner. Og hvordan vi sikrer den fortsatte udvikling af regionen som et internationalt nordeuropæisk trafikknudepunkt, samtidig med at det sker på et miljømæssigt bæredygtigt grundlag.

I 2015 vil trængsel på regionens veje koste samfundet 11,5 mia. kr.



SAMMENLIGNING MED ANDRE STORBYREGIONER

Hovedstadsregionen og Øresundsregionen har i dag status som en international metropol. Sammenligninger med andre europæiske storbyregioner tegner et billede af en storbyregion med gode trafikmuligheder, hvor alle transportformer som skib, bil, tog og fly mødes. Men i Nordeuropa halter vi dog bagefter både Hamburg og Amsterdam.

En sammenligning med de andre storbyregioner viser, at vi i hovedstadsregionen har:

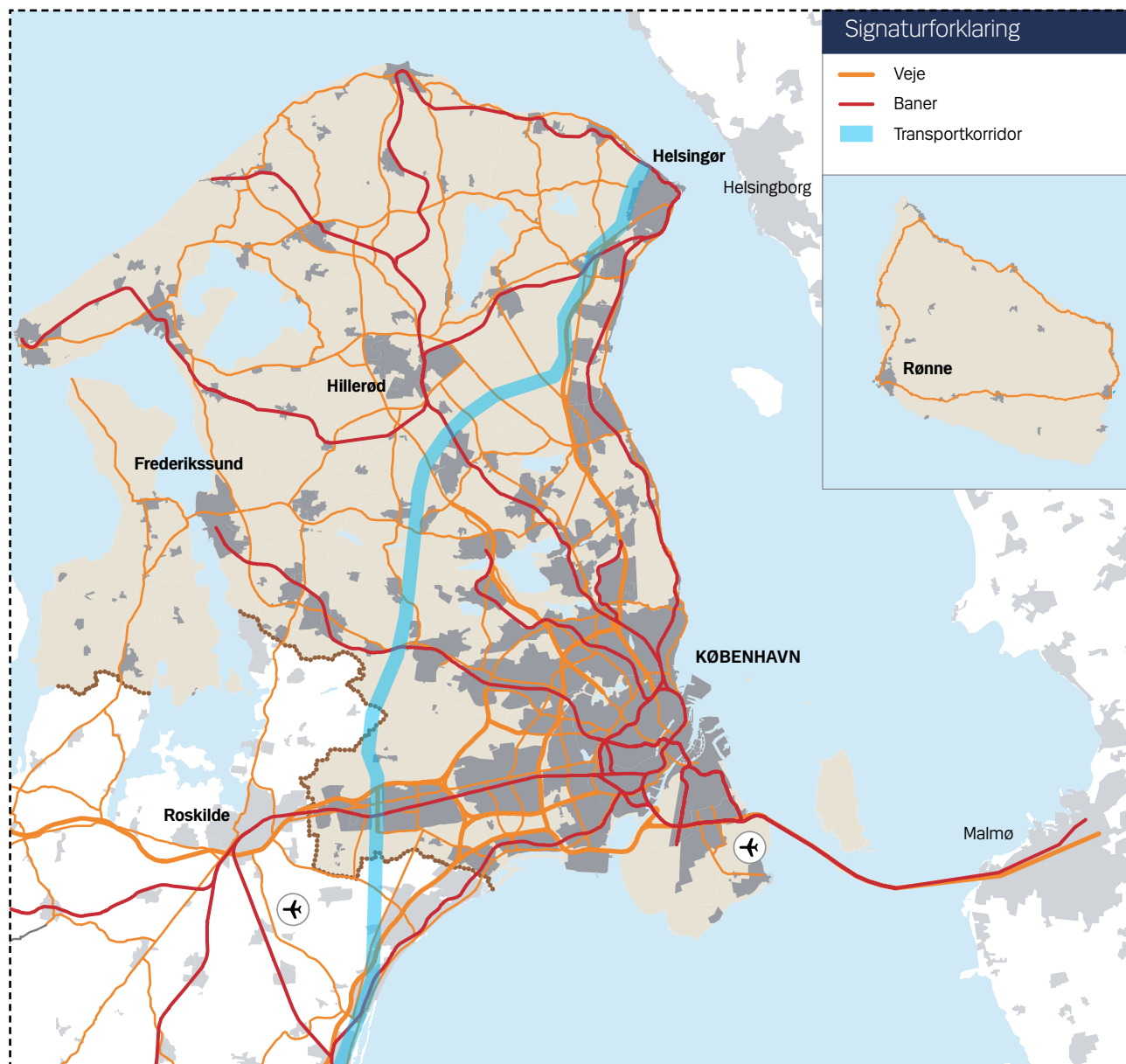
- En relativ mindre trængsel
- En relativ større brug af biler og mindre kollektiv trafikandel – til gengæld flere fodgængere og cyklister
- En høj international tilgængelighed
- En veludviklet intern infrastruktur til havn og lufthavn

Omvendt er der også en række udfordringer:

- Stagnerende brug af kollektive trafikformer – vækst i biltrafikken
- Stærkt stigende trængsel, især omkring København og på de største indfaldsveje, som følge af øget pendling i biler
- Et potentiale for vækst i bilejerskab sammenlignet med andre storbyer
- Stigende miljøbelastning som følge af øget CO₂-udslip
- En lav offentlig investeringsramme for infrastruktur



Region Hovedstadens infrastruktur



Hvordan løser vi de trafikale udfordringer

Den overordnede målsætning for indsatsen er at sikre en høj mobilitet, så borgerne overalt i regionen har gode muligheder for effektivt og sikkert at bevæge sig mellem boliger, arbejdspladser og fritidsaktiviteter, samtidig med at virksomhederne skal sikres hurtige og effektive trafikforbindelser både internt i regionen og i en global sammenhæng.

Det betyder, at trafikken skal kunne afvikles let, stabilt og pålideligt, og det skal være let at skifte internt mellem de forskellige kollektive transportformer og mellem kollektive og private transportformer. Samtidigt skal infrastrukturen udvikles i et tæt samspil med nye bolig- og

erhvervsområder, så der i planlægningen og lokaliseringen af de regionale funktioner tages hensyn til, hvor meget transport de skaber.

Hvis hovedstadsregionen skal bevare sin trafikale konkurrencefordel med en forholdsvis høj fremkommelighed, vil der være behov for en bred palet af løsninger – lige fra nye anlæg og investeringer til nye trafikale virkemidler, som kan øge kapaciteten på veje og baner.

Den palet af løsningsforslag, som vi mener, er nødvendige for at imødekomme regionens store trafikale udfordringer, kan ikke rummes inden for den eksisterende statslige investeringsramme. I "Investeringsplan – de næste 10 års offentlige investeringer" fra 2003 har regeringen frem til 2012 fastlagt transportområdets andel af investeringsrammen for hele Danmark til ca. 2,6 mia. kr. om året.¹

REGIONENS INFRASTRUKTUR

Hovedstaden er gennem de sidste 60 år blevet planlagt og udbygget som en fingerby. Fingerbystrukturen har sikret, at regionen trafikalt hænger fornuftigt sammen, og trafikken – sammenlignet med andre storbyer – overordnet set fungerer.

Transportinfrastrukturen understøtter fingerplanen og er i dag koblet op på et overordnet net af radialer og ringe af baner og veje. Radialerne strækker sig fra de centrale dele i København ud til Køge, Roskilde, Frederikssund, Hillerød, Helsingør, Farum og Amager. Radialerne er betjent med skinnébåren kollektiv transport i form af S-tog, regionaltog og Metro samt af motorveje eller andre overordnede vejforbindelser. Det tværgående, overordnede vejnet er i dag fire ringforbindelser bestående af motorvejsforbindelser og almindelige vejforbindelser. Ringbaneforbindelserne er under udbygning på såvel vej- som banesiden. De tværgående forbindelser længere væk fra de centrale bydele

betjenes af S-busser, mens Nordsjælland betjenes med regionaltog, lokalbaner og busser.

Bornholm, som også er en del af Region Hovedstaden, trafikbetjenes af to færgeforbindelser: Køge-Rønne og Ystad-Rønne samt af daglige flyforbindelser fra Københavns Lufthavn til Rønne.

Over Øresund til Skåne består trafikforbindelserne af den faste motorvejs- og jernbaneforbindelse mellem København og Malmö samt af færgeforbindelser mellem Helsingør og Helsingborg.

Region Hovedstadens særlige geografiske beliggenhed – som centrum i Øresundsregionen og som port til Skandinavien og Østersøen – gør den til et naturligt knudepunkt i Nordeuropa. Regionen er let tilgængelig med såvel skib, bil, tog som fly og den ligger centralt i forhold til de internationale transportkorridorer mellem storbyregionerne omkring Oslo, Göteborg, Stockholm, Hamborg og Berlin.

¹ I trafikaftalen fra 2007 blev der dog afsat yderligere midler. På baneområdet blev der for perioden 2007-2014 afsat 4,7 mia. kr., til genopretning af jernbanesporene, mens der på vejområdet blev aftalt nye investeringer for ca. 4,4 mia. kr., herunder til en række projekter, som staten overtog fra de gamle amter. Desuden indeholdt aftalen en principbeslutning om udskiftning og modernisering af signalanlæggene.

² I HUR's Trafikplan 2003 fremgår det, at gennem en årrække har den offentlige investeringsandel i hovedstadsregionen ligget markant lavere end i en række europæiske storbyregioner i en analyse af omfanget af trafikinvesteringer.

Skal målsætningen om høj mobilitet i hele regionen imødekommes, er en afgørende udfordring at få det samlede trafikale investeringsniveau i hovedstadsregionen til at ligge over niveauet for andre tilsvarende europæiske regioner.²

Der er behov for en løbende dialog med staten og regionens aktører om løsninger og niveauet for trafikinvesteringerne. De kan både omfatte en stor øgning af den statslige ramme og muligheden for at anvende alternative "ikke-offentlige" finansieringskilder og privat-offentlige samarbejder. Som eksempel kan nævnes offentlige private

OPP – EN MÅDE AT FINANSIERE INFRASTRUKTUR-PROJEKTER PÅ

OPP - offentlige private partnerskaber - er en organisationsform til udbud af offentlige opgaver som fx infrastruktur, hvor design, byggeri, drift, vedligehold og finansiering udbydes samlet for en periode på typisk 20-30 år, hvorefter infrastrukturen gives tilbage til det offentlige.

Et OPP-selskab er et privat selskab, som har vundet kontrakten med bestilleren (fx det offentlige) om anlæg, drift og vedligehold. Alle aftaler, betalinger og leverancer sker mellem det offentlige og selskabet.

Hovedprincippet i et OPP-projekt er, at selskabet og bestilleren fordeler projektets risici mellem sig, så hver risiko håndteres af den part, der kan gøre det bedst og billigst.

OPP er ikke en magisk opskrift til at skaffe penge.

Der er som udgangspunkt to kilder til betaling af investeringerne: brugerne og skatteyderne. Derfor er OPP snarere en organisationsmodel, der i nogle sammenhænge er et bedre alternativ end en traditionel offentlig udførelse af en opgave.

Internationale erfaringer har vist, at OPP både kan give besparelser og større sikkerhed for at overholde budgettet gennem et bedre incitament til at tænke totaløkonomisk, innovativt og med fokus på effektivitet.

Der findes også eksempler på muligheder for yderligere indtægter som medfinansiering, fx en andel i værdistigninger for grundarealer, der bliver mere værd som følge af større og nye trafikinvesteringer. Ørestad og den københavnske metro er et dansk eksempel.

Endvidere har pensionskasser meldt sig interesserede i at stille kapital til rådighed for investeringer i både ny og eksisterende infrastruktur.



partnerskaber (OPP), ligesom der i forbindelse med større og nye trafikinvesteringer kan medtænkes værdistigninger på ejendomme. Et andet eksempel kan være en brugerfinansieret fast forbindelse over Helsingør-Helsingborg i lighed med øvrige danske brobyggerier.

Det er helt afgørende, at fremtidige investeringer i infrastruktur træffes på et veldokumenteret grundlag, så de rigtige beslutninger træffes på det rigtige tidspunkt. Med andre ord skal de offentlige trafikinvesteringer ske ud fra en samfundsøkonomisk betragtning og koncentrerer der, hvor problemerne med trafikken er størst, og hvor investeringerne giver størst mulig effekt.

En række tiltag kan sættes i gang her og nu, andre kan iværksættes over en kortere årrække, mens andre har et mere langsigtet perspektiv. Men uafhængig af tidshorisonten er det afgørende, at der i de nye investeringer og initiativer tænkes på, hvordan belastningen af regionens miljø og natur kan minimeres - og hvordan der kan tages hensyn til den overordnede klimaproblematik.

Regionens hovedudfordringer kan deles op i fire hovedområder, der hver især stiller krav til valget af løsninger:

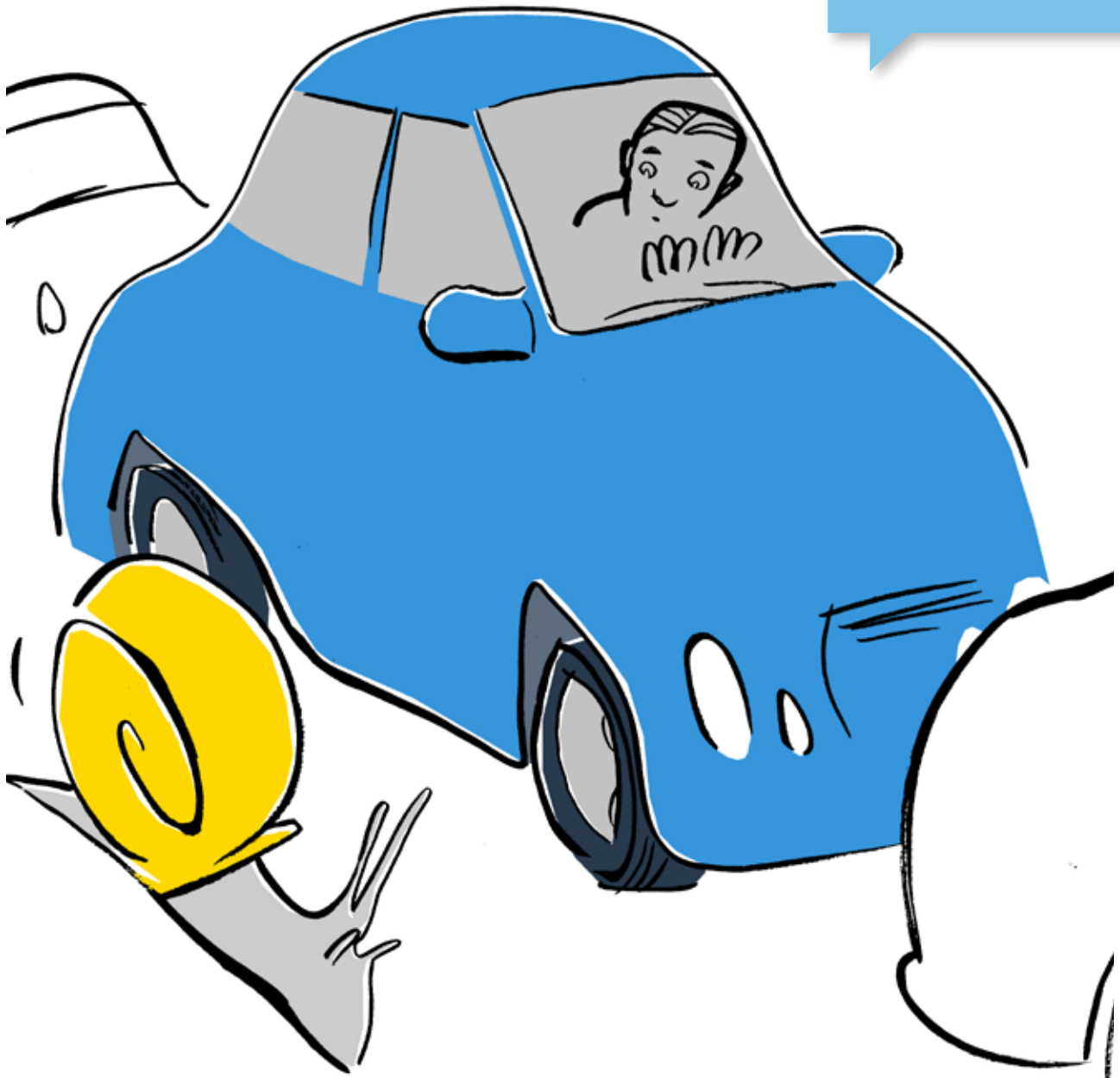
- **Trafik og trængsel i de centrale bydele**
- **Mobilitet på tværs af og rundt i regionen**
- **Forbindelser ind og ud af regionen**
- **Gods- og varetransporter.**

FORUDSÆTNINGER FOR UDBYGNINGEN AF INFRASTRUKTUREN

En forudsætning for, at regionen også i de kommende år kan være konkurrencedygtig, er:

- At den trafikale infrastruktur udvikler sig i takt med hele regionens by- og boligudvikling
- At den kollektive trafik og det overordnede vejnet udvikles som helhed og som led i en samlet planlægning
- At der sker en forstærket indsats for en miljømæssig bæredygtig udvikling af regionens trafikale infrastruktur gennem en væsentlig styrkelse af den kollektive trafik
- At der tages højde for den stærkt stigende trafik på tværs i regionen, bl.a. gennem udbygning af de kollektive trafikforbindelser og de tværgående veje
- At trængslen særligt i og omkring København begrænses, bl.a. gennem udbygning af den kollektive trafik og mulighed for anvendelse af adfærdsregulerende virkemidler, som fx Intelligent Transport Systemer (ITS) og miljøzoner
- At projekterne herudover altid prioriteres ud fra overordnede samfundsmæssige hensyn, herunder deres medvirken til at begrænse de miljømæssige virkninger i regionen.

*Vi holder mere og mere
i kø, når vi kører rundt i
regionen eller skal ind til
København.*





ØRESTAD – ET KONKRET EKSEMPEL PÅ EN ANDEN FINANSIERINGSFORM

Det daværende Ørestadsselskab blev oprettet ved lov i 1992 med det formål at udvikle Ørestad og den københavnske metro. Selskabet fik fra begyndelsen de organisatoriske, finansielle og juridiske forudsætninger for at kunne løfte en stor infrastruktur- og byudviklingsopgave.

Selskabets to ejere – Københavns Kommune (55 %) og staten (45 %) – indskød i fællesskab et stort uudnyttet areal på Vestamager, som de ønskede udviklet. En forudsætning for, at området kunne få sin fulde attraktionsværdi, var at den nye bydel byplanmæssigt blev knyttet sammen med Københavns centrum gennem udvikling af en helhedsplan for området og etablering af gode nærtrafikforbindelser.

En sådan udvikling af området ville øge arealernes værdi, og gennem salg af arealerne til private entreprenører ville det være muligt at finansiere de nødvendige infrastrukturforbedringer.

Metroen og Ørestads infrastruktur er i udgangspunktet bygget for lånte penge. Lånene er optaget på det danske og det internationale kapitalmarked. Selskabet kunne foretage lånoptagelse gennem genudlån af statslån, der administreres af Nationalbanken.

Infrastrukturudviklingen i Ørestad bliver finansieret af:

- Brugerbetaling i metroen
- Værdistigninger på arealerne
- Ejendomsskatter på solgte grunde.

BORGERNES TOP 4 FOR MÅL PÅ INFRASTRUKTUROMRÅDET

På Region Hovedstadens borgerdialogmøde gav et udsnit af regionens borgere et bud på udfordringer og mål, som de finder, vil være bedst for at sikre regionens rette udvikling. De fire mål er følgende:

- En forbedret, konkurrencedygtig, attraktiv kollektiv trafik
- En sammenhængende trafikplan for alle trafikformer
- Tidsforbruget skal minimeres – privatliv, produktivitet, sundhed/miljø skal hænge sammen
- Byrum for byens borgere. Udbygning af cykelnettet.

Borgerne pegede også på trafikinitiativer som bilfri zoner, roadpricing, flere p-pladser i forbindelse med stoppesteder for den kollektive trafik, anvendelse af nye energiformer og miljøvenlige transportmidler, letbaner, delebiler, samkørsel, intelligent trafikstyring og udbygning af det eksisterende vejnet.

Trafik og trængsel i de centrale bydele

Hovedstadsregionen og særligt København har hidtil haft en relativ høj grad af fremkommelighed og en relativ høj gennemsnitsrejsehastighed sammenlignet med en række andre europæiske hovedstæder. Det på trods af, at vi kører længere i bil og mindre med kollektiv trafik end i andre europæiske hovedstæder. Langt den største del af den samlede transport foregår i bil (82 %), og brugen af bil er vokset på bekostning af den kollektive trafik i de sidste 10 år. Samtidig er hovedstaden speciel sammenlignet med andre storbyer, da ca. 40 % af rejser med mål i det indre København foregår på cykel eller til fods.

Især de inderste dele af hovedstadsregionen udgør et sammenhængende tæt byområde. Her har aktivitetsniveauet været stærkt stigende det seneste årti, bl.a. som følge af byomdannelse af tidligere industri- og havneområder til boliger og kontorer. Det er en udvikling, som forventes intensiveret i årene fremover, og den har også været medvirkende til en stigende aktivitet på vejene. Den øgede trængsel skaber vanskeligheder med at komme rundt i Københavns indre bydele, hvor også den gennemkørende trafik optager plads på vejene og forsinker både den private trafik og den kollektive bustrafik.

De mange cyklister og især den stigende biltrafik lægger pres på infrastrukturen. Forsinkelser udgjorde 29 % af den samlede rejsetid i morgenspidstimen i København. Bilernes gennemsnitlige hastighed er inde i København faldet fra 33 km/t til 27 km/t fra 1995 til 2005, svarende til et fald på 20 %.

TRAFIK OG TRÆNGSEL I DE CENTRALE BYDELE

Udfordringerne er:

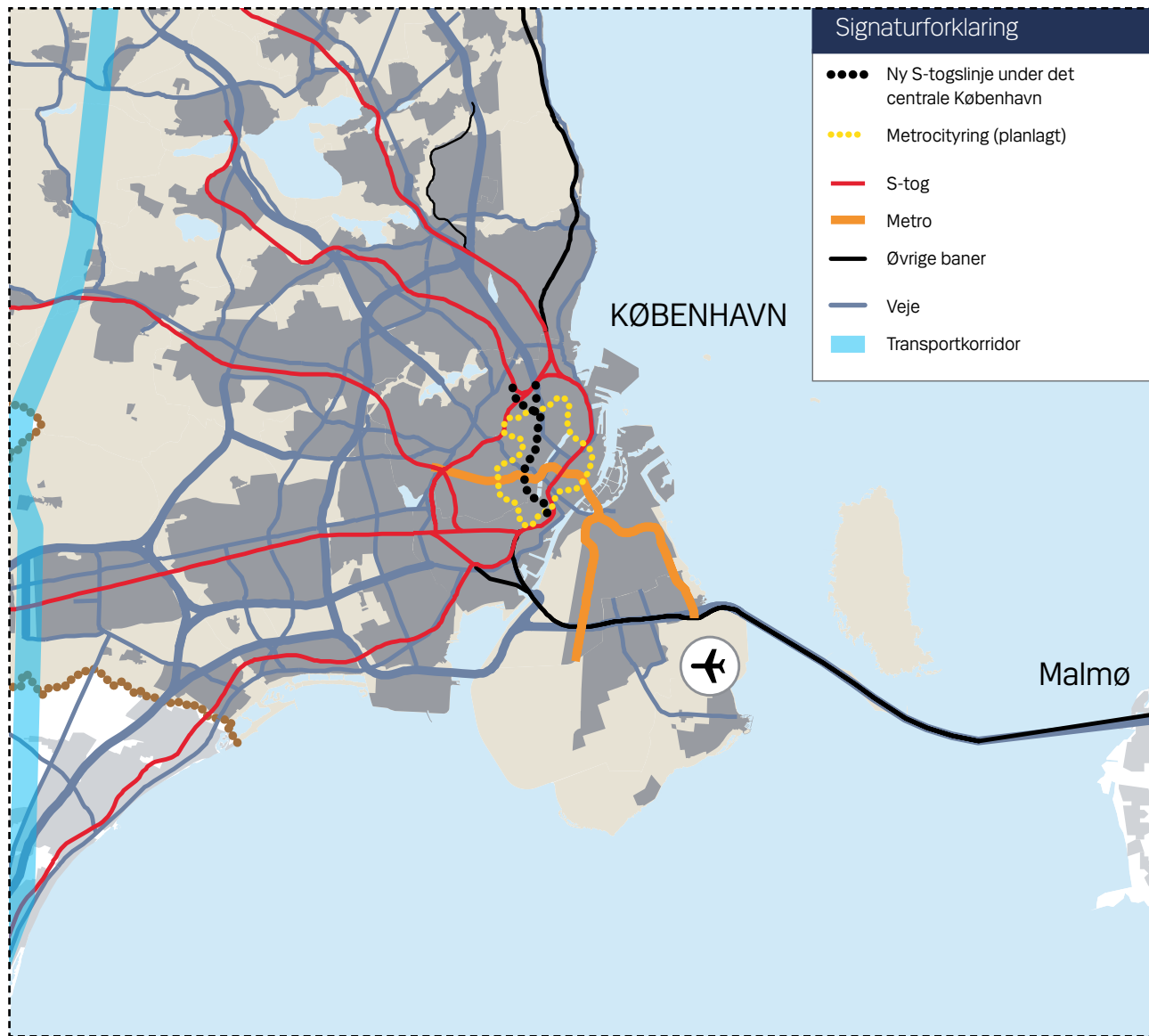
- Fremme brugen af kollektiv trafik og gøre den attraktiv som alternativ til bilen
- Forbedre forholdene for alternative transportformer som fx cykler
- Regulere den voksende trængsel og den gennemkørende trafik gennem de centrale bydele
- Sikre fremkommeligheden på overordnede veje.

Forslag til løsninger for trafik og trængsel i tætbyen

Målsætningen for trafikken er en god tilgængelighed inde i og til og fra det centrale København med både individuel og kollektiv trafik. København skal udvikle sin gode fremkommelighed og den høje cykelanvendelse i forhold til andre storbyer.

Trængslen kalder på nye løsninger, som tager højde for situationen både i storbyen og omegnen, og samtidig sikrer den gennemgående trafik. Der er derfor behov for at udbygge infrastrukturen. Især den kollektive trafik, som giver yderligere kapacitet og kan afhjælpe trængslen. Samtidig er der behov for at supplere nye investeringer med andre virkemidler, som kan bidrage til at øge kapaciteten og fordele presset på infrastrukturen.





Trafik og trængsel i tætbyen

Kortet skitserer en mulig placering af forslag til ny S-togslinje under det centrale København til aflastning af røret mellem Hovedbanen og Østerport, samt den planlagte Metro-cityring.

Satsning på kollektiv trafik, som en løsning på trængselsproblemer, kan ske ved at gøre den kollektive trafik mere attraktiv på forskellige måder. Der er et stort behov for at fortsætte med at udbygge de skinnebårne kollektive trafikløsninger. Det kan være en videreudbygning af et letbane-system med nye trafiklinier og tilsvarende en udbygning med nye trafiklinier til metro-systemet.

Andre virkemidler kan være at begrænse væksten i vejtrafikken eller sprede den bedre hen over døgnet. Det kan være adfærdsregulerende virkemidler, fx gennem økonomiske incitamenter, etablering af miljøzoner, og det kan være gennem parkeringspolitikken.

Herudover kan anvendelsen af det eksisterende vejnet for både biler og busser optimeres via Intelligente Transport Systemer (ITS), som fx rutevejledning, dynamiske informationssystemer og hastighedsstyring, grønne bølger for udrykningskøretøjer etc.

Endelig er det vigtigt at videreudvikle cykeltransporten i regionen. Københavns Kommune har netop igangsat et projekt, der skal gøre københavnsområdet til verdens bedste cykelby. En sådan satsning fordrer udbygning af cykeltrafiknettet og et bedre samspil mellem cykeltrafik og kollektiv trafik med fx plads til cykelparkering ved tog- og metrostationer.

Vi kører mere i bil, vi cykler og vi går mere, men vi bruger den kollektive trafik mindre end i andre europæiske hovedstæder.

FORBEDRING AF INFRASTRUKTUREN FOR TRAFIK OG TRÆNGSEL I TÆTBYEN

Forslag til forbedringer "her og nu":

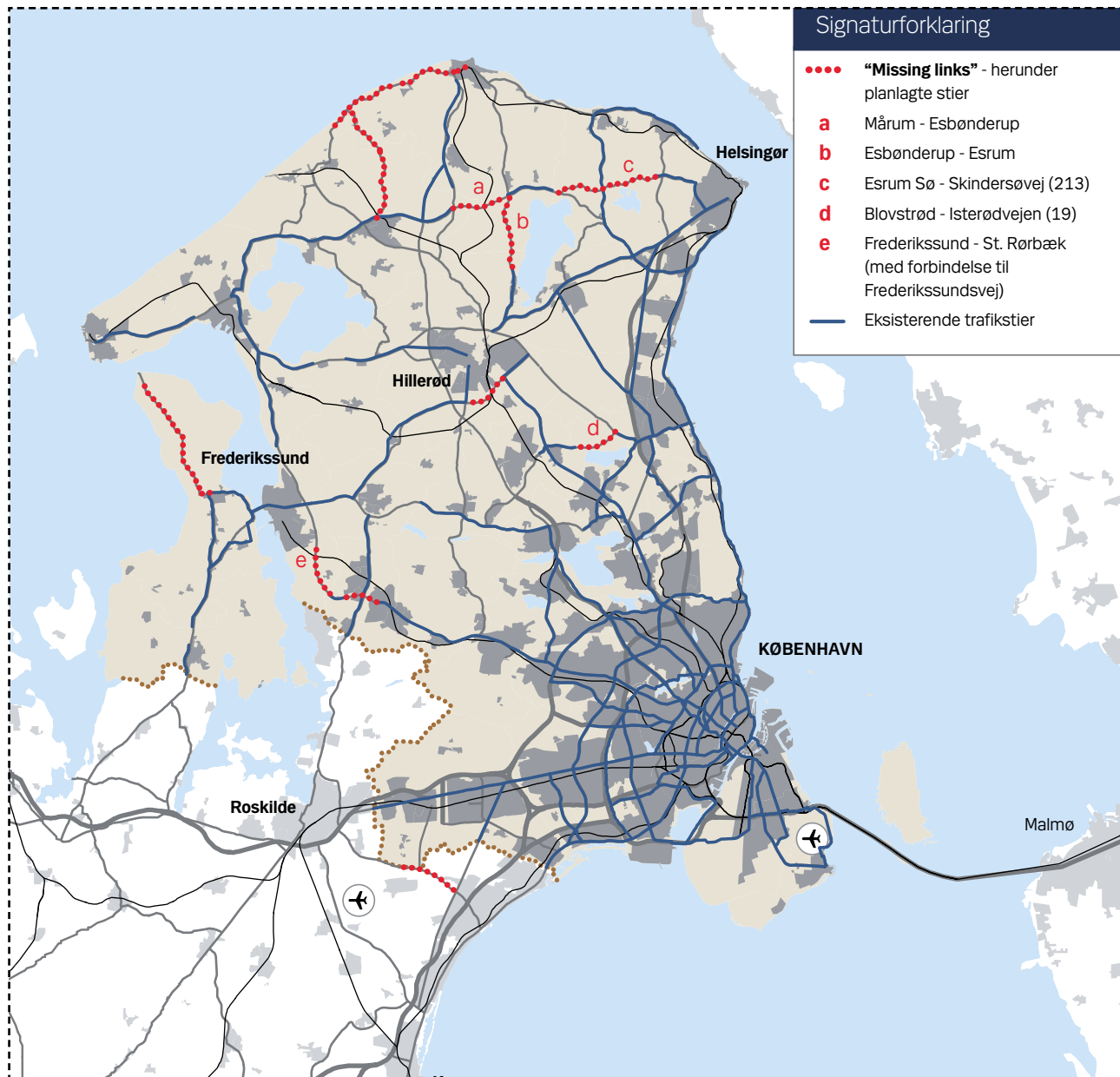
- Mindre sporforbedringer på S-banen til at afhjælpe flaskehalsene
- Nye terminaler og særlige kørebaner med forkørselsret for busser mv.
- Parkeringsfaciliteter for cykler og biler ved stationer
- Styrket anvendelse af ITS, fx til bedre passagerinformation for kollektiv trafik
- Etablering af dansk forsknings- og udviklingsprogram til forskning, udvikling og afprøvning af ITS, som kan understøtte en national og regional implementeringsstrategi for ITS-løsninger
- Adfærdsregulerende tiltag, fx gennem yderligere regulering af parkeringsudbuddet og trafikmæssige investeringskrav ved nybyggeri
- Udbygning af et cykeltrafikstinet for pendlere langs de større veje og cykelparkering ved tog- og metrostationer

Forslag til forbedringer på kort sigt:

- Udbygning af den kollektive trafik i København og omegnskommunerne i form af mere skinnebåren trafik - letbane, metro og S-tog
- Væsentlig udbygning af "parkér og rejs" faciliteter med overvågning og tilhørende servicearealer, placeret ved de trafikale knudepunkter, som stærkt forbedrer kombinerede transportformer
- Mulighed for anvendelse af adfærdsregulerende virkemidler, som fx ITS og miljøzoner
- Etablering af havnetunnel i København

Forslag til forbedringer på længere sigt:

- En udbygning af en ny S-togslinje i tunnel under det centrale København til at afhjælpe flaskehalsen i røret mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport



De regionale cykel-trafikstier

Kortet viser dels de eksisterende og planlagte cykel-trafikstier med regional betydning, dels "missing links".

Kilde: Regionplan 2005.

Mobilitet på tværs af og rundt i regionen

Den stigende trængsel er den største udfordring for trafikken rundt og på tværs i regionen. Gennemsnitshastigheden på vejene er faldet 25 % over de seneste år. Der er især bilkøer på de store indfaldsveje og på de tværgående vejforbindelser. I de sidste 10 år er trafikken på de store indfaldsveje vokset med ca. 25-30 %, og på de tværgående trafikforbindelser er den vokset med hele 40 %. Andelen af motorvejsstrækninger med trængselsproblemer er tredoblet siden 1998, fra 8 % til 24 % i 2005.

PÅ CYKEL I HOVEDSTADSREGIONEN

Ifølge Danmarks Transportforsknings transportvaneundersøgelse er der inden for Region Hovedstaden flest, der tager cyklen i Københavnsområdet og færrest i Nordsjælland (30 % af transporten i København og på Frederiksberg foregår med cykel og ca. 13 % i Nordsjælland i 2006). Tendensen er, at der tilbagelægges større afstande i Københavnsområdet end i den øvrige del af regionen, men der er en klar fremgang over hele regionen (2,9 km/dag i København og på Frederiksberg 1,3 km/dag i Nordsjælland i 2006). Selvom cykeltransporten er lavere i Nordsjælland, cykler man stadig meget.

Trafikudviklingen i hovedstadsregionen er blevet stadigt mere komplekse, og er i dag langt mere geografisk spredt end tidligere. Udflytningen af arbejdspladser fra det centrale København og spredning af boligområder længere ud i byfingrene, og uden for byfingrene, har medført et voksende behov for trafikale forbindelser på tværs. Konsekvensen er, at trængselsproblemerne i hovedstadsregionen allerede i dag er markante på det overordnede vejnet, og vil skærpes væsentligt i fremtiden. En særlig udfordring bliver at få afsluttet "ringene" om hovedstaden.

Men det er ikke kun på de tværgående forbindelser, at trængselsproblemerne er markante, også på indfaldsvejene til hovedstadsregionen fra Sjælland er der en række alvorlige flaskehalse på både vej- og baneområdet. Trafikken på vejsiden forventes at stige markant fremover.

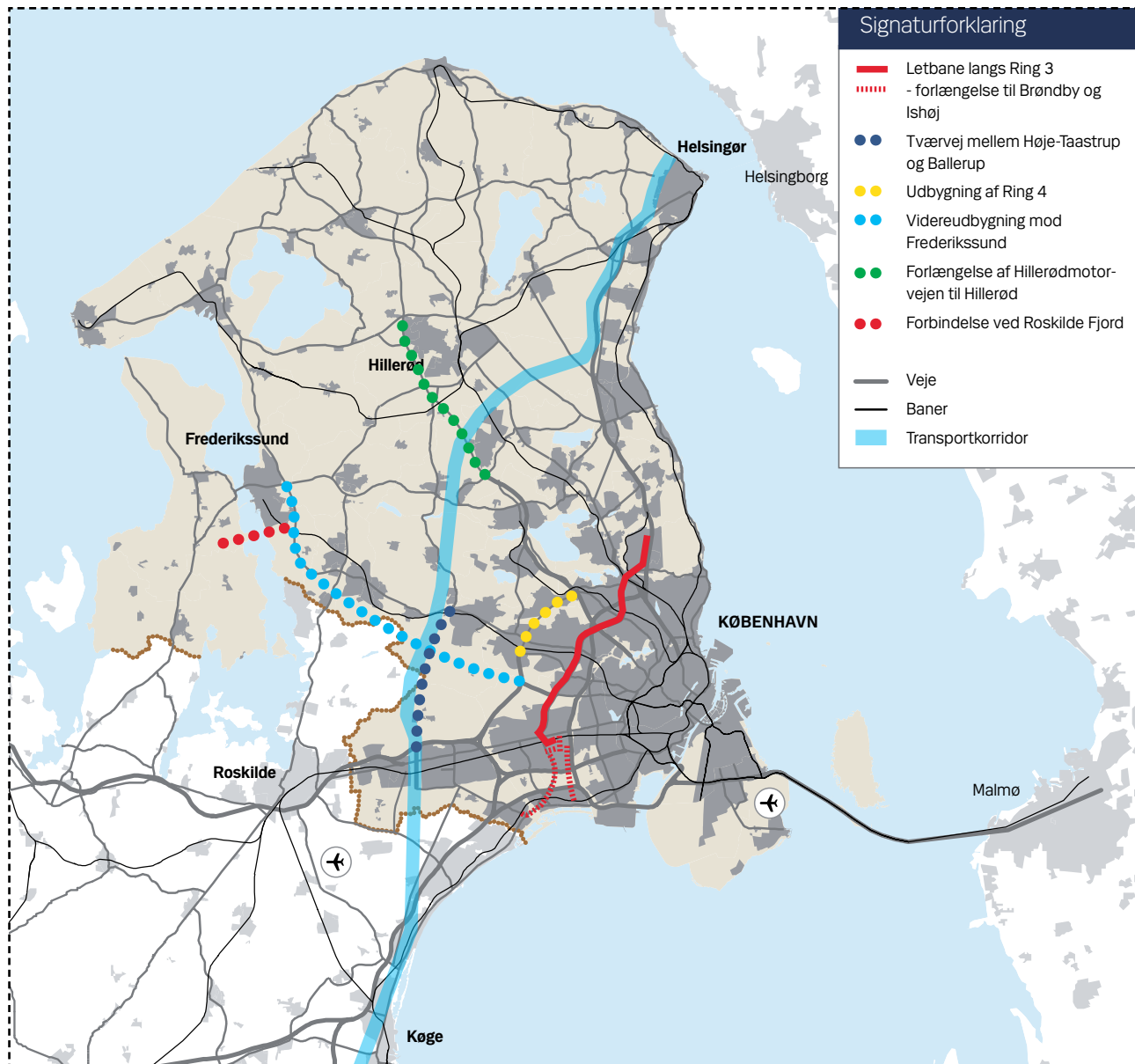
Behovet for nye trafikale forbindelser er i en vis udstrækning imødekommet med den igangværende statslige planlægning og udbygning af nye vejforbindelser, ringveje og tværforbindelser, men der mangler stadig gode kollektive forbindelser på tværs. Den kollektive trafik har den mindste markedsandel på alle tværforbindelser. Samtidig efterspørger pendlerne stadig hurtigere forbindelser på indfaldslinjerne, og jo længere afstanden er mellem bolig og arbejdsplads, jo hurtigere forbindelser er der behov for.

En særlig udfordring er udbygningen og vedligeholdelsen af hovedstadsregionens cykelstinet. Den samlede cykelanvendelse i hovedstadsregionen er i 2007 ca. 21 % af den samlede transport. Det regionale stinet består af både rekreative stier med særlig betydning for fx fri-luftsoplevelser og af trafikstier, som tilgodeser en hurtig cykeltransport fx til pendling mellem bopæl og arbejde.

PÅ TVÆRS AF OG RUNDT I REGIONEN

Udfordringerne er at:

- Sikre en konkurrencedygtig kollektiv trafik især på tværs, fx nye skinnebårne højklassede forbindelser, og finde en balance mellem andelen af kollektiv trafik og brugen af bil
- Give gode og hurtige forbindelser både kollektivt og privat på regionale strækninger med større pendlingsstrømme
- Sikre den nødvendige udbygning og nybygning af såvel ringforbindelser som indfaldsveje
- Sikre fremkommeligheden på vejnettet
- Sikre en optimering af samspillet mellem transportformerne.



Mobilitet på tværs af og rundt i regionen

Kortet skitserer en række forslag til infrastrukturprojekter på både bane- og vejsiden. Projekterne vil være med til dels at afhjælpe flaskehalse og trængsel på indfaldsvejene, dels forbedre fremkommeligheden på tværs af regionen.

Forslag til løsninger på tværs af og rundt i regionen

Målsætningen for trafikken rundt i regionen er, at den kollektive trafik på tværs af regionen udbygges for at imødekomme det stigende pendlingsbehov på tværs, samt at kapaciteten på de store indfaldsforbindelser og ring- og tværforbindinger udbygges.

Ud over at bygge flere veje eller baner, kan fremkommeligheden påvirkes ved at udnytte den eksisterende infrastruktur og de eksisterende transportmidler bedre.

Det kan fx ske ved at transportere flere personer i de samme transportmidler, ved at skabe plads til flere transportmidler i den eksisterende infrastruktur eller ved at flytte transport til transportmidler med ledig kapacitet.

I forbindelse med en bedre udnyttelse af den eksisterende kapacitet er nogle af mulighederne en bedre vedligeholdelse af både vej- og banenet, intelligente trafiksystemer (ITS) til at styre trafikstrømmene, muligheder for at reducere antallet af biler, fx gennem "parkér og rejs-anlæg" ved udvalgte stationer på indfaldsvejene og ved samkørsel.

FORBEDRING AF INFRASTRUKTUREN PÅ TVÆRS AF OG RUNDT I REGIONEN

Forslag til forbedringer "her og nu":

- Indsætte direkte- og langtursbusser i særlige busbaner på strækninger med store pendlerstrømme
- Bedre omstigningsmuligheder ved stationer og knudepunkter, herunder en udbygning af parkeringsfaciliteterne
- Indsætte længere tog eller flere vogne på strækninger med overfyldte tog
- Mindre sporforbedringer samt udbygning med overhalingsspor på S-banen til afhjælpning af flaskehalsene
- Anvendelse af Intelligente Trafiksystemer (ITS) på indfaldsveje og hovedfærdselsårer for at reducere trængselen og rejsetiden
- Flere store "parkér og rejs-anlæg" ved de store indfaldsveje, kystbanen og andre relevante regionale togstrækninger med overvågning og tilhørende servicefaciliteter
- Løbende vedligeholdelse og udbygning af såvel det lokale stinet som udbygning af "missing link" i det regionale cykelstinet i hele regionen
- Mulighed for biler med flere passagerer i særlige reserverede baner i myldretiden.

Forslag til forbedringer på kort sigt:

- Anlæg af en letbane langs Ring 3 (Lundtofte-Lyngby-Glostrup-Ishøj/Brøndby), da den vil være forbindelseslinje til alle S-togslinjer og lokalbanerne i nord
- Anlæg af Tværvejen mellem Høje Tåstrup og Ballerup
- Udbygning af Ring 4 fra Ballerup til Bagsværd
- Etablering af ny fast forbindelse ved Roskilde Fjord i Frederikssund
- Samtidig opgradering af S-togsforbindelsen og videreudbygning af vejen til Frederikssund efter planerne i takt med den befolknings- og erhvervmæssige udbygning
- Forlængelse af Farum-motorvejen til Hillerød.

Forslag til forbedringer på længere sigt:

- Et nyt transportkoncept, der fremmer de miljøvenlige transportformer som den kollektive trafik og cykeltransport. Fx gennem kraftig udbygning af den skinnede trafik med nye S-togslinjer og forlængelser af eksisterende samt nye letbanekorridorer fx langs Lyngbyvej og langs Herlev Hovedgade/ Frederikssundsvej samt en forbindelse til Kystbanen som supplement til letbanen langs Ring 3
- Hovedstadsregionen skal være foregangsregion og leve op til de højeste miljøkrav i EU til biler, lastbiler og busser.



Forbindelser ind og ud af regionen

Region Hovedstaden ligger i centrum af Øresundsregionen, og regionen har med sin centrale placering som port til Østersøen potentialet til at blive et internationalt nordeuropæisk knudepunkt.

Der er et stort integrationspotentiale i Øresundsregionen. Om 20 år forventes Øresundsregionens befolkningstal ifølge Øresundsbron at være vokset med ca. 200.000 og antallet af daglige pendlere over Øresund vil være steget fra 14.000 i 2006 til ca. 50.000 i 2025. Togtrafikken på broen ventes at stige fra 21.000 daglige personrejser i 2006 til 51.000 daglige rejser i 2025. Det skal ses i sammenhæng med forventningen om, at hovedstadsregionen kan nyde godt af en positiv udvikling i arbejdsstyrken i Skåne.

Trafikpres i Øresundsregionen

Den stigende pendling over Øresund er således en stor udfordring. Den hurtigt voksende Øresundstrafik vil både på vej og bane give en del flaskehalse. Hovedparten af trafikken på vej fortsætter ad Øresundsmotorvejen til Københavns centrum eller arbejdspladserne i Københavns omegn. Den stigende biltrafik vil derfor medføre behov for forbedret infrastruktur i både Malmö og Storkøbenhavn.

På banesiden vil den høje vækst i pendlertrafikken give yderligere pladsproblemer i Øresundstogene i de kommende år, og der bliver behov for flere togsæt og flere afgang. På selve broen vil der ikke være kapacitetsproblemer, da der kan køre 15-17 tog i timen pr. retning. Der vil til gengæld opstå problemer ved Københavns Lufthavn og på banestrækninger i det centrale København, hvis banekapaciteten ikke udvides, når antallet af rejsende om morgenen og eftermiddagen tredobles.

Et særligt problem er kapaciteten på Hovedbanegården og på visse andre banegårde som for eksempel Nørreport. Selvom kapaciteten på Hovedbanegården er blevet udvidet, vil der fremover være problemer med at afvikle den stigende trafik af såvel regional- som fjerntog.

På sigt er der behov for en anden fast forbindelse over Øresund. Den faste Femern Bælt-forbindelse vil sammen med den forventede udvikling i pendlingen over Øresund øge det trafikale pres og skabe behov for en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Det vil også kræve etablering af en ny jernbane- og vejforbindelse i Ring 5.

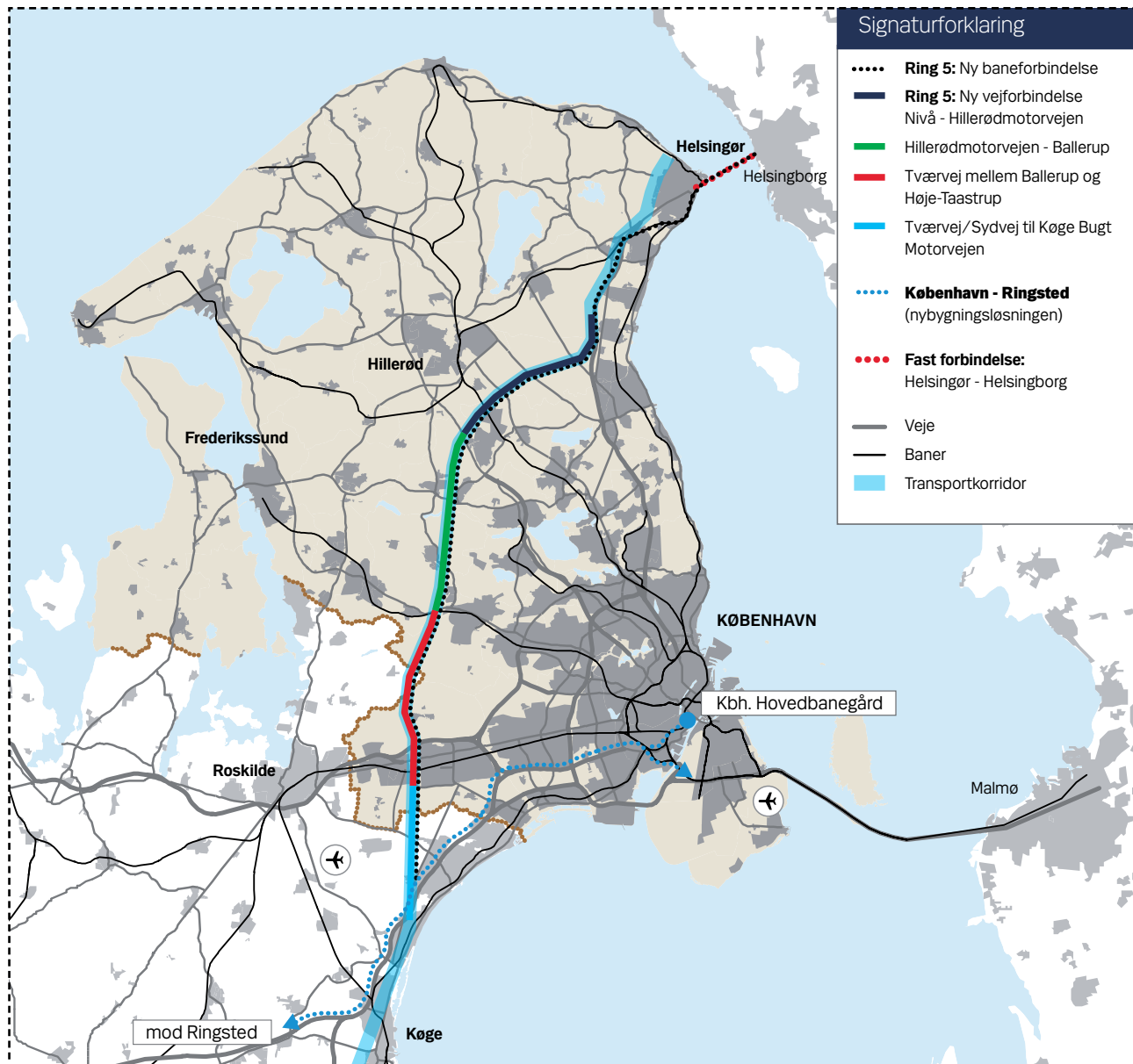
Sjælland – en pendlerregion

I dag er hele Sjælland en samlet pendlerregion, og pendlingen til hovedstadsregionen er steget med ca. 30 % i de seneste 10 år, mens pendlingen den modsatte vej er steget med knap 20 %. På vejsiden er især trængslen i de store pendlingskorridorer fra Sjælland mod hovedstadsregionen en stor udfordring. Den kollektive trafik er udfordret af vigende passagertal og uregelmæssig drift på jernbanesiden.

Forbindelser til omverdenen

En hovedudfordring for regionens konkurrenceevne er, at vi let kan rejse ud i verden, og at folk let kan komme til os. Med aftalen med Tyskland om etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, som forventes at stå færdig i 2018, rykker Hamborg og den nordlige del af Europa tættere på. Dermed kan hovedstadsregionen på sigt blive koblet på det europæiske højhastighedsnet. I dag er hovedstadsregionen og Sjælland et "missing link" mellem højhastighedsforbindelserne fra Malmø og mod Gøteborg/Stockholm og Hamborg, hvor det europæiske højhastighedsnet indtil videre har sin endestation.

Københavns Lufthavn har meget stor betydning for Københavns internationale position. Det gælder ikke alene for turismen, for kongresbyen og krydstogsturismen, men også for hele regionens internationale erhvervsliv. Hvis Københavns Lufthavn skal opretholde og udbygge sin rolle som en af de mest trafikerede i Nordeuropa med ca. 21 mio. passagerer om året, er det ikke nok at kunne yde en god service. For at lufthavnen fortsat kan øge passagertallet og udvikle sine internationale forbindelser og rutenet ud af København, skal også trafikken med tog, bus og bil til lufthavnen være optimal. Københavns Lufthavn henter ikke kun sine passagerer i Danmark, men også fra hele den sydlige del af Sverige.



Forbindelser ind og ud af regionen

Kortet skitserer forslag til nye projekter, som både vil forbedre forbindelserne til naboregionerne Sjælland og Skåne og give en ny og effektiv vej- og baneforbindelse "Ring 5" i den eksisterende transportkorridor.

I forbindelse med det videre arbejde med realiseringen af Ring 5 i transportkorridoren bør der ske en præcisering af et arealudlæg i forbindelse med fastlæggelsen af linjeføringen.

Den samme problemstilling med god trafikal tilgængelighed gør sig også gældende for Københavns Havn. Målt på passagertal er København i dag Nordeuropas største krydstogtsdestination med et fortsat vækstpotentiale for de kommende år. De kommende års byudvikling i Nordhavnen betyder, at havnen planlægger at ommøblere sine erhvervsaktiviteter og anlægge nye krydstogtskajer og en ny krydstogsterminal nord for det nye byudviklingsområde. Krydstogtsindustrien er i dag vigtig for København, da hver fjerde turist i byen er en krydstogtsgæst.

FORBINDELSER IND OG UD AF REGIONEN

Udfordringerne er at:

- Sikre god tilgængelighed til såvel lufthavnen som til havnebetjeningen
- Binde Sjælland bedre sammen med hovedstadsregionen og give hurtige og effektive forbindelser på strækninger med store pendlerstrømme
- Binde Øresundsregionens forskellige dele bedre sammen
- Sikre optimale rejseforhold over Øresund for såvel bane som bil
- Forbedre forbindelserne til omverdenen.

Forslag til løsninger for forbindelser ind og ud af regionen

For at imødekomme udfordringerne i Øresundsregionen og for den internationale trafik er målsætningen, at vi let skal kunne komme til og fra regionen, og at folk let skal kunne komme til os. Vores transportsystem skal effektivt binde hele Øresundsregionen sammen og knytte regionen tættere til resten af Europa.

På vej og bane fra Sjælland til hovedstaden er kapaciteten presset. På fx jernbaneområdet er kapaciteten udnyttet på store dele af strækningerne, hvilket fx betyder, at der ikke kan indsættes flere eller hurtigere tog, og at uheld og forsinkelser hurtigt smitter af. Erfaringer fra Stockholm og Oslo viser, at direkte- og langtursbusser på kort sigt kan øge den kollektive trafiks dækning af pendlertrafikken i oplandet ved store byer. På vejsiden er der behov for, at fremkommeligheden på de store indfaldsveje udbygges.

Øresundsregionens hovedudfordring er at sikre et sammenhængende transportsystem, der effektivt binder hele regionen sammen og samtidig sikrer gode forbindelser til resten af Europa. I dag varetages investeringerne og udbygningerne af infrastrukturen fortrinsvis af de to stater uafhængigt af hinanden, ligesom begge landes regionale trafikplanlægning er spredt på mange hænder. Det kræver en samordnet indsats at sikre den fornødne koordinering og sammenhæng. Det kan være i form af en ny visionær trafikstrategi for hele regionen, der ser Øresundsregionens overordnede trafiksystem – af faste forbindelser, havne, jernbaner, veje og internationale transportkorridorer – som én samlet struktur.

Mulighederne for højhastighedsforbindelser til det øvrige Skandinavien og et kommende Europa-jernbanenet bør indgå i en langsigtet løsning. EU har udpeget et prioriteret jernbaneprojekt mellem Bremen/Hannover/Hamborg og København, og har bl.a. i forbindelse med Femern Bælt-projektet givet tilsagn om økonomisk støtte til jernbanedelen på Sjælland.

Løsningsmulighederne i forhold til regionens store transportknudepunkter er at optimere trafikken til Københavns Lufthavn, og at regulariteten på Øresundstogene og regionaltogene maksimeres. Infrastrukturen til Københavns Havn udbygges for at give en god tilgængelighed og gode transportforbindelser mellem havnen og regionen.

FORBEDRING AF INFRASTRUKTUREN FOR FORBINDELSER IND OG UD AF REGIONEN

Forslag til forbedringer "her og nu":

- Indsætte længere tog eller flere vogne på strækninger med overfyldte tog, fx på Øresundsbanen
- Indsætte direkte- og langtursbusser på de store pendlerstrækninger, fx i særlige busbaner med forkørselsret
- Afhjælpning af trængselsproblemerne på de store indfaldsveje fra Sjælland til hovedstaden, fx ved hjælp af ITS (Intelligente Transport Systemer).
- Udbygge kapaciteten på tilkørslerne til Øresundsforbindelsen
- Mulighed for biler med flere passagerer i særligt reserverede baner i myldretiden.

Forslag til forbedringer på kort sigt:

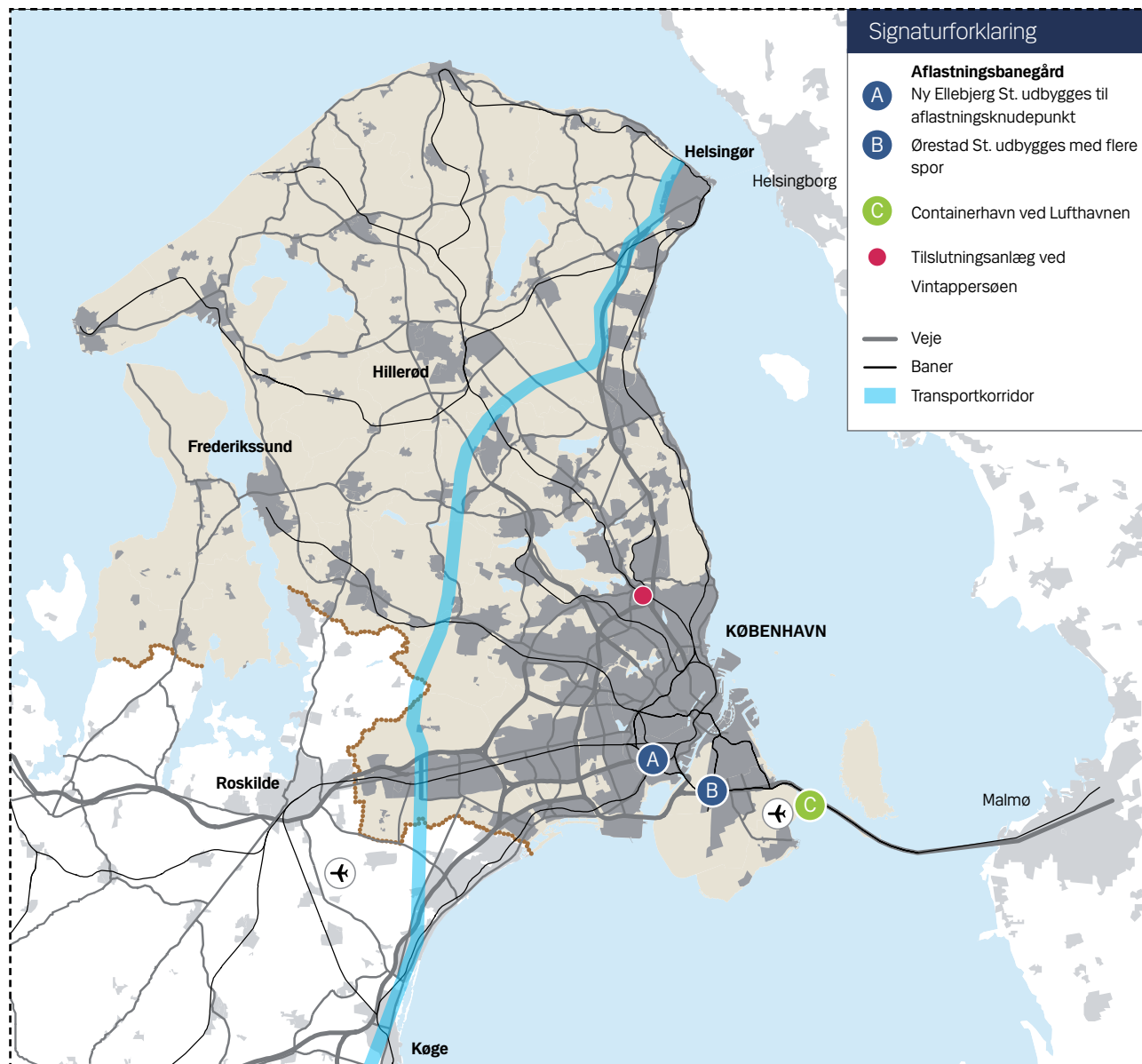
- Udbygning af hovedjernbanenettet mod syd
- Etablering af jernbane- og vejforbindelse i Ring 5
- Fast forbindelse Helsingør-Helsingborg til tog og biler.

Forslag til forbedringer på længere sigt:

- En fremtidssikret løsning af kapaciteten på Hovedbanegården gennem nybygning af en aflastningsbanegård, så banetrafikken kan øges
- Opkobling til det europæiske højhastighedsnet som alternativ til bil og fly.



Vi ligger i centrum af Øresundsregionen. Og vi er et nord-europæisk knudepunkt med gode forbindelser til det øvrige Skandinavien og Europa.



Placering af aflastningsbanegård og ny containerhavn

Kortet skitserer en mulig placering af forslag til en aflastning af Hovedbanegården og en mulig placering af en ny containerhavn. En udbygning af jernbaneknudepunktet Ny Ellebjerg, hvor Ringbanen, S-banen mod Køge, godsbanen til Sverige og en ny bane København-Ringsted mødes, vil sammen med en udbygning af Ørestad station,

hvor der er adgang til metroen og Øresundstogene, kunne være aflastningsknudepunkter for den del af fjern- og intercitytogene, som ikke behøver at komme til Hovedbanegården. En ny containerhavn kunne som en af flere muligheder placeres ved lufthavnen, som i forvejen er et godsknudepunkt med adgang til fly, bane og vej.

Gods- og varetransporter

Hovedstaden er i dag et nationalt knudepunkt i forhold til godstransport. Forventningerne til væksten i godstransporten stiller regionen over for en række udfordringer: på den ene side er en effektiv godstrafik vigtig for hovedstadsregionen og den erhvervsmæssige vækst, på den anden side kan godstrafik være årsag til trafikpropper og trafikuheld, fremkommelighedsproblemer, støj og forurening. En central udfordring er at få optimeret de enkelte transportformer (vej, bane, fly, søtransport) og samspillet mellem dem.

Regionens transport- og transitkorridorer er de store internationale vej- og baneforbindelser som Helsingør- og Køge Bugt fingrene samt Motorring 3. De er i forvejen trafikalt belastede, og langsomme godstransporter er med til at hæmme fremkommeligheden. På banesiden er det især på strækningen Hvidovre-Høje Taastrup, at de langsomme godstog er med til at begrænse kapaciteten. Der ligger en stor udfordring i at sikre trafikafviklingen og fremkommeligheden på disse strækninger

Meget lastbiltransport

En fast Femern-forbindelse vil påvirke transittrafikken på både vej- og banesiden. Forbindelsen vil betyde en klar opgradering af godstransporten med bane, mens forbindelsen på vejsiden givetvis vil fremskynde en diskussion om alternative transitruter gennem regionen. Denne diskussion skal ses i lyset af den store vækst i den internationale lastbiltrafik til, fra og gennem regionen. Regionens interne transport er nemlig domineret af lastbiltransport. I 2006 passerede 306.259 lastbiler Øresundsbroen og 284.112 lastbiler blev transporteret over med færgerne mellem Helsingør og Helsingborg.

I forhold til flybaseret godstransport er Københavns Lufthavn Danmarks største knudepunkt for omsætning af luftfragt. Fra lufthavnen køres gods med lastbil til et stort antal byer i Skandinavien og Europa. Her ligger der en udfordring i at sikre effektive tilkørselsveje, som også hænger sammen med det øvrige vejnet.

Københavns Havn et knudepunkt

Københavns Havn indgår som en del af Copenhagen Malmoe Port (CMP), der er Øresundsregionens store knudepunkt for godstransport via skib. CMP har samlet en stadig stigende godsomsætning set under ét. Dertil kommer, at CMP samlet set har en stigende vækst på andre produktområder som fx bulk, biler med videre.

CMP er i dag Øresundsregionens feederhavn, hvorfra containere hovedsageligt sejles til de store havne i Hamborg og Bremerhaven i Nordtyskland. Den kommende byudvikling i Indre Nordhavn betyder, at den eksisterende containerhavn inden for de kommende år skal flyttes fra sin nuværende placering. Inden for de kommende år skal der tages stilling til en hensigtsmæssig placering, som bl.a. skal ske under hensyntagen til en hensigtsmæssig trafikal betjening. CMP har gennem de sidste år oplevet en stærk vækst i krydstogstanlæg i København, hvilket har positive samfundsøkonomiske konsekvenser for regionen. I forbindelse med byudviklingen i Nordhavn planlægges der for en tidssvarende krydstogstterminal i Ydre Nordhavn, der kan sikre en fortsat positiv udvikling inden for krydstogtsproduktet.

Gods på tværs af Øresund

På sigt betyder den voksende integration i Øresundsregionen, at håndtering og transport af gods bør ses i en øresundsregional sammenhæng. En fremtidig etablering af en fast forbindelse ved Helsingør og Helsingborg og en fremtidig udbygning af Ring 5 vil skabe nye muligheder for at koordinere godshåndtering på tværs af Øresund, fx ved at indtænke den udbygning af godsfaciliteterne, som er på tegnebrættet i Helsingborg.

Etableringen af forbindelserne i Ring 5 og Helsingør-Helsingborg vil kunne forbedre den godsmæssige betjening af hele det sjællandske område fra bl.a. Gøteborg og Helsingborg. Derimod er det ikke hensigten, at de skal anvendes til en forøgelse af den trans-europæiske lastvognstrafik mellem det nordlige Skandinavien og Central-europa.

PRINCIPPER FOR EN STRATEGI FOR REGIONENS HAVNE

Hovedstadsregionens havne er et naturligt og vigtigt bindeled i samspillet mellem søtransport og andre transportformer, især vej og bane. Der stilles derfor særlige krav til havnene for at kunne foretage effektive omlastninger fra skib. Havnenes sammenhæng med den omkringliggende infrastruktur er vigtig, da det har betydning, hvor nemt og hurtigt det er at komme til og fra havneområdet. I forhold til en nærmere planlægning for havne i hovedstadsregionen bør følgende principper lægges til grund:

- Intermodale transporter/effektiv omlastning mellem flest mulige transportformer: skib, lastbil, jernbane og fly
- Gode tilkørselsforhold og nem adgang til motorvejsnettet
- Plads til at håndtere godsmængderne, arealer til henstilling af ventende gods og muligheder for udvikling af faciliteter og logistik
- Tung trafik skal kunne afvikles uden nævneværdige miljøgener for naboerne.

Her skal de allerede etablerede forbindelser over bl.a. Trelleborg og Øresundsbroen anvendes. Det er i den forbindelse vigtigt at få minimeret miljøbelastningen af den øgede godstrafik. Der er brug for mere dybdegående analyser af, hvordan dette kan opnås gennem en hensigtsmæssig kombination af transportformerne.

Konkurrent tæt på

En kommende Femern Bælt-forbindelse vil styrke den direkte sammenhæng med Hamborgs interkontinentale havn. Men samtidig vil Hamborg som konkurrent rykke tættere på. Den faste forbindelse vil give en reduceret transporttid ikke blot mellem regionen og Hamborg, men også til andre vigtige tyske og kontinentale byer og regioner. Derudover vil Gøteborg, som Atlanterhavshavn, fortsat indgå i den overordnede betjening af de interkontinentale godstransporter.

Andre centrale knudepunkter er Helsingør Havn med færgetrafikken til Helsingborg og Høje Taastrup Transportcenter. Høje Taastrup er den ene af de to danske kombiterminaler. Den betjenes både med bil og af bane, og er en vigtig forsyningsterminal for hovedstadsområdet.

Den stigende trængsel på vejene og den betydelige vækst i international transport indebærer, at regionens havne og godsterminaler kan udgøre et centralt element i håndteringen af de godspolitiske udfordringer.

GODS- OG VARETRANSPORTER

Udfordringen er:

- At sikre det optimale samspil mellem de forskellige transportformer og anvende hver transportform – lastbil, fly, skib, færge, tog – til det, den er bedst til og med minimering af miljøbelastningen
- At sikre gode forbindelser til regionens store transportknudepunkter
- At sikre at regionen har velfungerende havne
- At sikre fremkommeligheden i de største transport- og transitkorridorer.

Forslag til løsninger for gods- og varetransporter

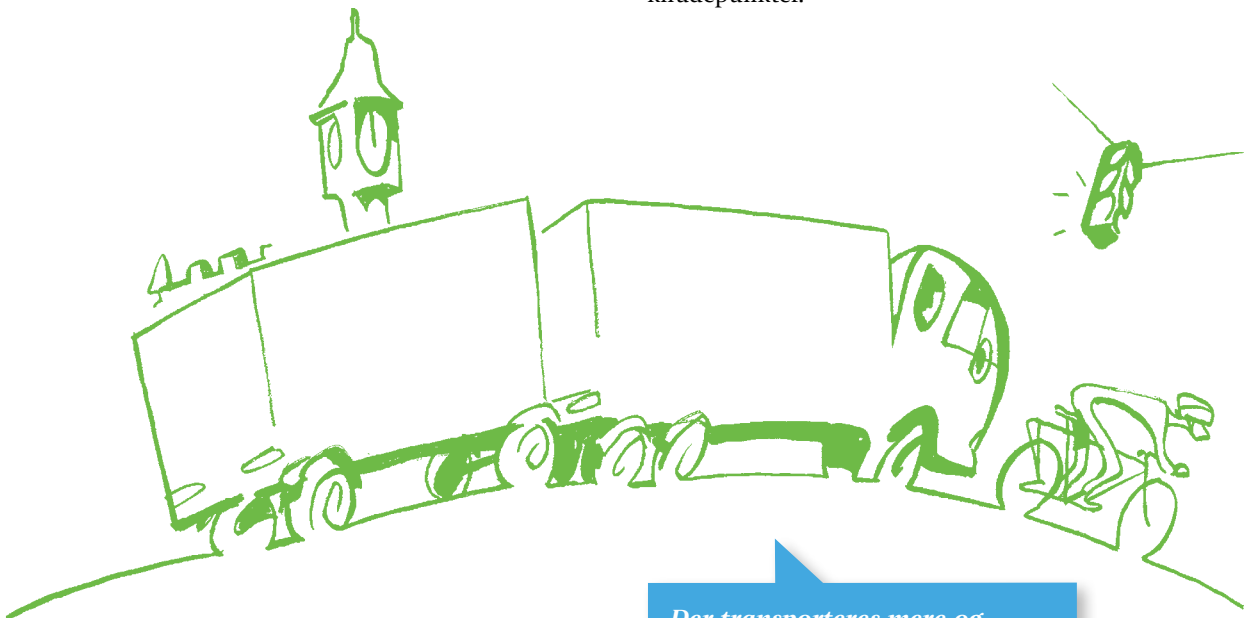
Målsætningen for godstrafikken er, at gods og varer problemfrit kan komme til, rundt i og ud af regionen på en så effektiv og miljøvenlig måde som muligt.

Den stærkt stigende internationale samhandel betyder, at EU har fokus på transportsektoren og særligt på bæredygtige transportformer som søtransport og omlægning af godstransport fra vej til bane. Vægten lægges i dag på optimering af de enkelte transportformer og en samordning mellem de offentlige transportformer og mellem de forskellige former for individuel transport. En effektiv brug af virkemidlerne er afhængig af en dialog med nationale og europæiske myndigheder om den overordnede infrastruktur, som sætter rammen for regionen.

Som eksempler kan nævnes udbygningen af de prioriterede "missing link" i det transeuropæiske transportnet og en harmonisering af de europæiske jernbanestandarder, som vil give en problemfri sammenhængende godstransport.

1. trin

På kort sigt skal problemerne med fremkommelighed på vejnettet, pga. den langsommere godstrafik på de store transportkorridorer, håndteres sammen med kapacitetsudbygninger. Det gælder udvidelser og ombygninger, intelligente trafiksystemer og styring af trafikstrømme. Som et led i at sikre en bedre fremkommelighed på vejene og samtidig transportere mere gods på færre ture, har Transportministeriet igangsat et forsøg med modulvogntog, som skal afdække de samfundsøkonomiske og miljømæssige fordele ved at reducere i antallet af lastbilture. Løsningerne i forhold til transporter rundt i regionen kan være at få flyttet mere gods over til mere miljøvenlige transportformer gennem en udbygning af intermodale knudepunkter.



Der transporteres mere og mere gods til, fra og igennem regionen. Især er transporten på lastbiler i stor vækst.

Adgangsforholdene og til- og frakørselsvejene ved Københavns Havn skal udbygges og optimeres, fx med en ny fremtidssikret vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej. Virkemidler som tvangsruter, miljøzoneordninger og kapacitetsudbygninger – fx et tilslutningsanlæg ved Vintappersø i Lyngby – skal vurderes i en sammenhæng.

2. trin

På sigt er der dog brug for en bredere vurdering og stillingtagen til en fremtidig placering af en modtagehavn med tilhørende omladningssted for containertrafik, som er sammentænkt med både togforbindelser, lufttransport fra Kastrup, større vejanlæg og Øresundsbroen. Her arbejdes der i øjeblikket med flere mulige løsninger.

FORBEDRINGER FOR GODS- OG VARETRANSPORTER

Forslag til forbedringer "her og nu":

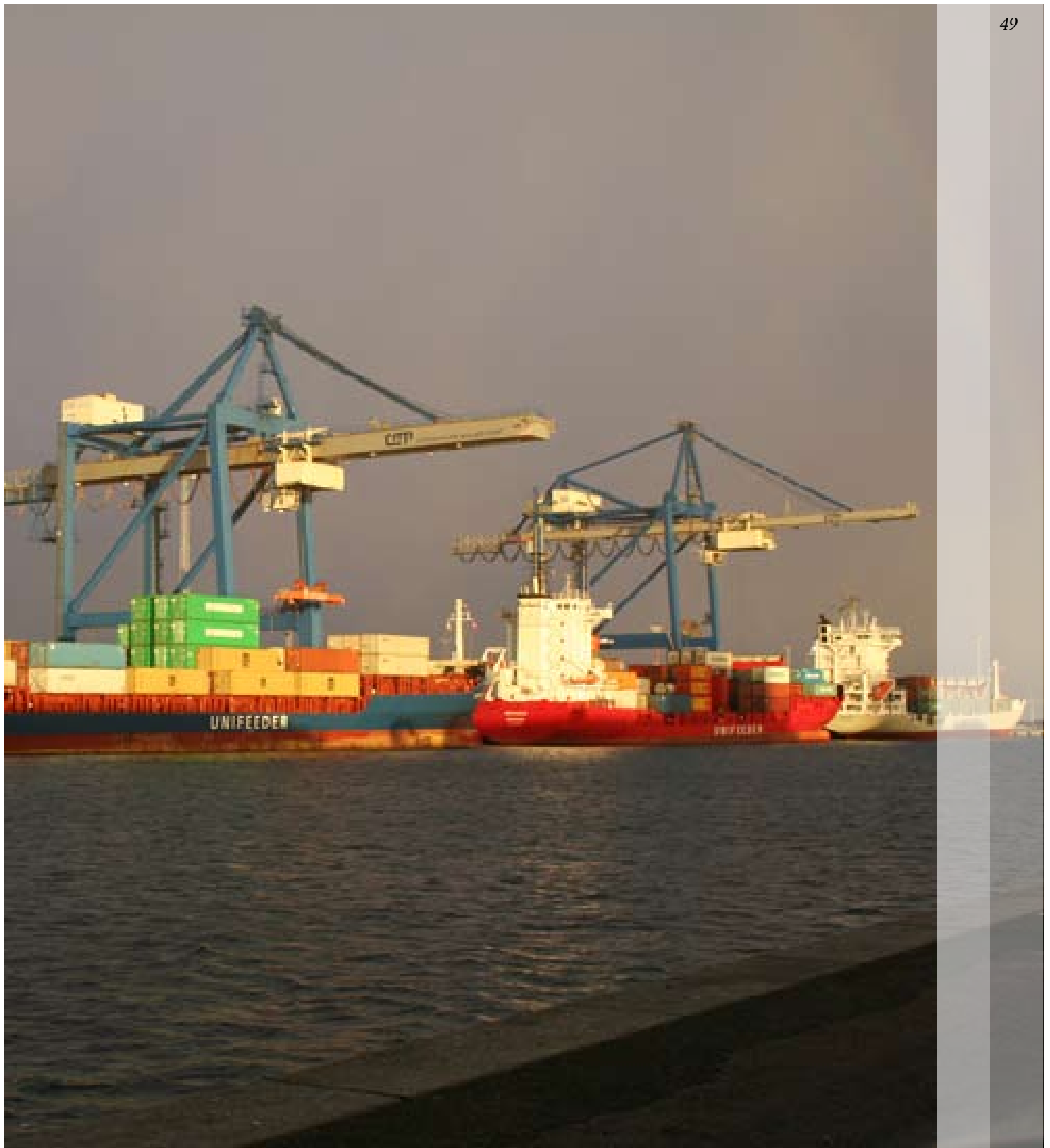
- "Rejseplaner" for gods for at sikre den bedste og mest miljøvenlige transportform
- Mulighed for distribution af varer uden for dagtimerne, så lastbilerne fylder mindre i myldretiden.

Forslag til forbedringer på kort sigt:

- Optimering af tilkørselsforholdene til både lufthavn og havn, fx vejforbindelsen mellem Nordhavnen og Lyngbyvej og etablering af et tilslutningsanlæg i Lyngby ved Vintappersøen
- Kapaciteten til godstog på jernbanenettet omlægges og udbygges, således at trafikken kan afvikles uden nævneværdig gene for persontrafikken
- Dybdegående analyser samt udvikling og opbygning af et miljømæssigt bæredygtigt transportkoncept, der fremmer og optimerer de enkelte transportformer
- Fremkommeligheden i de store transitkorridorer udbygges og optimeres gennem brug af ITS-løsninger.

Forslag til forbedringer på længere sigt:

- En fremtidssikret løsning for placeringen af den containertrafik, der i dag sker i Københavns Havn
- Udbygning af prioriterede "missing links" i det trans-europæiske jernbanenet, således at gods kan overføres fra vej til bane, fx banestrækningen fra Bremen/Hannover/Hamborg til København og den nordiske trekant mellem København, Stockholm og Oslo.



Et fremtidsbillede af et kollektivt trafiknet

Hovedstadsregionens største udfordring i fremtiden bliver at få udviklet en sammenhængende, effektiv og pålidelig kollektiv trafik med gode skiftemuligheder. Derfor bør det være en langsigtet målsætning, at hovedstadsregionens kollektive trafiknet skal udbygges markant.

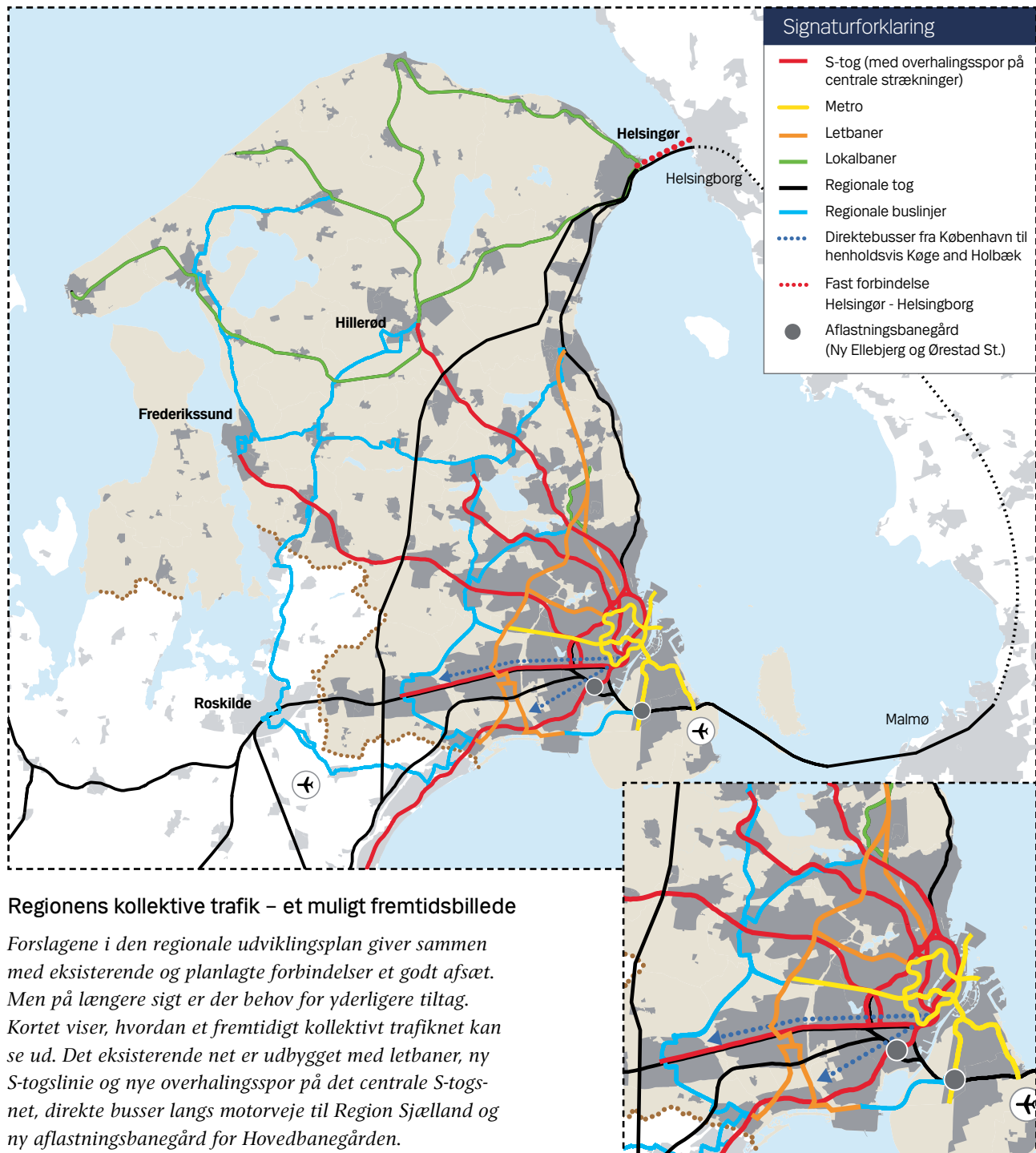
Et sammenhængende kollektivt trafiknet skal være med til at imødegå den massivt stigende trængsel, som vil ske i hele regionen. Og den kollektive trafik skal derfor løfte en betydeligt større del af regionens pendlertrafik, end den gør i dag. En satsning på den kollektive trafik vil ligeledes være med til at reducere regionens voksende miljøproblemer, både hvad angår partikelforureningen, CO₂-udledningen og støjforureningen.

Et sammenhængende kollektivt trafiknet, der effektivt binder regionens dele sammen, forudsætter udvikling af samspillet mellem trafikformerne i regionen. Ved at supplere det nuværende net og planlagte udbygninger af metro, S-tog, Øresunds- og regionaltog og regionale busruter med udbygning af metro, et nyt letbanenet, nye direkte hurtigbusser, udvidelse af banegårdskapacitet kan der etableres i et fremtidssikret kollektivt trafiknet, som sikrer en høj mobilitet både internt i regionen og ud på Sjælland samt til Sydsverige.

Kortet på næste side skitserer, hvordan et muligt fremtids-scenarium for et sammenhængende trafiknet i hovedstadsregionen kunne se ud. De konkrete linjeførings placering vil naturligvis afhænge af den mere detaljerede lokale planlægning.

En markant udbygning af den kollektive trafik skal gøre det attraktivt for pendlere at køre kollektivt frem for privat









Skal vi have økonomiske virkemidler til at styre trafikudviklingen?

Vi bruger i Danmark og i hovedstadsregionen allerede i dag en lang række økonomiske virkemidler til at påvirke den trafikale udvikling i den ene eller anden retning.

På det nationale niveau:

- afgifter på biler og brændstoffer, som påvirker indkøb og brug af bil. Som følge af høje bilafgifter har Danmark og hovedstadsregionen en relativ lille bilpark set i en international sammenligning
- kørselsfradrag og -godtgørelse, som især understøtter arbejdskraftens mobilitet over længere afstande
- brugerbetaling på de store broer, som afstemmes i forhold til færgedriften på parallelruter
- tilskud til nationale og regionale jernbaner, som fremmer brugen af kollektiv trafik
- andre afgifter med forskellige formål, fx en vejbenyttelsesafgift for lastbiler som er en del af en international aftale, gebyr på dæk og miljøbidrag på biler, som er en godtgørelse, der udbetales, når en bil afleveres til affaldshåndtering.

I Danmark bruger vi mange økonomiske virkemidler for at påvirke trafikken – men vi har ingen fælles strategi for, hvordan det skal komme trafikanterne til gode.

På det regionale/lokale niveau:

- tilskud til kollektiv trafik, busser og lokalbaner, som kan påvirke brugen af kollektiv trafik lokalt
- opkrævning af parkeringsafgifter, som et kommunalt styreredskab til at regulere trafikken i bestemte områder gennem en aktiv parkeringsstrategi.

Det kan altså konstateres, at den trafikale udvikling i Danmark og i hovedstadsregionen allerede i dag påvirkes af adskillige økonomiske virkemidler. Men set i en sammenhæng er der tale om virkemidler, som tydeligt trækker i mange forskellige retninger, og som bestemt ikke understøtter én bestemt strategisk udvikling.

Der er behov for markante investeringer i hovedstadsregionens trafikale infrastruktur, både på vej og bane. De økonomiske virkemidler kan i den forbindelse indrettes på en måde, så de i højere grad understøtter en strategisk udvikling af den trafikale infrastruktur i hovedstadsregionen, og samtidig medvirker til at løse de kommende års problemer med stigende trængsel og øget pres på miljøet.

Hvis der foretages omlægning af de økonomiske virkemidler, bør et evt. merprovenu, der stammer fra regionen, udelukkende anvendes til tilsvarende trafikale nyinvesteringer i hovedstadsregionen. Samtidig er det afgørende, at nyinvesteringer både i Danmark som helhed og i hovedstadsregionen prioriteres efter, hvor de giver størst samfundsmæssig værdi.



Uddannelse

Som en international storbyregion er hovedstadsregionen afhængig af at kunne tilbyde sine borgere let adgang til et moderne, sammenhængende og rummeligt uddannelsessystem.

Alle har behov for gode uddannelsesmuligheder for at sikre personlig udvikling, beskæftigelsesmuligheder og i det hele taget en aktiv samfundsdeltagelse. Uddannelse er ikke kun et gode for den enkelte – det er en nødvendighed. For på dagens arbejdsmarked skærpes kravene hele tiden, og risikoen for at "blive koblet af" og miste tilknytningen til arbejdsmarkedet er størst for personer med begrænset eller ingen uddannelse.

For hovedstadsregionen og dens virksomheder er udbuddet af veluddannet og omstillingsparat arbejdskraft på alle niveauer altafgørende for, at regionen kan bevare og udbygge sin konkurrencekraft og sin position som en af de førende uddannelses- og videnmetropoler i Europa.

Regionens uddannelsesmæssige hovedudfordringer

Region Hovedstaden er Danmarks førende videnregion og har i dansk sammenhæng et godt udgangspunkt med en forholdsvis veluddannet befolkning og en god dækning af uddannelsesinstitutioner på alle niveauer. Også i international sammenligning er arbejdsstyrken generelt veluddannet.

Frafald på ungdomsuddannelser

Men der er ikke desto mindre udfordringer nok at tage fat på. Alt for mange af hovedstadsregionens unge får ikke en ungdomsuddannelse. Næsten alle påbegynder en ungdomsuddannelse, men omkring hver femte falder fra undervejs – og op mod halvdelen blandt særligt udsatte

befolkningsgrupper. Det problem skal løses – både for at give alle størst mulighed for en fast plads på arbejdsmarkedet, og fordi regionens arbejdspladser har brug for medarbejdere med grundkompetencerne i orden.

For få på videregående uddannelser

Også i forhold til de videregående uddannelser er der problemer. Hovedstadsregionen har stadig en forholdsvis stor andel, der får en videregående uddannelse sammenlignet med mange internationale storbyregioner. Men alle regioner har meget fokus på kravene og behovet for en veluddannet arbejdsstyrke. Og en række europæiske regioner har en højere andel med en videregående uddannelse. Især i forhold til at motivere de unge til at gennemføre forskningsrettede uddannelser halter hovedstadsregionen væsentligt bagefter mange af de andre storbyregioner.

Alle skal med

For at håndtere udfordringerne skal den regionale uddannelsesindsats favne alle. Både fordi der er brug for alle hænder og hoveder til at sikre fortsat vækst og udvikling. Og fordi relevante uddannelses tilbud til alle er en vigtig byggesten for at sikre den regionale sammenhængskraft. Det gælder i forhold til uddannelse af unge, og det gælder også i forhold til at sikre en løbende efteruddannelse, der sikrer at alle, der er på arbejdsmarkedet, også har en plads i fremtiden.

Sammenhængende uddannelsessystem

Udfordringerne kan kun løftes af et sammenhængende uddannelsessystem. Sammenhængende i forhold til de offentlige parter – stat, region og kommuner, der alle spiller en vigtig rolle. Og sammenhængende i forhold til

samspillet med omverdenen. Udbuddet af uddannelser skal møde det omgivende samfunds behov – ikke mindst behovet hos fremtidige arbejdsgivere – private såvel som offentlige.

Erhvervsrelevans

Et effektivt samspil mellem arbejdsmarkedets parter, uddannelsesinstitutioner og de ansvarlige myndigheder skal bidrage til, at der løbende sikres den fornødne erhvervsrelevans af uddannelserne. Og udvikles nye uddannelser, som matcher efterspørgslen, fx på nye og spirende vækstområder. Et effektivt samspil kan også bidrage til, at de unge træffer perspektivrige valg i tråd med behovene på det regionale arbejdsmarked. Eksempelvis er der både fra statslig og regional side en del initiativer, der skal få flere unge til at vælge uddannelser inden for natur, teknik og sundhed.

Mangel på arbejdskraft

Hovedstadsregionen oplever allerede i dag massive problemer med at skaffe tilstrækkeligt med arbejdskraft. Det får mange helt konkrete udtryk – vi kender alle ventetiden på en håndværker, vores børn bliver måske undervist af uuddannede lærerkræfter, bussen bliver forsinket, fordi der ikke var en afløser til den syge chauffør osv. Og regionens virksomheder oplever, at få søger de ledige stillinger, eller stillinger forbliver ubesat. Fx vurderer Arbejdsmarkedsstyrelsen, at der i dag er over 30.000 ubesatte

stillinger på Sjælland. Og denne mangel på arbejdskraft viser sig paradoksalt nok på trods af, at hovedstadsregionen har landets aktuelt højeste arbejdsløshedsprocent.

Manglen på arbejdskraft påvirker regionens vækstmuligheder – både i dag og i fremtiden. Og udfordringerne bliver markant større i de kommende år. Især fordi befolkningens aldersprofil ændres – der bliver flere ældre, der skal forsørges af relativt færre i den arbejdsdygtige alder. Beregninger fra Øresundsbron har vist, at der om 20 år vil "mangle" op mod 300.000 personer i den arbejdsdygtige alder på Sjælland, hvis forholdet mellem personer i den alder og de børn og ældre, der skal forsørges, skal være det samme som i dag.

Uddannelse er en af vejene til mere arbejdskraft – men udfordringen stikker også dybere. Arbejdsstyrkens størrelse påvirkes ikke mindst af forhold som, hvor mange år vi er på arbejdsmarkedet (der både påvirkes af uddannelsesvarigheden og pensionsalder), hvor mange der deltager på arbejdsmarkedet (med store forskelle mellem forskellige befolkningsgrupper), hvor meget tid vi bruger på arbejdet, og hvor meget arbejdskraft vi importerer fra andre lande.

Anvendt KommunalForskning (AKF) har undersøgt, hvilke områder der især forventes at få problemer på det fremtidige sjællandske arbejdsmarked.

Hovedresultater fra AKF's prognose over den regionale (/sjællandske) arbejdskraftmangel i 2015

De fem største mangler – i antal

1. Handel & kontor	11.000
2. Social- og sundhedsassistenter	9.000
3. Bygge & Anlæg	6.000
4. Jern & Metal	6.000
5. Sygeplejersker mv.	6.000

De fem største mangler – i forhold til størrelse

1. Læger mv.	34 % (4.000)
2. Folkeskolelærere	22 % (6.000)
3. SOSU-assistenter	22 % (9.000)
4. Sygeplejersker mv.	17 % (6.000)
5. MVU-samfundsfaglig	14 % (4.000)

Som det fremgår, forventes der mangel på en lang række områder – højtuddannede såvel som kortere uddannede; privat såvel som offentlig arbejdskraft; servicefag såvel som produktionsfag. Eneste væsentlige undtagelse fra dette er gruppen af ufaglærte, hvor der forventes et overskud i størrelsesordenen 25.000. Ikke mindst derfor er det vigtigt, at så mange som overhovedet muligt gennemfører en uddannelse.

Regionens uddannelsesmæssige hovedudfordringer kan opdeles i tre hovedområder, som kræver hver deres særlige indsats:

- Ungdomsuddannelse til alle
- Videregående uddannelse i pagt med regionens behov
- Uddannelse gennem hele livet

Temaet rundes af med et kig på, hvordan disse udfordringer viser sig i pleje- og omsorgssektoren, som er et af de områder, som står over for markant arbejdskraftmangel.

RESULTATER FRA BORGERHØRINGEN

På borgerhøringen blev der også sat fokus på regionens væsentligste udfordringer på uddannelsesområdet. De fire udfordringer, der vandt bredest tilslutning var:

- Optimering af folkeskolen – alle børn skal have lige muligheder for at bære samfundet videre
- Uddannelse for alle – sikre dannelse og fællesskabsfølelse
- Erkende vigtigheden af vores råstof – viden er Danmarks mulighed for at markere sig globalt
- Mangfoldig uddannelse – samfundet har brug for alle, vi er forskellige og har forskellige behov.



Regionen mangler uddannet arbejdskraft på alle niveauer. Og fremover bliver uddannelse endnu vigtigere for at få en plads på arbejdsmarkedet.

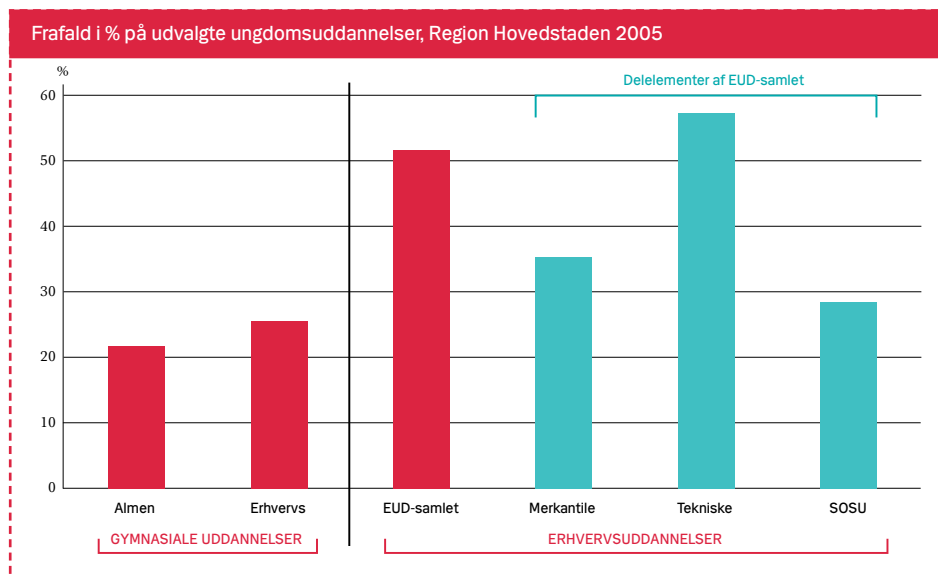
Ungdomsuddannelse til alle

Regeringen har opstillet et mål om, at 95 % af alle unge i 2015 skal gennemføre en ungdomsuddannelse – altså en erhvervsuddannelse eller en gymnasial uddannelse. Målsætningen er helt central for at udruste alle borgere med tilstrækkelig viden og kompetencer til at klare sig i et stadigt mere videntungt samfund.

Men målsætningen er også meget ambitiøs – og der er mange forhindringer på vejen. I hovedstadsregionen starter langt de fleste unge – godt 95 % – faktisk på en ungdomsuddannelse, men omkring hver femte falder fra

undervejs. Så med andre ord: hvis udviklingen fortsætter, som vi kender den i dag, vil kun ca. 79 % gennemføre en ungdomsuddannelse³. Situationen er klart værst på erhvervsuddannelserne, men også frafaldet på de gymnasiale uddannelser er for højt.

³Der er her valgt en forholdsvis ny og avanceret opgørelsesmetode, som Undervisningsministeriet har udviklet (jf. UNI-C (2007): *Befolkningens uddannelsesprofil 2005 – hovedresultater og regionale profiler*). Heri er gennemført en modelanalyse og fremskrivning af en regional ungdomsårgangs forventede uddannelsesadfærd 25 år frem i tiden givet nuværende regionale uddannelsesadfærd. Disse fremskrivninger bruges også senere i dette tema.



Kilde: Egne beregninger på baggrund af www.uddannelsesstatistik.dk (Undervisningsministeriets elevregistre). Figuren viser omfanget af frafaldet på ungdomsuddannelsernes hovedgrupper. Som det fremgår, viser frafaldet sig især på de tekniske erhvervsuddannelser. På såvel de tekniske som de merkantile uddannelser viser frafaldet sig især på den tidlige del af uddannelsen – det såkaldte grundforløb. Tallene i teksten medregner muligheden for omvalg, studiegenoptag o. lign., hvorved frafaldet bliver en smule mindre på såvel de gymnasiale som på erhvervsuddannelserne end i figuren her.

Mange årsager til frafald

Frafaldsproblemet er ikke enkelt og har mange årsager og forklaringer. Hvert frafald gemmer på godt og ondt på sin egen "personlige historie". Men nogle hovedforklaringer er ikke til at komme uden om. Analyser peger især på tre overordnede forklaringskategorier:

- de studerendes baggrund (herunder familiemæssige forhold og opbakning),
- selve uddannelsens indhold og tilrettelæggelse
- det sociale miljø på uddannelserne.

Endelig kan det være vigtigt at skelne mellem om de studerende "trækkes ud" af uddannelserne typisk på grund af efterspørgsel fra et varmt arbejdsmarked. Eller om de "skubbes ud" på grund af egne forudsætninger eller oplevelser på uddannelserne. Det er især den sidste gruppe, som kan få problemer på langt sigt.

Dårlige faglige forudsætninger

De unge kan kun gennemføre en ungdomsuddannelse, hvis de er motiverede for det og har de rette forudsætninger for det – både faglige og personlige. Derfor er det vigtigt, at folkeskolen sikrer tilstrækkelige forudsætninger også til de svageste elever. Erhvervsskolerne oplever alt for ofte, at eleverne møder frem med helt utilstrækkelige grundlæggende færdigheder, der giver problemer med både at læse og regne.

Det stemmer overens med de internationale PISA-målinger, der viser, at omkring hver sjette af de unge forlader folkeskolen uden tilstrækkelige læseevner til at kunne klare et videre uddannelsesforløb. Andre undersøgelser viser også, at gennemførselschancerne tydeligt påvirkes af de karakterer, eleverne har med sig. Og selvom erhvervsuddannelsernes høje frafald har mange forklaringer, er det værd at bide mærke i, at eleverne på erhvervsskolerne har markant lavere karakterer med sig end de elever, der vælger de gymnasiale uddannelser.

Elevernes baggrund

Frafaldet peger i retning af, at uddannelsessystemet ikke i tilstrækkelig grad giver unge mulighed for at bryde den sociale arv. Men mulighederne i uddannelsessystemet er også meget påvirkede af andre bagvedliggende socioøkonomiske forhold som fx: forældres civilstand, forældres uddannelsesmæssige baggrund samt familiens opbakning og/eller eventuelle sociale problemer i familien.

Uddannelsesstruktur og forventninger

De tidligere uddannelsesreformer (centreret omkring år 2000) har betydet, at eleverne i højere grad har skullet "tage ansvar for egen læring". Det har været vanskeligt at håndtere for mange unge. Men de seneste ændringer af erhvervsuddannelserne fra 2007 dæmper op for denne tendens, hvilket forhåbentlig vil resultere i, at frafaldet kan mindskes.

Elevernes forventninger til uddannelserne har også stor betydning. Derfor spiller vejledningen af de unge en stor rolle i at gøre eleverne parate til nye udfordringer. Og skolerne har også et betydeligt ansvar for at skabe undervisningsmiljøer, som både er umiddelbart attraktive for eleverne og skaber de rette rammer for undervisningens kvalitet. Og det hører med til billedet, at dele af uddannelsessektoren for tiden kun kan tilbyde utidssvarende undervisningsfaciliteter. Det er i den forbindelse også væsentligt, at ungdomsuddannelserne har fokus på at styrke det sociale miljø i uddannelserne.

Højere frafald i Region Hovedstaden

Den lave gennemførelse på ungdomsuddannelserne er et generelt problem i Danmark, men er en smule mere udtalt i Region Hovedstaden. Og det på trods af, at en højere andel af de unge i Region Hovedstaden vælger de gymnasiale uddannelser, som ellers har lavere frafald. En del af forklaringen på hovedstadsregionens efterslæb er formentlig den højere andel af indvandrere/efterkommere, som er koncentreret i Region Hovedstaden.

Især mænd med anden etnisk baggrund har betydeligt højere frafald end etnisk-danske unge. Således får kun 63 % af indvandrere/efterkommere på landsplan en ungdomsuddannelse (70 % blandt kvinder, 57 % blandt mænd).

Men igen spiller forudsætningerne fra folkeskolen formentlig en afgørende rolle. Faktisk viser analyser, at folkeskolekaraktererne betyder mere for frafaldet end den etniske baggrund. Men bl.a. PISA-undersøgelserne viser samtidig, at ikke mindre end ca. halvdelen af de tosprogede elever forlader folkeskolen uden tilstrækkelige forudsætninger for at gennemføre en ungdomsuddannelse.

Endelig er det værd at nævne samarbejdet og samspillet med aftagerne – "næste led i kæden". For erhvervsuddannelsernes vedkommende er det som oftest de kommende arbejdspladser – både private og offentlige – mens det især for de gymnasiale uddannelser kan være de videregående uddannelsesinstitutioner.



HOVEDUDFORDRINGER FOR AT SIKRE UNGDOMSUDDANNELSE TIL ALLE

- Nedbringe frafaldet på erhvervsuddannelserne
- Sikre bedre forudsætninger til alle for at gennemføre ungdomsuddannelser
- Sikre bedre samspil med private og offentlige arbejdspladser samt videregående uddannelsesinstitutioner
- Styrke uddannelsessystemets evne til at bryde den sociale arv.

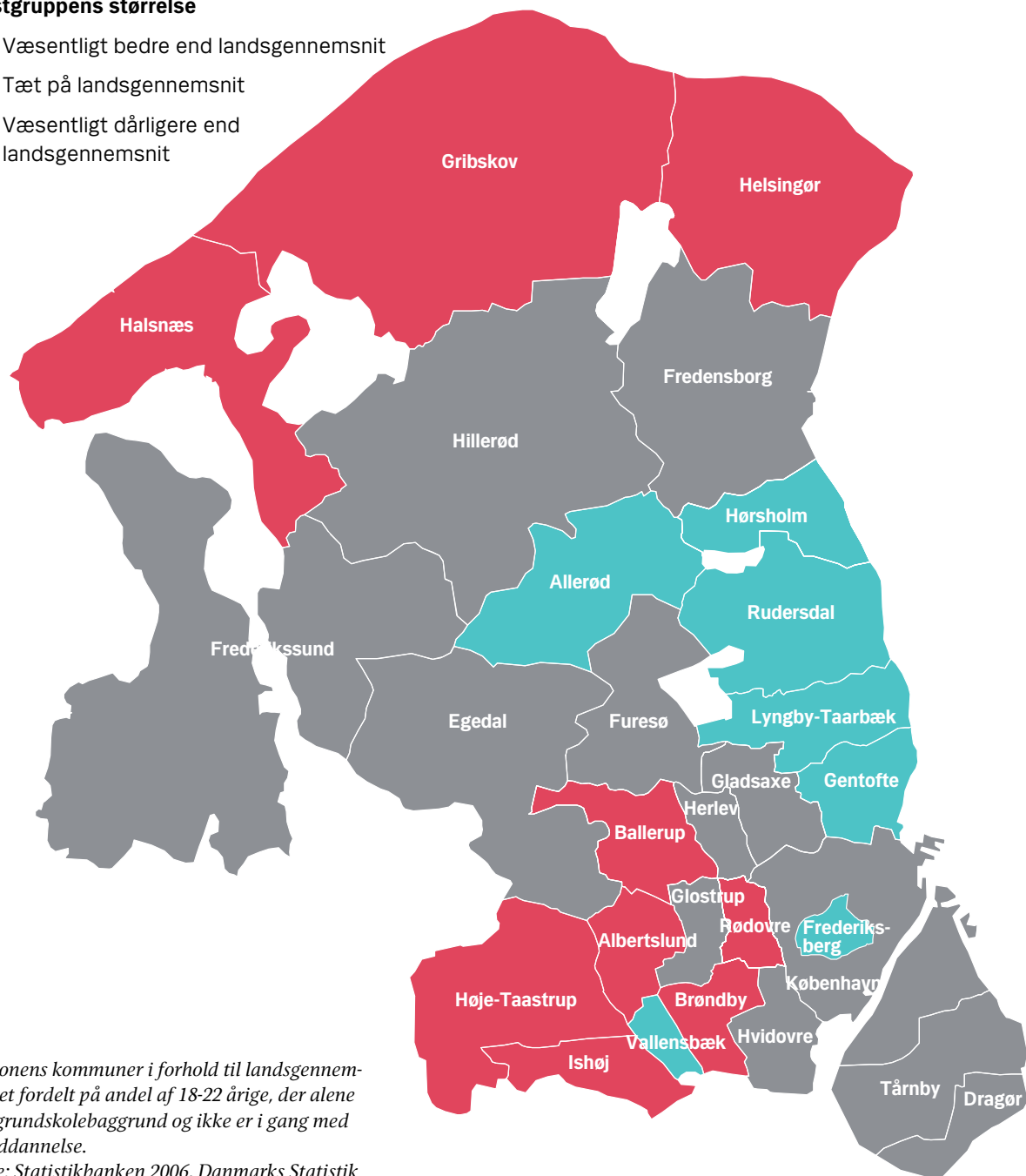
På kortet til højre er der sat fokus på, hvordan regionens kommuner afviger fra landsgennemsnittet – når man kigger på, hvor stor en andel af kommunernes unge der ikke er i gang med en uddannelse og kun har en afsluttet folkeskole som baggrund. Det er værd at bemærke, at selvom hovedstadsregionen samlet set ligger tæt på landsgennemsnittet, står mange af regionens kommuner med store udfordringer.

95 % af regionens unge starter på en ungdomsuddannelse. Men kun omkring 80 % gennemfører og kun omkring halvdelen blandt de mest udsatte grupper.

1 ud af 6 forlader folkeskolen uden tilstrækkelige kompetencer til at gennemføre en ungdomsuddannelse. Social arv betyder stadig meget i uddannelsessystemet.

Restgruppens størrelse

- Væsentligt bedre end landsgennemsnit
- Tæt på landsgennemsnit
- Væsentligt dårligere end landsgennemsnit



Regionens kommuner i forhold til landsgennemsnittet fordelt på andel af 18-22 årige, der alene har grundskolebaggrund og ikke er i gang med en uddannelse.

Kilde: Statistikbanken 2006, Danmarks Statistik



Hvordan tackler vi udfordringen med ungdomsuddannelserne?

Ungdomsuddannelserne i hovedstadsregionen skal være så brede og differentierede, at alle får mulighed for at gennemføre en ungdomsuddannelse - og 95 % er den langsigtede målsætning. Det lykkes kun, hvis der gennemføres en markant, målrettet og differentieret indsats, som giver attraktive uddannelser for alle.

Behovet for at alle unge får en realistisk og attraktiv mulighed for at gennemføre en ungdomsuddannelse har været på den politiske dagsorden i mange år, men alligevel er de markante resultater udeblevet. Derfor er der behov for endnu mere fokus.

Regeringen har taget en række initiativer, bl.a. på baggrund af arbejdet i Globaliseringsrådet. Men vi må i hovedstadsregionen gå længere end det. Der er brug for en markant fælles indsats mellem uddannelsesinstitutionerne, regionen, kommunerne - og ikke mindst erhvervslevet.

Vi mener, at de mest perspektivrige løsninger ligger inden for de områder, der er nævnt nedenfor. Også her er der allerede nye initiativer, der skal have lov at vise deres værd. Men det er også her, vi bør koncentrere vores fælles indsats. For regionen kan det ske både økonomisk gennem de udviklingsmidler, som regionsrådet har afsat til særlige initiativer på uddannelsesområdet, og ved at styrke samarbejdet mellem skoler, professionshøjskoler, universiteter, virksomheder, kommuner, staten osv.

LØSNINGSFORSLAG TIL AT SIKRE UNGDOMS- UDDANNELSE TIL ALLE

- Aktivt udnytte de nye muligheder på erhvervs-skoleområdet
 - Geografisk bredde i ungdomsuddannelsernes placering
 - Bedre brobygning og indslusning mellem folkeskolen og ungdomsuddannelserne
 - Bedre sammenhæng mellem skole- og praktikforløb på ungdomsuddannelserne
 - Styrket vejledning
 - Særlig indsats over for etniske unge og bogligt svage elever
 - Mere viden og videndeling.
- Rammerne for erhvervsuddannelserne er ændret i 2007 på en række punkter i forhold til uddannelsernes rummelighed ved at forny både strukturer, tilrettelæggelse og pædagogiske metoder. En række initiativer har særligt fokus på at støtte de svageste elever - herunder nye grundforløb med forudgående kompetenceafklaring, øget trindeling af uddannelserne, udvidede mentor-, tutor- og kontaktlærerordninger samt styrket social og psykologisk rådgivning. Det er vigtigt, at regionens uddannelsesinstitutioner har fokus på at udnytte de nye muligheder optimalt.
 - Det geografiske udbud af ungdomsuddannelser skal tage særligt hensyn til områder i regionen med forholdsvis få, der gennemfører en ungdomsuddannelse, bl.a. ved at hjælpe unge med lang transportafstand.
 - Der skal skabes bedre sammenhæng mellem folkeskolen og ungdomsuddannelserne. Det kan bl.a. ske ved at styrke brobygnings- og indslusningsforløb, der giver de unge bedre mulighed for at "afprøve sig selv", inden de endeligt vælger en ungdomsuddannelse. Som eksempel kan det 10. skoleår spille en særlig rolle i den forbindelse gennem en fleksibel samtænkning

mellem folkeskolen og ungdomsuddannelserne, især på erhvervsskoleområdet. Derudover kan krav og forventninger ved valg af gymnasial uddannelse tydeliggøres i et tæt lokalt samspil mellem de gymnasiale uddannelser, Ungdommens Uddannelsesvejledning og folkeskolerne. Endelig kan informations- og vejledningsmateriale til valg af ungdomsuddannelse forbedres og omfatte både forventninger til og vejledning af såvel skolen som forældre og elever.

- Eleverne skal opleve en større sammenhæng mellem, hvad de arbejder med i skoleforløbet, og hvad de oplever i praktikperioder. Samarbejdet mellem skole og praktiksted skal styrkes, så elever i praksis oplever skoledelen som understøttende for at få et godt arbejdsliv. Eleverne skal altid være sikret attraktive praktikpladser.
- Vejledningsindsatsen skal styrkes. De nye rammer fra 2007 har skærpet kommunernes ansvar for at gennemføre opsøgende vejledning til unge under 25 år, der ikke gennemfører en ungdomsuddannelse.
- En række initiativer og kampagner fra Integrationsministeriet skal styrke og kvalificere den målrettede indsats over for elever med anden etnisk baggrund end dansk. Det skal blandt andet ske gennem brug af rollemodeller, lektiehjælp, kampagner, frafaldsindsats på udvalgte erhvervsskoler osv. Regionens frafaldsudfordringer og etniske sammensætning gør disse initiativer særligt relevante, og der skal derfor fokus på at udnytte viden og muligheder herfra.
- Der er fortsat behov for at øge videngrundlaget om regionens særligt udsatte grupper. Herunder hvordan hensyn til disse kan tænkes ind hele vejen i uddannelsessystemet samt at dele viden og erfaringer med konkrete værktøjer. Blandt andet gennemfører en række af regionens kommuner i samarbejde med KL og Undervisningsministeriet et projekt med det formål at dele viden om og erfaringer med at nedbringe frafaldet på ungdomsuddannelserne. Det vil være hensigtsmæssigt at knytte forskningsmæssig ekspertise til en række udviklingsprojekter.

Hertil kommer naturligvis kommunernes fortsatte væsentlige indsats for at udvikle kvaliteten af folkeskolen – bl.a. med fokus på tosprogede elever.

Videregående uddannelser i pagt med regionens behov

På mange områder er ungdomsuddannelse kun startskud til videre uddannelse. Og derfor har regeringen også opstillet en målsætning om, at halvdelen af alle unge skal gennemføre en videregående uddannelse. Flere og flere job kræver videregående uddannelser, og den viden, det fører med sig, er med til at skabe vækst. Videregående uddannelser handler ikke kun om de længste universitetsuddannelser, men også om fx sygeplejersker og folkeskolelærere på professionshøjskolerne og om merkantile uddannelser på erhvervsakademierne.



Mindst halvdelen af regionens unge skal have en videregående uddannelse – og vi er tæt på målet.

Hovedstadsregionen har gode forudsætninger for at opfylde målsætningen. Men omvendt er målsætningen i sig selv næppe tilstrækkeligt ambitiøs for hovedstadsregionen. Både fordi mange andre internationale storbyregioner opruster – og fordi hovedstadsregionen har et medansvar for at løfte det samlede danske uddannelsesniveau på grund af de mange uddannelsesinstitutioner, der er placeret her.

Godt udgangspunkt

Med dagens uddannelsesmønster vil ca. 48 % af regionens unge få en videregående uddannelse i fremtiden – og altså bringe regionen tæt på den nationale målsætning på 50 %. Det er markant mere end de ca. 36 %, der i dag har en videregående uddannelse – hvilket endda er toppen blandt de danske regioner.

Der er flere grunde til, at hovedstadsregionen har et godt udgangspunkt. For det første er der forholdsvis mange af regionens unge, der vælger de gymnasiale ungdomsuddannelser, som i højere grad ruste til at læse videre. For det andet er der også her en social arv – så her hjælper den forholdsvis store andel med en videregående uddannelse regionen på vej. Og for det tredje hjælper tætheden af videregående uddannelsesinstitutioner her i regionen også på både lysten og mulighederne. Således råder hovedstadsregionen over godt halvdelen af pladserne på landets universiteter – og godt 2/3 af landets ph.d. pladser.

De mange uddannelsesinstitutioner fungerer også som en "magnet" på unge fra resten af landet og fra udlandet. I det omfang vi kan holde på de unge, der kommer hertil for at studere, giver det også hovedstadsregionen gode muligheder. Her kan attraktive erhvervsmuligheder være med til at motivere flere til at starte og gennemføre en videregående uddannelse. Men det giver naturligvis også en forpligtelse i forhold til at uddanne arbejdskraft til resten af landet. Trods det gode udgangspunkt er der også på dette område særlige udfordringer for hovedstadsregionen.

Konkurrence mellem regioner

For det første er der en intens konkurrence mellem europæiske regioner for at sikre, at tilstrækkeligt mange gennemfører en videregående uddannelse. Den internationale benchmarking, der er udført for Vækstforum Region Hovedstaden, viser, at Region Hovedstaden ligger godt i forhold til nogle af de traditionelle benchmark-regioner. Men stadig er der behov for et løft for at komme op blandt de førende regioner i Europa.

Frafald er også et problem

For det andet er frafald også på de videregående uddannelser et problem, men dog ikke så udtalt som på ungdomsuddannelserne. Også her skyldes frafaldet blandt andet de forudsætninger og forventninger, som de unge har med sig fra ungdomsuddannelserne og fra forudgående vejledning.

For længe undervejs

Frafaldet dækker i nogle tilfælde også over omvalg. Omvalg kan være fornuftige, men kan i andre tilfælde også være et udtryk for "tempotab". Danske unge er generelt sent færdige med deres uddannelser – både fordi de starter sent på en videregående uddannelse, og fordi der kan være "tempotab" undervejs. Tempotab får mange udtryk, men viser sig ikke mindst ved frafald, studieskift, dobbeltuddannelser og egentlige forsinkelser i selve studietiden. Hertil kommer effekten af relativt sent studiestart, "unødvendig" brug af 10. klasse samt udstrakt erhvervsarbejde.

Samlet viser opgørelser en gennemsnitlig forsinkelse i størrelsesordenen 3-4 år. Globaliseringsrådet har beregnet, at dette tempotab svarer til, at arbejdsstyrken på landsplan bliver reduceret med ikke mindre end ca. 140.000 personer uden effekten fra erhvervsarbejde. Det hører imidlertid med til billedet, at mange også fremhæver værdien af de kompetencer (såvel faglige som personlige og sociale), som danske studerende også får undervejs i dette "tempotab".

For få forskere

En tredje udfordring knytter sig til at styrke de egentlige forskningsuddannelser. Således viser den internationale benchmarking, der er gennemført for Vækstforum, at andelen af studerende på regionens universiteter, der fortsætter med en ph.d. uddannelse, er meget lav sammenlignet med universiteterne i de nordiske storbyregioner. Det kan på længere sigt give betydelige problemer for regionens forskningsindsats, som er en vigtig faktor for regionens muligheder for fortsat at udvikle sit erhvervs-mæssige potentiale som en førende europæisk viden-region.

Nok studiepladser?

En fjerde udfordring knytter sig til at sikre, at uddannelserne har den fornødne erhvervsrelevans, og dimensioneringen af de forskellige uddannelser er tilstrækkelig fremsynet i forhold til en meget dynamisk erhvervsudvikling.

Endeligt er det væsentligt, at der i regionen er optimale rammevilkår for flere studerende – fx i form af boliger og et attraktivt socialt miljø.

UDFORDRINGER I FORHOLD TIL VIDEREGÅENDE UDDANNELSE

Hovedstadsregionen skal gennemføre et uddannelsesløft for at komme på niveau med de førende regioner i Europa. Det forudsætter:

- Reduceret frafald på de videregående uddannelser
- Attraktive vilkår for forskeruddannelserne
- Erhvervsrelevans og tilstrækkelig kapacitet i forhold til alle videregående uddannelser.

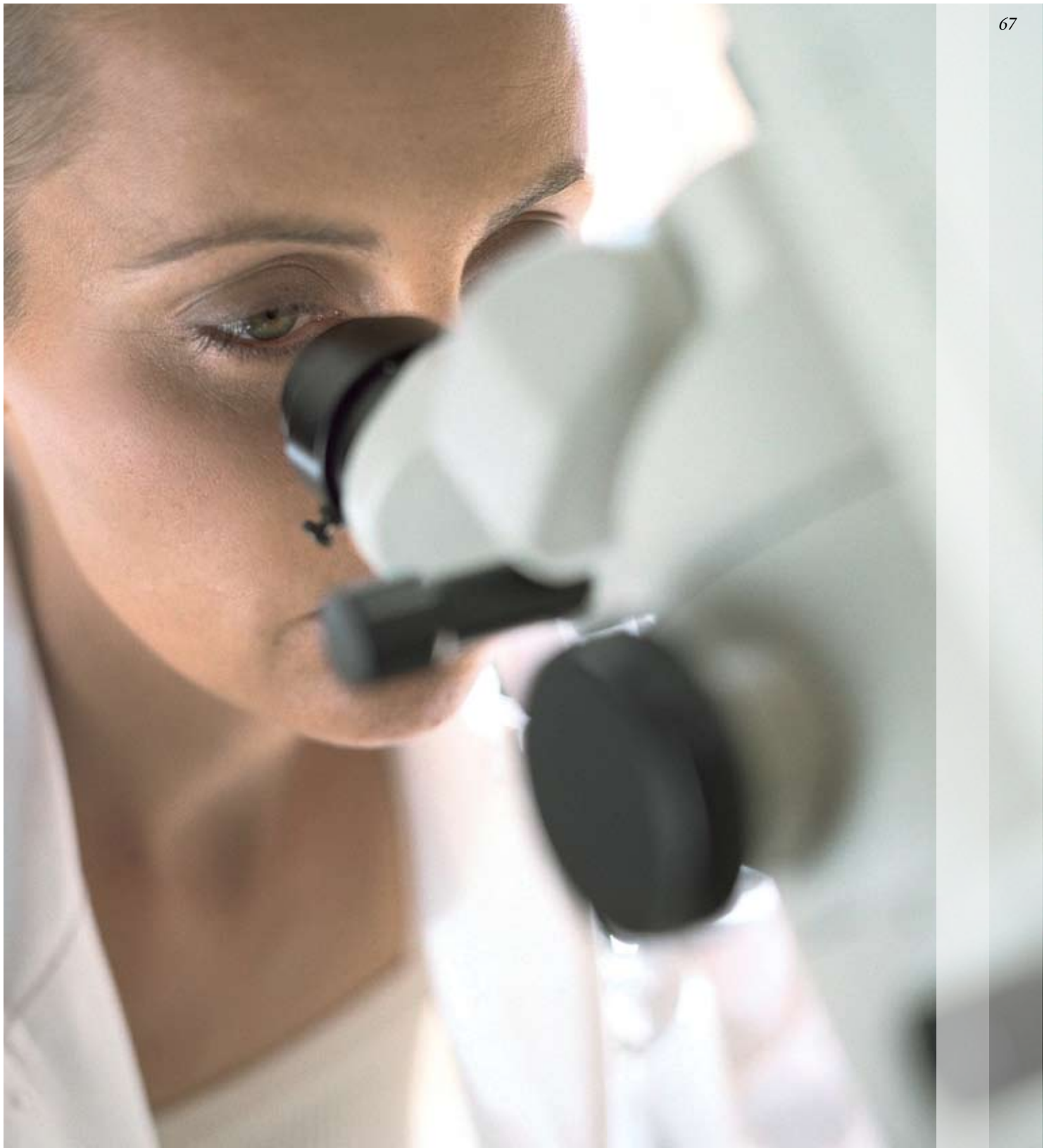
Hvordan tackler vi udfordringerne på de videregående uddannelser?

De videregående uddannelser i hovedstadsregionen skal bidrage til et fortsat kompetenceløft i regionen, og der skal udvikles en bedre sammenhæng i indhold og dimensionering mellem uddannelses-systemet og regionens erhvervs-mæssige behov – også i en international sammenhæng.

Der er også på dette område iværksat en række nationale initiativer. I hovedstadsregionen er der særligt behov for en fælles regional fokuseret indsats på fire områder.

LØSNINGSFORSLAG TIL AT SIKRE VIDEREGÅENDE UDDANNELSER I PAGT MED REGIONENS BEHOV

- Mere dynamisk dimensionering af kapacitet
 - Udvikling af uddannelserne gennem bedre samspil med private og offentlige arbejdsgivere
 - Styrket vejledning
 - Uddannelse af flere forskere.
- Kapaciteten på uddannelserne skal være i overensstemmelse med aktuelle og fremtidige behov på det regionale arbejdsmarked og dermed bidrage til at løse kendte og forventede mangler på fx læger, ingeniører og folkeskolelærere. Dimensioneringen af uddannelseskapa-citeten skal være så fremadskuende, at den også tænker ind, hvornår ændringen i praksis får virkning.
 - Et tæt og velfungerende samspil med både private og offentlige arbejdsgivere skal være med til både at sikre kvaliteten af eksisterende uddannelser og udvikle nye uddannelser. Uddannelserne skal således forny sig i forhold til en rivende teknologisk og samfundsmæssig udvikling. Og differentieres efter både de unges behov og fremtidige efterspørgselsmønstre.



Samspillet er ikke mindst vigtigt i forhold til virkeliggørelse af ændringerne på erhvervsakademierne (korte videregående uddannelser) og professionshøjskolerne (mellemlange videregående uddannelser).

- De unge skal have bedre mulighed for at træffe kvalificerede uddannelsesvalg i overensstemmelse med egne ønsker og evner. Det kan blandt andet ske gennem en styrket vejledningsindsats, der også vil bidrage til at reducere frafald og tempotab. Vejledningen skal sætte det personlige udgangspunkt i forhold til de enkelte uddannelsers indhold og udfordringer og give de unge et realistisk billede af efterfølgende beskæftigelsesmuligheder.
- Der skal skabes bedre rammer for at uddanne betydeligt flere forskere. Det er vigtigt i forhold til hovedstadsregionens internationale konkurrenceevne og for at sikre og udvikle den betydelige offentlige og private forskning og udvikling, som i dag foregår i hovedstadsregionen. Samtidig skal der arbejdes for at sikre rammerne for stærke, internationale forskningsmiljøer.



Flere med kort eller ingen uddannelse skal have styrket deres grundlæggende færdigheder.

Uddannelse gennem hele livet

Behovet for uddannelse stopper ikke med en afsluttet ungdoms- eller videregående uddannelse. Kravene på arbejdsmarkedet ændrer sig så hurtigt, at alle har behov for løbende at udbygge deres viden og styrke deres kompetencer.

Alene det at have et job fører for langt de fleste meget læring med sig – og meget efteruddannelse finder således sted hver dag på regionens arbejdspladser. Men der er også brug for mere formaliseret læring gennem egentlig voksen- og efteruddannelse. Og ikke mindst er der behov for, at de, der er ledige eller på kanten af arbejdsmarkedet, også får styrket deres kompetencer og dermed deres muligheder for at sikre sig en fast plads på arbejdsmarkedet.

Det er derfor vigtigt, at instrumenterne i den aktive arbejdsmarkedspolitik (som fx uddannelsesaktivering, jobrotationsordninger, fleks- og skånejob og lignende), der er rettet mod de ledige, kan tænkes sammen med voksen- og efteruddannelsessystemet. Arbejdsmarkedspolitikken har siden år 2000 i stigende grad lagt vægt på en øget indsats tidligt i ledighedsforløbet – ikke mindst for at mindske risikoen for en varig udstødning fra arbejdsmarkedet.

Det danske voksen- og efteruddannelsessystem er veludbygget, og en meget stor del af de beskæftigede deltager aktivt i voksen- og efteruddannelse. Og også i international sammenligning er aktiviteten helt i top, hvilket ofte fremhæves som et centralt element i den danske konkurrenceevne. Samtidig er der en tæt sammenhæng mellem det veludbyggede voksen- og efteruddannelsessystem og den aktive arbejdsmarkedspolitik, der er en central del af det danske flexicurity-begreb.

Indsats over for svage grupper

Men alligevel er der også her udfordringer. Således har blandt andet Trepartsudvalget (se næste side) peget på behovet for at styrke den samlede voksen- og efteruddannelsesindsats, så det i højere grad matcher de fremtidige udfordringer – med særlig fokus på de mest udsatte grupper.

CENTRALE POLITISKE AFTALER VEDR. VOKSEN- OG EFTERUDDANNELSE

Regeringen fremlagde i august 2007 sit forslag til en Kvalitetsreform "*Bedre velfærd og større arbejdsglæde – Regeringens strategi for høj kvalitet i den offentlige service*". Baggrunden for kvalitetsreformen er især den forventede fremtidige mangel på arbejdskraft samt de stigende forventninger til kvaliteten i den offentlige service. Oplægget er struktureret omkring otte temaer og rummer tilsammen 180 initiativer. Der er en tæt kobling mellem Kvalitetsreformen og de to Trepartsaftaler, som Regeringen i forsommeren 2007 indgik med de offentlige arbejdsgivere og henholdsvis LO, AC og FTF. Blandt initiativerne fra to af temaerne kan nævnes

Attraktive arbejdspladser med faglig udvikling:

- Fleksibel opgavevaretagelse, glidende faggrænser og arbejdstilrettelæggelse på sundheds- og ældreområdet
- Opkvalificeringsindsats for de medarbejdere, der er beskæftiget inden for offentlige serviceområder uden at have en relevant faglig uddannelse
- Styrkede økonomiske rammer for voksen- og efteruddannelsesindsatsen for offentligt ansatte
- Voksenelevløn til alle elever over 25 år med mindst et års relevant beskæftigelse
- Styrke efteruddannelsen af sygeplejersker
- Igangsætning af ny specialuddannelse for sygeplejersker inden for kræftområdet
- Vurdering af det fremtidige behov for efter- og videreuddannelser på sygeplejerskeområdet.

Flere hænder til nærvær og service:

- Systematisk identifikation af behovet for uddannet arbejdskraft i den offentlige sektor
- Mål om frit optag og praktikplads til alle elever på SOSU-uddannelserne
- Flere skal gennemføre de grundlæggende SOSU-uddannelser
- Frafaldet skal reduceres på sygeplejerskeuddannelsen gennem en styrket sammenhæng mellem teori og praktik samt styrket praktikvejledning
- Bedre adgang for deltidsansatte til at arbejde flere timer
- Styrket indsats for personer med længerevarende ledighed
- Bedre kønsmæssig balance inden for de offentlige velfærdsområder
- Måltal for andelen af medarbejdere med anden etnisk baggrund.

På det private arbejdsmarked resulterede overenskomstforhandlingerne i foråret 2007 også i langt bedre rammer for kompetenceudvikling. Således får alle medarbejdere ret til 2 ugers frihed om året til deltagelse i selvvalgt efter- og videreuddannelse med op til 85 % lønkomensation.

Store dele af det analytiske grundlag for det forstærkede fokus på voksen- og efteruddannelse stammer fra "Trepartsudvalget vedr. Livslang opkvalificering og uddannelse", der afleverede sin hovedrapport i februar 2006. Trepartsudvalgets anbefalinger har siden indgået i løbende politiske drøftelser mellem regeringen og arbejdsmarkedets parter.

Tre indsatsområder

Hovedstadsregionen skal naturligvis indgå i og drage fordel af det samlet set velfungerende voksen- og efteruddannelsessystem. Men samtidig skal indsatsen i hovedstadsregionen i særlig grad rettes mod de udfordringer, som viser sig tydeligt i en storbyregion som vores. Og især tre ting springer i øjnene.

For det første at styrke de helt grundlæggende færdigheder for de kortest uddannede og andre udsatte grupper, herunder tosprogede med danskproblemer. De seneste tal for indsatsen inden for forberedende voksenundervisning (FVU) viser, at den gennemsnitlige deltagelse i hovedstadsregionen er noget lavere end på landsplan.

For det andet vil der på fremtidens arbejdsmarked være brug for flere med erhvervsfaglig uddannelse, men der vil samtidig være et overskud af ufaglærte. Derfor skal der ske en løbende kompetenceudvikling af de ufaglærte, som må se frem til en stadig mere presset jobsituation.

Og endelig for det tredje at sikre en effektiv indsats for de ledige i regionen, hvor især en forholdsvis stor gruppe af akademikere springer i øjnene. I den forbindelse er der perspektiver i, at den samlede stigning i efteruddannelsesindsatsen, der må blive en følge af de seneste Trepartsaftaler samt de seneste overenskomster på det private arbejdsmarked, vil give øget mulighed for at bruge jobrotationsordninger til at lette lediges integration på arbejdsmarkedet.

Muligheder og barrierer

Perspektiverne synes at være størst på store arbejdspladser, herunder også store offentlige arbejdspladser som fx Region Hovedstadens egne. Her er mulighederne for systematisk og helhedsorienteret uddannelsesplanlægning bedst.

Erfaringer viser, at det især har været svært at få fat i målgruppen i små og mellemstore virksomheder, som kan have svært ved at overskue det ret komplekse voksen- og

efteruddannelsessystem. Blandt andet derfor har der de sidste to år været forsøg med regionale Kompetencecentre, hvor regionale kursusudbydere har slået sig sammen om at tilbyde efteruddannelse af særlig regional relevans. De positive erfaringer herfra, hvor man i høj grad er nået ud til nye kunder, videreføres nu i de nye Voksenvejledernetværk, hvor kommuner og uddannelsesudbydere går sammen om at mindske barriererne for voksen- og efteruddannelse. I hovedstadsregionen oprettes tre af disse netværk (hvoraf det ene alene vedrører Bornholm), der samler alle regionens kommuner og relevante uddannelsesinstitutioner.

I forhold til indsatsen over for de ledige er det bemærkelsesværdigt, at nye analyser fra Det Økonomiske Råd sætter den nuværende uddannelsesaktivering i et kritisk lys. Især er resultaterne for højtuddannede ledige negative, formentlig især fordi uddannelsesaktiveringen er for lidt erhvervsrettet. Det ændrer imidlertid ikke på, at der er et potentiale i en erhvervsrettet opkvalificering af den forholdsvis store gruppe af ledige i hovedstadsregionen – blot udført mere effektivt end den nuværende aktiveringsindsats. For kortuddannede er resultaterne af uddannelsesaktivering positive.

UDFORDRINGER I FORHOLD TIL UDDANNELSE GENNEM HELE LIVET

- Styrke de grundlæggende færdigheder for de kortest uddannede og andre udsatte grupper
- Løbende kompetenceudvikling af ufaglærte
- Effektiv opkvalificering af regionens ledige.

Hvordan tackler vi udfordringerne med den livslange uddannelse?

Voksen- og efteruddannelserne i hovedstadsregionen skal være lettere tilgængelige, så den samlede indsats kan øges – især for personer på kanten af arbejdsmarkedet med de største behov, men også for ledige akademikere.

Indsatsen skal særligt nedbringe de barrierer, der i dag eksisterer for at deltage i voksen- og efteruddannelse. Og det stiller krav til, at uddannelsesinstitutioner og arbejdsgivere formår at motivere til at deltage i nødvendig kompetenceudviklende uddannelse.

Det er naturligt, at den regionale indsats på voksen- og efteruddannelsesområdet lægger sig i forlængelse af initiativerne fra Kvalitetsreform og Trepartsaftaler, der markant styrker efter- og videreuddannelsesmulighederne for offentligt ansatte, jf. boks ovenfor.

LØSNINGSFORSLAG TIL AT SIKRE UDDANNELSE GENNEM HELE LIVET

- Markant flere skal gennemføre læse-, skrive- og regnekurser
 - Udnytte mulighederne for voksenlærlinge og jobrotation
 - Sikre lettilgængelige efter- og videreuddannelses-tilbud
 - Sikre målretning mod de regionale erhvervs-mæssige behov
 - Sikre mere relevante krav og tilbud til de ledige
 - Brobygning mellem arbejdsløse akademikere og erhvervslivet fx via jobtræning.
- Fokus skal øges på, at markant flere gennemfører læse-, skrive- og regnekurser for voksne. Det kan blandt andet ske gennem udviklingsmål for udbydere af Forberedende Voksenundervisning (FVU) og ordblindeundervisning for voksne – både i forhold til opsøgende arbejde og i forhold til aktiviteten. Som led heri er det vigtigt med opsøgende tiltag for at få voksne, som holder sig uden for arbejdsmarkedet på grund af manglende basale kundskaber, i gang med en uddannelse.
 - Bedre udnyttelse af voksenlærlinge- og jobrotationsordningerne. De nye muligheder skal bl.a. markedsføres gennem de nye voksenvejledernetværk, som netop er etableret. Grupper på kanten af arbejdsmarkedet, fx langtidssyge og -ledige, skal opleve relevante tilbud for at genindtræde på arbejdsmarkedet.
 - Voksen- og efteruddannelse skal være lettilgængelig i regionen, og derfor er der behov for at øge den opsøgende indsats på arbejdspladserne og sikre lettere lokal adgang. Det kan bl.a. ske gennem lokale skolesamarbejder og større sammenhæng mellem de forskellige efteruddannelses-tilbud, eksempelvis samtænkning af kurser i almene færdigheder med faglige kurser.
 - Understøtte de nye voksenvejledernetværk og sikre, at de bidrager til, at de regionale uddannelsesinstitutioner i højere grad målretter deres uddannelses-tilbud til de regionale virksomheders og medarbejderes behov.
 - Uddannelsesindsatsen over for ledige skal være rettet tydeligere mod at opkvalificere de ledige til beskæftigelse, og derfor skal erhvervsrelevansen af uddannelsesaktiveringen sikres. Indsatsen skal i særlig grad rettes mod de kompetencer, der efterspørges regionalt.
 - Indsatsen over for regionens ledige akademikere skal styrkes. Øget brug af jobtræning kan være et effektivt instrument i denne forbindelse, men også brug af mentor- og "isbryderordninger" kan medvirke til at nedbryde barrierer mellem ledige akademikere og mulige arbejdsgivere.

Plejeomsorgsuddannelserne – et regionalt og kommunalt kerneområde med arbejdskraftmangel

Mere end 40.000 personer arbejder inden for plejeomsorgsområdet i hovedstadsregionen. Det drejer sig især om sygeplejersker, social- og sundhedshjælpere og social- og sundhedsassistenter, som primært arbejder på regionens hospitaler, psykiatri og i kommunernes ældre- og sundhedspleje.

Området er allerede i dag præget af betydelig mangel på arbejdskraft inden for alle tre faggrupper både i kommunerne og på hospitalerne. Det skønnes, at der mangler knap 2.000 medarbejdere til plejeomsorgsområdet i hovedstadsregionen. Som AKFs prognose for det sjællandske arbejdsmarked viser (jf. tidligere) er både sygeplejersker og SOSUer blandt de områder med størst forventet fremtidig mangel, hvor alene manglen i hovedstadsregionen forventes at overstige 10.000 medarbejdere i 2015.

Arbejdskraftmanglen er i nogen grad et resultat af, at mange uddannede forlader fagområdet, udstrakt brug af deltidsarbejde samt tidlig tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet – bl.a. på grund af arbejdsforholdene inden for området. Et andet udtryk for arbejdskraftmanglen er en kraftigt stigende brug af vikarydelser på plejeomsorgsområdet.

Sundhedsområde i forandring

Sundhedsområdet er præget af markante forandringer i disse år. Både som følge af en aldrende befolkning med deraf følgende behov for sundhedsmæssig bistand og den teknologiske udvikling, der giver nye behandlingstilbud og ændrede patientforløb. Den teknologiske udvikling skaber også behov for helt nye uddannelser på området, se eksempel i boks nedenfor. Selv om der sker en løbende effektivisering, som helt kan måle sig med den private sektor, er sektoren præget af stigende personalebehov og krav til faglige kompetencer. Der er også behov for, at sektoren løbende formår at optimere opgaveløsningen

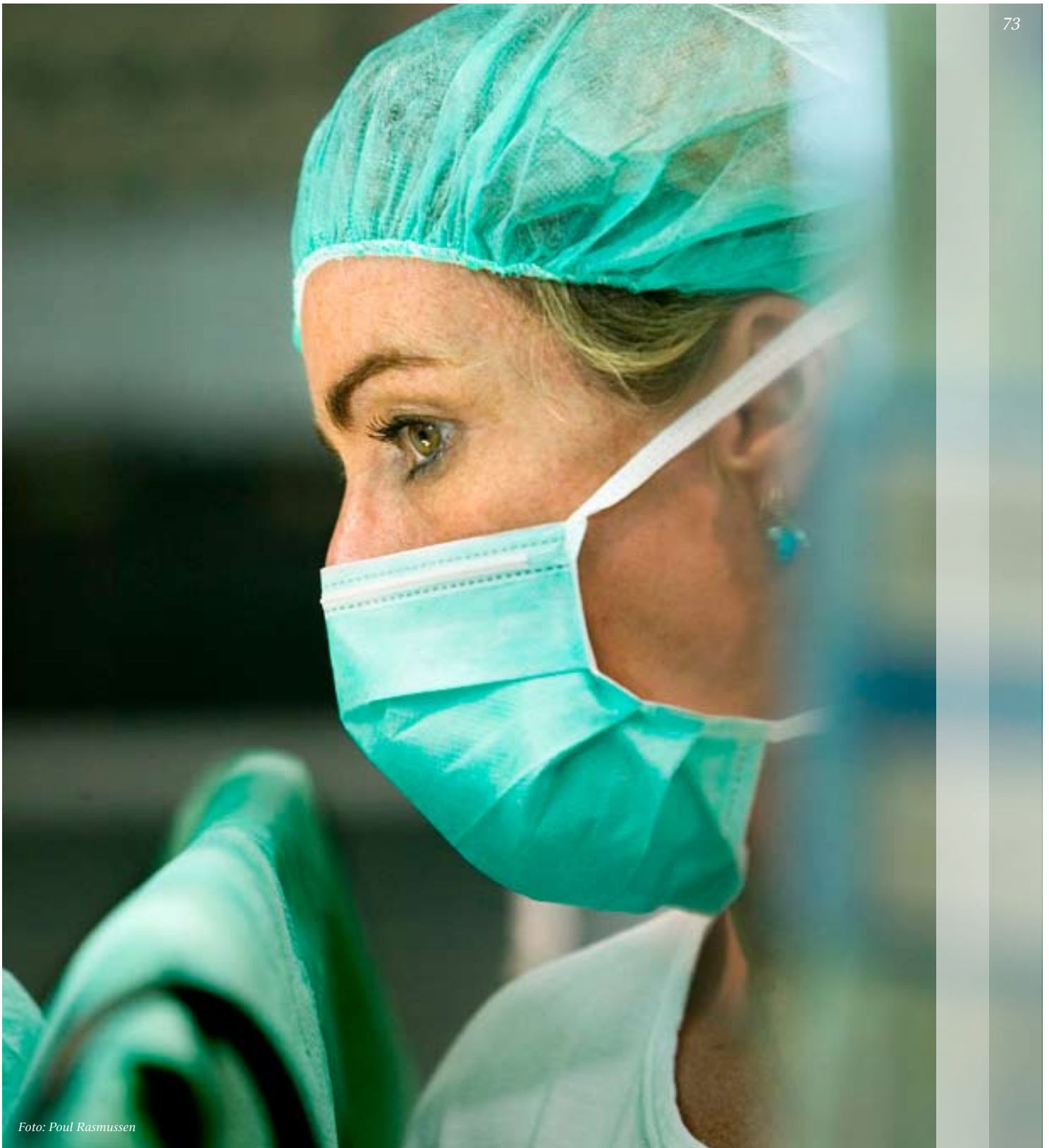
NY KOMBINATIONSUDDANNELSE I MEDICIN & TEKNOLOGI

Danmarks Tekniske Universitet og Københavns Universitet er gået sammen om at udvikle og udbyde en ny kombinationsuddannelse – civilingeniør i Medicin & Teknologi – der kombinerer sundhedsfaglige fag viden og teknisk ekspertise. Uddannelsen foregår i praksis på både DTU og KU og rummer i øvrigt praktikophold på såvel et hospital som en medicovirksomhed. Udviklingen af uddannelsen har bl.a. været drevet af en regional efterspørgsel efter personer med de nødvendige specialiserede kompetencer til at kunne udvikle fremtidens medicoprodukter.

mellem forskellige faggrupper, således at opgaver fleksibelt kan løses af faggrupper uden aktuel arbejdskraftmangel.

Uddannelserne skal være attraktive

En forstærket indsats inden for selve uddannelsesområdet er helt nødvendig, men kan ikke alene løse arbejdskraftmanglen. Uddannelsesindsatsen skal kombineres med andre virkemidler i forhold til arbejdsvilkår og fleksibel opgaveløsning. Fremtidens udfordringer stiller store krav og forventninger til, at sundheds- og plejeomsorgsuddannelserne formår at tiltrække elever og studerende og at få dem igennem uddannelserne. Derfor er det vigtigt, at uddannelserne er attraktive og velfungerende. Både for at sikre at tilstrækkeligt mange har lyst til at vælge uddannelserne og for at sikre, at de uddannelsessøgende rent faktisk gennemfører uddannelserne. Begge dele påvirkes især af, at de unge oplever god vejledning forud for uddannelsesvalg, og at uddannelserne har attraktive og tidssvarende uddannelses- og praktikmiljøer.



Optag og frafald på plejeomsorgsuddannelserne

Sygeplejersker	2005	2007
Antal studiepladser	951	1.060
Optag	953	970
Ledige pladser %	0	8
SOSU-hjælper	2005	2006
Antal studiepladser	2.469	2.265
Optag	2.029	1.707
Ledige pladser %	18	25
SOSU-assistent	2005	2006
Antal studiepladser	1.079	1.518
Optag	754	734
Ledige pladser %	30	52

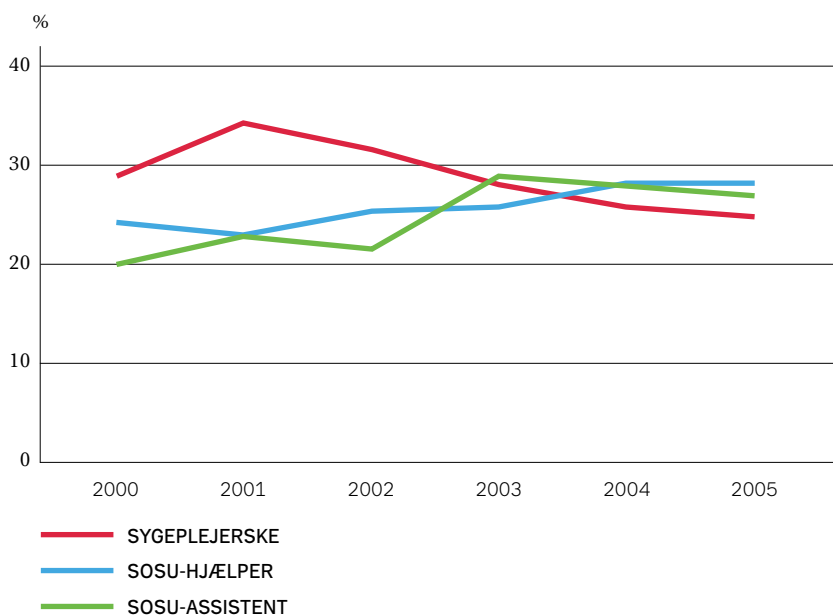
I forhold til sygeplejerskeuddannelsen har optaget været nærmest uændret trods udvidet kapacitet. På SOSU-området har der været betydelig ledig kapacitet ikke mindst i 2006.

Ledige pladser og frafald

De seneste år har der på både SOSU- og sygeplejeområdet været ledige pladser på uddannelserne. Det hænger formentlig både sammen med de unges opfattelse af selve uddannelserne, men også med den generelle opfattelse af løn- og arbejdsvilkårene i sektoren. Her har region og kommuner et fælles ansvar i forhold til at påvirke både uddannelsernes praktikmiljø og den generelle opfattelse af jobmulighederne i sektoren, hvad enten uddannelserne måtte føre til privat, kommunal eller regional ansættelse. Ved Trepartsaftalerne er der afsat midler til at øge optaget på de mellemlange videregående uddannelser og til at reducere frafaldet på sygeplejerskeuddannelsen, bl.a. gennem bedre sammenhæng mellem teori og praktik.

Heller ikke fuldførelsesprocenterne har været tilfredsstillende de senere år, men skal selvfølgelig ses i sammenhæng med det generelle frafaldsproblem på hele

Frafaldsprocenter på plejeomsorgsuddannelserne i hovedstadsregionen



Som det fremgår af figuren, er frafaldet ganske betydeligt på plejeomsorgsuddannelserne i hovedstadsregionen.

På sygeplejerskeuddannelsen er frafaldet mindsket en smule over perioden, mens det er steget på SOSU-området.

uddannelsesområdet. AKF har gennemført en detaljeret undersøgelse af årsagerne til frafaldet på sygeplejeuddannelsen. En væsentlig del af frafaldet – også på dette område – skyldes, at de studerende foretager omvalg mod andre uddannelser. Men frafaldet har også andre vigtige årsager. Således oplever mange studerende, at uddannelserne er for teoretiske i forhold til deres forventninger. Og atter andre er faldet fra, fordi de har haft svært ved at falde til på den kliniske del af uddannelsen.

Det er velkendt fra både regionens hospitaler og fra en række kommunale plejeområder, at det i en travl dagligdag kan være vanskeligt at afsætte de nødvendige ressourcer til at sikre gode uddannelsesforløb. Men gode uddannelsesforløb på sundheds- og plejeområdet forudsætter et stærkt samspil mellem uddannelsesinstitutionerne og praktikstederne. Og derfor er det nødvendigt at sikre den nødvendige ledelsesmæssige fokus på udfordringerne.

I 2015 forventer man at mangle over 10.000 medarbejdere på det regionale plejeomsorgsområde.



UDFORDRINGER I FORHOLD TIL ARBEJDSKRAFTMANGLEN PÅ PLEJEOMSORGSOMRÅDET

Der er behov for mange virkemidler for at løse den aktuelle og fremtidige mangel på arbejdskraft inden for plejeomsorgsområdet. Der skal således sættes ind:

- i forhold til at sikre attraktive og velfungerende plejeomsorgsuddannelser, der formår at tiltrække studerende og sikre høj gennemførelse på uddannelserne
- i forhold til at sikre generelle arbejdsforhold i sektoren, der sikrer erhvervsfrekvenser og arbejdstid på niveau med sammenlignelige sektorer gennem hele arbejdslivet
- i forhold til at sikre velfungerende samspil mellem uddannelses- og praktiksteder
- i forhold til at sikre fleksibel opgaveløsning, så opgaver også kan løses af faggrupper uden mangel på arbejdskraft.

Hvordan tackler vi udfordringerne med plejeomsorgsuddannelserne?

Plejeomsorgsuddannelserne skal udvikles til en endnu bredere vifte af differentierede uddannelsesstilbud med styrkede praktikforløb og fokus på erhvervsrelevans og faglig udvikling.

En række af de løsninger, der allerede er peget på for ungdomsuddannelsesområdet, retter sig også mod plejeomsorgsuddannelserne. Derudover kan der peges på en række løsninger, der knytter sig mere snævert til udfordringerne på plejeomsorgsområdet. Således er det vigtigt, at hele sundhedssektoren i hovedstadsregionen – kommunal som regional – viser sin attraktivitet i arbejdet med hjælp til mennesker på et højt fagligt professionelt niveau.

Og hele sektoren skal løbende sikre attraktive jobvilkår og løbende kvalitetssikring. Det er vigtige elementer i at sikre rekrutteringen og fastholdelsen i sektoren – og i øvrigt sikre, at sektoren opleves som et godt og givende sted at arbejde med en vidtfavnende arbejdspladskultur og stor faglig udvikling.

LØSNINGSFORSLAG TIL AT SIKRE ARBEJDSKRAFT TIL REGIONENS PLEJEOMSORGS-OMRÅDE

- Sikre bredere rekruttering til plejeomsorgsuddannelserne
 - Styrke opkvalificerings- og videreuddannelsesmulighederne
 - Styrke praktikforløbene
 - Sikre vejledning om alternative uddannelser inden for plejeomsorgsområdet ved frafald
 - Styrke det direkte samspil omkring uddannelsernes erhvervsrelevans og faglige udvikling.
- Der skal arbejdes aktivt for en bredere rekrutteringsbase til alle plejeomsorgsuddannelserne, ikke mindst i forhold til en bredere køns- og etnicitetsprofil. Det skal være attraktivt for flere mænd og flere med anden etnisk herkomst at søge ind på uddannelserne. Det bør ske ved at udvikle nye uddannelser og jobfunktioner, der bidrager til at tiltrække en bredere målgruppe til sektoren. Den betydelige teknologiske og medicinske udvikling inden for sundhedssektoren må indgå i udformningen af nye uddannelser, da den har skabt væsentligt ændrede jobfunktioner. Endvidere bør brugen af mulighederne for voksenlærlingeløn til SOSU-assistentelever udvides.
 - Opkvalificerings- og videreuddannelsesmulighederne skal styrkes. Især ved at øge uddannelsesinstitutionernes fokus på at oprette opkvalificeringsforløb for personer med ingen eller begrænset sundhedsfaglig uddannelse, så de får mulighed for at erhverve kompetencer på plejeomsorgsområdet. Det kan være i forhold til eksisterende personalegrupper som portører, sekretærer etc. og i forhold til andre erhvervsgrupper på arbejdsmarkedet uden aktuel arbejdskraftmangel. Men indsatsen kan også rette sig mod tidligere ansatte, der ønsker at vende tilbage til sektoren med opdaterede kvalifikationer samt til personer med sundhedsfaglig baggrund erhvervet i udlandet. Det bliver også vigtigt at sikre nye videreuddannelsesmuligheder med henblik på specialistfunktioner, således at attraktive personlige udfoldelsesmuligheder og sektorens faglige kvalitetsudvikling bliver tæt koblet.
 - Praktikforløbene skal styrkes, så læringsmiljøer på hospitalerne og i ældresektoren i højere grad fremstår som attraktive og udviklende. Det skal bl.a. ske gennem bedre samspil mellem uddannelsesinstitutioner og praktiksteder samt efteruddannelse af uddannelsesansvarlige mellemledere.
 - Der skal sikres bedre "opsamling" af elever og studerende, der falder fra – for om muligt at fastholde dem inden for andre dele af sundhedsområdet gennem bevidstgørelse om alternative uddannelses- og karriereveje.
 - Samspillet om plejeomsorgsuddannelsernes erhvervsrelevans og faglige udvikling mellem uddannelsesinstitutionerne og praktikstederne skal styrkes. Samtidig skal videnopsamling og -deling mellem region, kommuner og uddannelsesinstitutioner styrkes i forhold til frafaldsårsager og tiltag, der har udviklet uddannelsernes kvalitet og sammenhæng. Der skal også skabes bedre sammenhæng mellem uddannelsernes praktiske og teoretiske indhold, og de faglige miljøer på skolerne skal udvikles. Der skal endvidere sikres en fælles behovsrettet udvikling af nye uddannelser, herunder special- og videregående uddannelser, ligesom der skal samarbejdes om toning af eksisterende uddannelser. Alt dette skal give det fornødne fundament for sammenhængende pleje- og behandlingsforløb til det stigende antal ældre borgere / ældre medicinske patienter.





Natur og miljø

Et godt miljø og attraktive naturområder er en forudsætning for god livskvalitet og sundhed for borgerne. Region Hovedstaden er en grøn region, som igennem årtier er udviklet med grønne kiler og grønne ringe af rekreative områder. Her er fine rekreative områder med skov og strand, som ligger side om side med den trafikale infrastruktur og tæt bebyggede områder. Det gør storbyregionen attraktiv at bo og arbejde i.

Men vækst, byudvikling og trafik er med til at sætte de grønne områder og miljøet under pres. Hovedudfordringerne på naturområdet er at bevare, udbygge og sikre tilgængeligheden af de grønne rekreative områder og kystområderne.

For at sikre regionens borgere sundhed og en høj livskvalitet er hovedudfordringerne på miljøområdet at mindske luftforureningen, herunder CO₂-udledningen, forsyningen af rent drikkevand samt at begrænse støjgenerne hovedsagligt i byområderne. Derudover er der behov for at mindske de store affaldsmængder, der produceres i regionen.

Mange af disse udfordringer går på tværs af myndigheder og geografi i regionen og kan derfor kun løses gennem et tæt samarbejde og en koordineret indsats mellem myndigheder, organisationer og erhvervsliv.

RESULTATER FRA BORGERHØRINGEN PÅ MILJØ- OG NATUROMRÅDET

På Region Hovedstadens borgerdialogmøde gav et udsnit af regionens borgere deres bud på udfordringer, hvis man skal sikre den rette udvikling for regionens natur og miljø. Der blev diskuteret mange forskellige aspekter af miljøtemaet, bl.a. problematikkerne omkring CO₂-udslip samt luftforurening. Borgerne foreslog også en mere bæredygtig produktion af energi med fokus på vedvarende og alternative energiformer. Bæredygtig byplanlægning med plads til grønne områder i regionen mente mange ligeledes bør opprioriteres på politikernes dagsorden. Flere grønne områder og et bedre miks af erhvervsbyggeri og boligbyggeri vil gøre regionen mere attraktiv, også for at tiltrække investeringer og forskere.

Borgernes topprioriteter var:

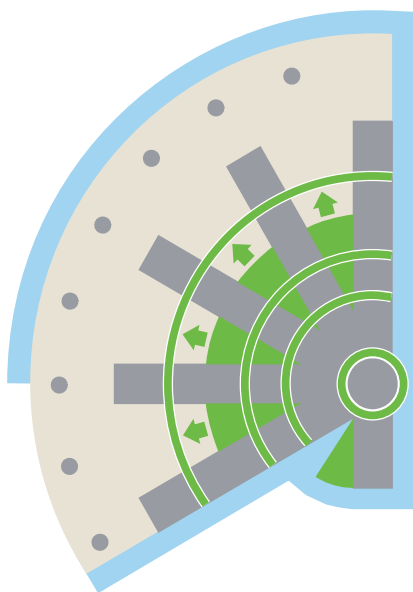
- At gøre Region Hovedstaden til den grønneste hovedstad i Europa
- Luftforurening
- At sikre fremtidig byudvikling med hensyn til trivsel, infrastruktur og bæredygtighed
- Energiproduktion og -forbrug.

Hovedstadsregionens blå-grønne struktur

Hovedstadsregionen er i dag et storbyområde, hvor bystrukturen og trafikstrukturen er omgivet af en grøn struktur, der består af rekreative naturområder, landskaber og kystområder af høj kvalitet.

Hovedstadens grønne struktur er udviklet efter det fingerplanprincip fra 1947, som har skabt regionens bystruktur med byfingre, der stråler ud fra Københavns centrum til de omkringliggende købstæder, grønne kiler mellem fingrene og den afgrænsning mellem byer og det åbne land, som vi ser i dag.

Den seneste regionplan fra 2005 og det efterfølgende landsplandirektiv, Fingerplan 2007, viderefører den grønne struktur for hovedstadsregionen. Den slår fast, at de udpegede kystkiler, grønne kiler og ringe skal holdes fri for bebyggelse og bymæssige fritidsanlæg til gavn for os alle. De nye grønne kiler supplerer og videreudvikler den oprindelige Fingerplan, og giver gode muligheder for at etablere rekreative friluftsanlæg til organiseret sport tæt på byområder.



Dette betyder ikke, at alle udfordringer omkring hovedstadsregionens grønne rekreative områder er løst. En række udfordringer er med til at sætte den grønne struktur under pres. Udfordringer som vi deler med mange andre internationale storbyregioner.

Vigtigt med rekreative områder

Flere og flere storbyregioner har erkendt betydningen af attraktive rekreative områder, både for borgernes livskvalitet, men i høj grad også for at tiltrække nye borgere og erhvervsinvesteringer.

Fordeling af arealet i hovedstadsregionen viser, at de grønne områder og kystområder, fjorde og søer til rekreativ anvendelse udgør 27 % af arealet. Områder til landbrug udgør 43 %. Byområderne udgør 30 % af arealet.

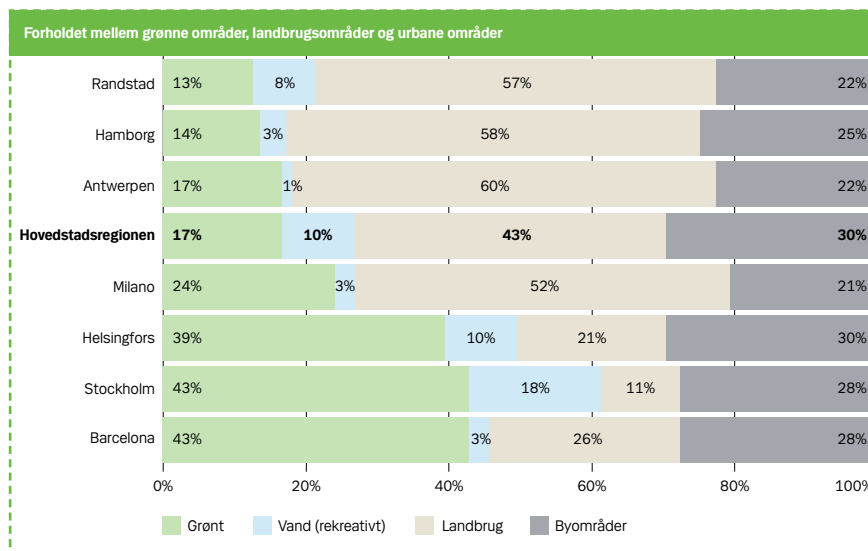
Andelen af grønne arealer er kun den ene side af sagen. Lige så vigtigt er det, at de grønne områder er tilgængelige for storbyregionens borgere. Selvom hovedstadsregionen ikke har ekstraordinært mange rekreative områder, så viser en international sammenligning til gengæld, at hovedstadsregionens fingerbystruktur har sikret en relativ god tilgængelighed til de rekreative områder for den enkelte borger til de områder, som vi har. Analysen viser, at hovedstadsregionens store udfordringer i forhold til den grønne og blå struktur i de kommende år bliver at udvikle strukturen med flere attraktive rekreative områder med en høj tilgængelighed overalt i regionen.

Regionens hovedudfordringer på naturområdet

I et viden- og storbysamfund er kvaliteten af omgivelserne i stigende grad en forudsætning for at tiltrække og fastholde virksomheder og kvalificeret arbejdskraft. Især er kvaliteten af og adgangen til grønne rekreative områder en væsentlig kilde til god livskvalitet.

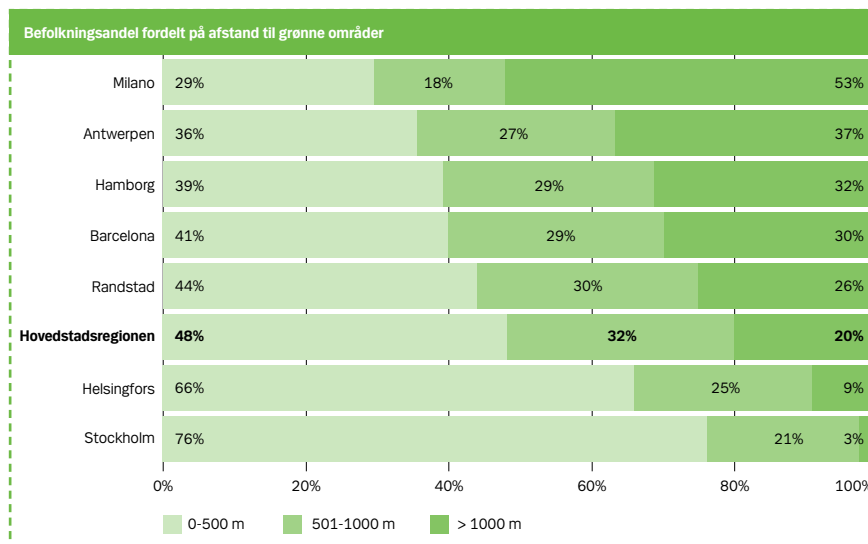
Den nuværende grønne struktur i hovedstadsregionen, som er knyttet til fingerplanen, indebærer en række rekreative fordele for regionens borgere i forhold til andre bystrukturer.

Dette er en styrke for hovedstadsregionen, da undersøgelser har vist en klar sammenhæng mellem antallet af ugentlige besøg og afstanden mellem bopæl og grønt område. Friluftsliv, motion og ophold i natur og grønne områder kan forebygge en række livsstilsrelaterede sygdomme. Det har i sig selv en stressreducerende virkning samt positiv indflydelse på humør og helbred og dermed livskvalitet.



En analyse udført for Hovedstadens Udviklingsråd i 2006 viser, at hovedstadsregionen er et stykke fra at kunne kalde sig den grønneste storbyregion i Europa. I sammenligning med en række europæiske storbyregioner er hovedstadsregionen i mellemgruppen – et stykke efter byer som Helsingfors, Stockholm og Barcelona.

Analysen er foretaget på et fælles grundlag, hvorfor det fælles europæiske kortværk CORINE 2000 er anvendt. Derudover er der anvendt befolkningsoplysninger til belysning af adgangsforhold og tæthed til grønne områder i forhold til bebyggelse og planbeskrivelser.



Kvaliteterne skal udbygges

En af de store udfordringer i de kommende år bliver at bevare og udbygge disse kvaliteter. Hovedstadsregionen er en storbyregion, hvor høj vækst og ønsket om attraktive boligområder sætter et stort pres på at anvende arealer til forskellige byformål. Samtidig anvendes store arealer fortsat til landbrugsformål – også meget bynære områder.

Mange rekreative landskaber og ikke mindst vand- og natura- 2000 områderne er sårbare over for indgreb, som byudvikling eller større bebyggelser, trafik- og forsyningsanlæg, fx højspændingsledninger og vindmøller, som

Regionen har en række natur- og landskabskvaliteter, som understøtter regionen som en grøn storbyregion og som er væsentlige i forhold til borgernes livskvalitet:

- Unikke grønne og blå naturområder – Danmarks største og dybeste søer, landets næststørste skovområde, store fjorde, storslåede landskaber, lange kyststrækninger, mangfoldige kulturmiljøer og gode badestrande.
- Store internationale naturbeskyttelsesområder, herunder vand- og Natura-2000 områderne, hvor Miljøministeriet udstikker retningslinjer for kommunernes efterfølgende planlægning.
- Store landbrugsarealer tæt på storbyen.
- God tilgængelighed for storbyens indbyggere til grønne rekreative områder, skove, kyster og badestrande.
- Regionens borgere har rigtig store muligheder for at lade "grønne oplevelser" indgå i dagligdagen – også større end flertallet af beboere i mange af Europas øvrige storbyer. Det skyldes, den måde hovedstadsområdet er planlagt på og har udviklet sig gennem de seneste 50 år.

virker visuelt dominerende og kan ændre landskabets karakter. Andre aktiviteter som fx råstofgravning fjerner terrænformer for altid.

Balance er kodeordet

En central udfordring, som vi deler med andre storbyregioner, bliver at finde en balance mellem de kommende års byvækst og den fortsatte udvikling af de grønne og blå områder i regionen. Fingerplan 2007 og Regionplan 2005 har tilsammen skabt en boligrummelighed på over 200.000 boliger. Hertil skal lægges en ny boligrummelighed, som kan tilvejebringes ved omdannelse af ældre erhvervsområder. En boligudbygning og befolkningsvækst i denne størrelsesorden vil på lang sigt øge presset på regionens naturressourcer, de rekreative områder, de regionale friluftsområder og de åbne landskaber. Samtidig øger den stigende benyttelse af de rekreative områder nedslidning og behovet for pasning og vedligeholdelse.

Søer, vandløb og vådområder truet

Nogle af de helt særlige natur- og friluftsmæssige kvaliteter, som hovedstadsregionen har at byde på, er de mange store søer, vandløb og vådområder. Mange af disse områder er imidlertid truet af forskellige former for forurening fra landbruget, byerne, industrien og den spredte bebyggelse på landet. Samlet set er forureningen med til at forringe naturgrundlaget og områdernes rekreative udnyttelsesmuligheder. Hovedudfordringen i de kommende år er derfor at reducere og begrænse tilførslen af alle former for forurening til vådområder, vandløb og søer.

Kystområder under pres

En særlig kvalitet for hovedstadsregionen er de mange attraktive kystområder. Nærheden til kyst og muligheden for at bade overalt, selv midt i København, er en unik kvalitet, som bør udvikles. Men også kystområderne og de grønne kystkiler er under pres af byvækst. Efterspørgslen efter attraktiv beliggenhed for især boliger ved kysterne og langs de grønne kiler udøver vedvarende pres på myndighederne for at tillade indgreb i kilerne. Det påvirker især tilgængeligheden, hvad enten man kommer i bil, bus, på cykel, til fods – eller som handicappet. Udfordringen



bliver at udvikle kystområder og strandparker som en væsentlig rekreativ kvalitet, både i form af attraktive naturområder og muligheden for et aktivt friluftsliv.

Klare grænser for landbrug

En anden væsentlig udfordring i forhold til udvikling af de grønne arealer i regionen bliver at skabe en klar afgrænsning i det åbne land mellem de rekreative områder og landbrugsdriften i regionen. Strukturændringer inden for regionens landbrug peger i to retninger, dels en tendens til større drifter, og dels til udstykninger til mindre fritidslandbrug.

Disse ændringer medvirker til en koncentration af landbrugsproduktionen i form af færre, men større industrielle landbrug, som ind i mellem ligger meget tæt på byområder med diverse gener til følge. Den anden tendens med udstykninger og små fritidslandbrug fører ofte til afskærmning og indhegning af tidligere åbne landbrugsområder, og reducerer dermed tilgængeligheden til det åbne land.

Grønne områder tæt på bolig

Udviklingen af grønne arealer nytter dog kun, hvis man samtidig holder sig for øje, at tilgængeligheden skal være høj, hvad enten man bor i Skævinge eller i det centrale København. Analyser viser, at borgernes brug af grønne arealer i dagligdagen hænger nøje sammen med gå-afstanden til rekreative arealer i nærområdet omkring boligen. Bliver den højere end 10 minutter svarende til ca. 1.000 meter, så falder brugen markant.

Undersøgelser viser, at i hovedstadsregionen har 48 % eller knapt halvdelen af befolkningen adgang til grønne områder inden for en afstand på 500 m. 32 % har en afstand på mellem 500-1.000 m og 20 % af befolkningen skal mere end 1.000 m væk til større grønne områder. Ca. 20 % af regionens indbyggere har dermed mere end 10 minutters gang til det nærmeste grønne område.

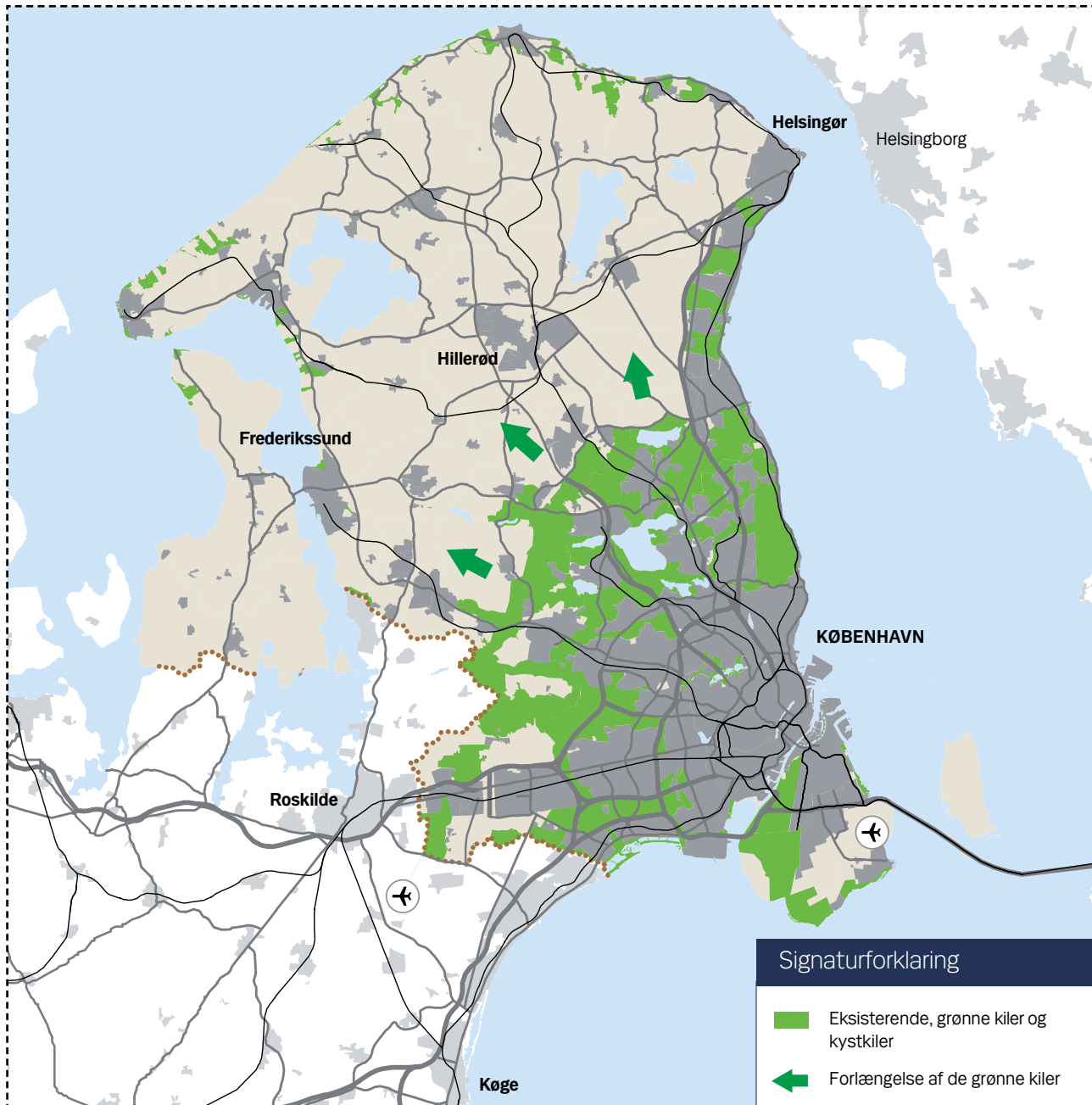
HOVEDUDFORDRINGERNE FOR DEN GRØNNE OG BLÅ STRUKTUR:

- Eksisterende grønne arealer, kiler og ringe er under pres fra byudviklingen i regionen og de lokale behov for arealer til boliger og erhverv
- Udbygningen af byområder langs kysterne og manglende tilgængelighed til kyster og strandparker hæmmer muligheden for naturoplevelser og fritidsliv langs kysterne
- Strukturændringerne i landbruget sætter de rekreative kvaliteter i det åbne land under pres
- Større sammenhængende naturområder, hvor naturen er i fokus, bliver færre og mindre
- 20 % af regionens borgere har mere end 10 minutters gang til rekreative arealer i nærområdet
- Forurening af søer, vandløb og vådområder fra landbruget, byerne, industrien og den spredte bebyggelse på landet.

Hensigten med det grønne nærhedsprincip er, at der tages hensyn til adgangen og udbuddet af grønne og blå rekreative områder.

Det grønne nærhedsprincip lægger op til:

- at de nuværende grønne rekreative arealer i de grønne kiler og ringe, kystkilerne og de rekreative områder i det åbne land som minimum skal bevares – og at tilgængeligheden skal styrkes
- at der skal etableres nye grønne rekreative områder i forhold til de 20 % af regionens borgere, som i dag bor længere væk end 10 minutter til fods, ved etablering af nye byområder
- at der ved inddragelse af grønne områder til nyt byområde bør sikres, at der etableres nye grønne rekreative områder af mindst samme størrelse inden for 10 minutters gangafstand.



Udvidelse af regionens grønne struktur

Med udgangspunkt i hovedstadsregionens nuværende grønne struktur med grønne kiler, kystkiler og de grønne ringe skitserer kortet et forslag til udvidelse af de grønne kiler ud til "Købstadsringen".

Forslag til løsninger for den grønne og blå struktur

Målsætningen for hovedstadens grønne og blå struktur er, at andelen af grønne og blå områder til rekreativ anvendelse øges til minimum en tredjedel af regionens samlede areal, og at tilgængeligheden til rekreative områder, både i nærområdet, til større sammenhængende naturområder i regionen og til kystområder og strandparker skal udbygges.

En central opgave bliver at sikre borgernes adgang til attraktive grønne og blå områder. For at understøtte dette, vil det være hensigtsmæssigt at arbejde efter et grønt nærhedsprincip i den fremtidige planlægning. Det grønne nærhedsprincip har som intention, at ingen borgere i regionen må have længere til grønne og blå rekreative arealer i nærområdet, end de kan nås til fods på 10 minutter.

Mulighederne for at videreudvikle og udbygge de grønne og blå strukturer i regionen ligger fx i muligheden for at omdanne udtjente industriområder til grønne oaser i byerne, ved at forbedre den offentlige adgang og stiforbindelser til naturområder, søer, vandløb og kyster, ved at inddrage marginal jord til grønne kiler og naturgenopretningsområder.

Det er desuden væsentligt at satse på at udbygge de lokale og regionale friluftsområder. De lokale friluftsområder er bl.a. de grønne kiler og ringe samt kystkilerne, som udgør værdifulde lokale daglige fritidslandskaber for borgerne. Ofte er disse områder de nærmeste større udflugtslandskaber for befolkningen, især i det tæt bebyggede, indre storbyområde.

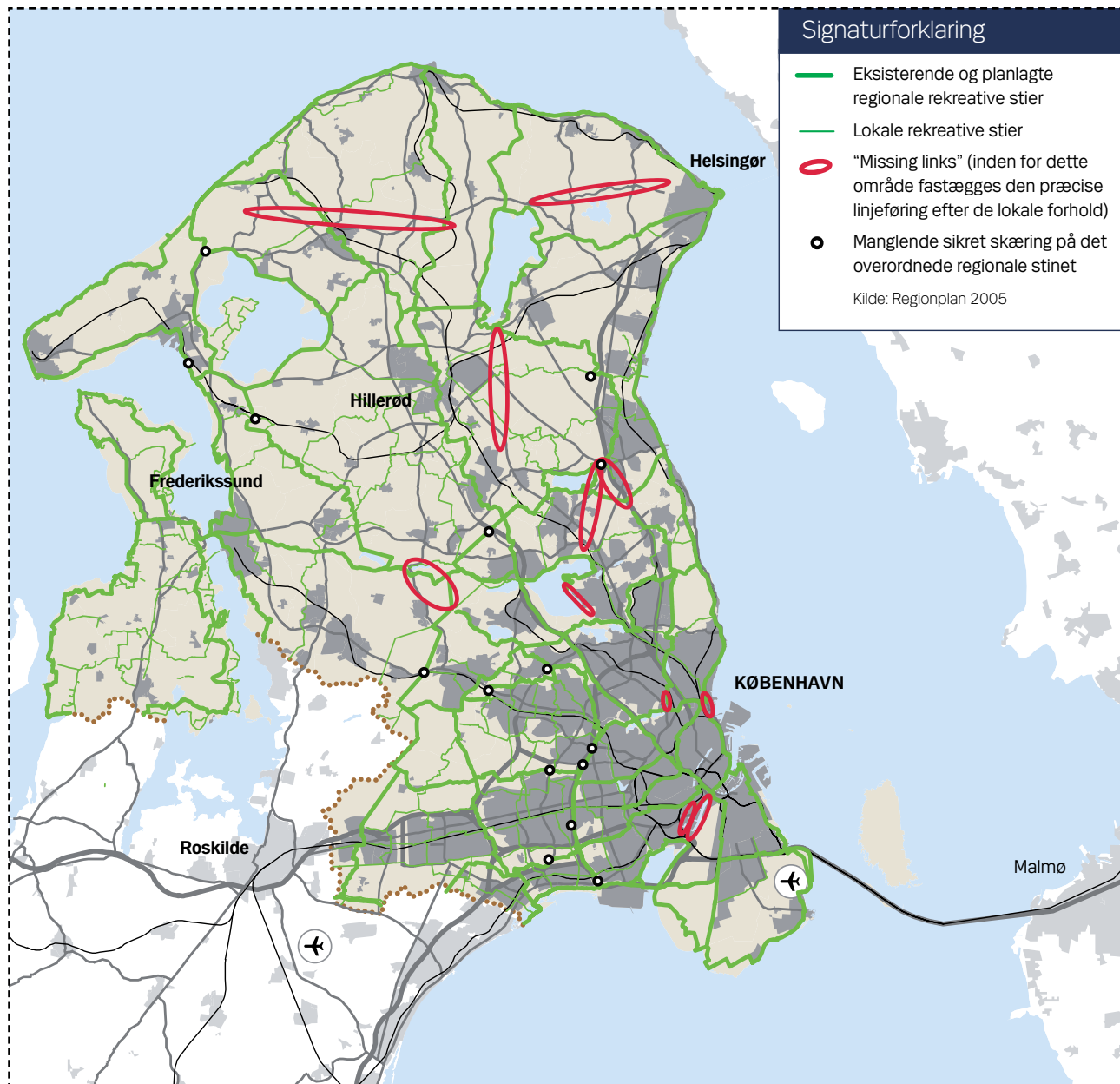
De nuværende kiler og ringe skal naturligvis bevares med de afgrænsninger, som er beskrevet i Fingerplan 2007.

Men med den fremtidige byudvikling, som Fingerplanen skaber mulighed for i byfingrene, samt med en fremtidig udbygning af infrastrukturen i Ring 5-korridoren, vil det være naturligt at afklare muligheden for videreudvikling af hovedstadsregionens grønne struktur helt ud til "købstadsringen", herunder forlængelse af de grønne kiler og etablering af en eventuel 5. grøn ring. Det skal sikre attraktive lokale friluftsområder, som kan nås i cykelafstand, også i de ydre dele af byfingrene. Derudover er der behov for at sikre de grønne kiler og regionens grønne struktur ved en sammenhængende planlægning på tværs af kommunegrænser og regionsgrænser.

Natur i cykel- og gangafstand

Brugen af de lokale friluftsområder hænger tæt sammen med tilgængeligheden, hvor ikke mindst cyklen spiller en central rolle. Det er vigtigt, at cykelstisystemet understøtter muligheden for at bruge cyklen som transportmiddel, når man i den ene eller anden sammenhæng vil benytte sig af de lokale rekreative områder. Det bør prioriteres at udbygge og videreudvikle et sammenhængende rekreativt regionalt stinet, som kan sikre, at samtlige indbyggere i regionen har mulighed for at komme til rekreative friluftsområder uden nødvendigvis at anvende bil.

Hovedstadsregionens rekreative grønne og blå områder rummer store oplevelsesværdier for både borgere i regionen og turister. Kampagner vil kunne bidrage til at skabe synlighed omkring de rekreative muligheder og kvaliteter i regionen. Samtidig vil en passende afvejning af benyttelse og beskyttelse vil være nødvendig. Rekreativ anvendelse af regionens naturområder er en positiv faktor for befolkningens livskvalitet, men en sådan udnyttelse lægger også pres på naturen. Derfor skal vi sikre, at vedligeholdelsen fortsat garanterer en høj kvalitet af de grønne områder.



De regionale rekreative stier

Kortet viser dels de eksisterende og planlagte rekreative stier, dels "missing links".

Nationalpark og naturparker

Det bliver vigtigt at sikre, at regionen også fremover har store sammenhængende regionale natur- og friluftsområder af høj kvalitet, som kan nås inden for en time med kollektiv trafik. Et centralt tiltag i forbindelse med at gøre regionen til den grønneste hovedstad i Europa er at etablere en nationalpark, der ligger tæt på storbyen. Det vil være af væsentlig betydning, at der etableres en naturmæssig sammenhæng mellem nationalparkområdet og regionens øvrige grønne områder og kiler. Nationalparken Kongernes Nordsjælland vil ud over rekreative muligheder være med til at sikre landskaber, natur- og kulturområder, samt gavne turisme, beskæftigelse, bosætning og friluftsliv. Helsingør, Gribskov, Fredensborg, Hillerød og Halsnæs Kommuner starter planlægningen og etableringen af nationalparken i efteråret 2009.

Nationalparkens afgrænsninger bør omfatte samtlige statslige arealer, herunder alle Natura 2000 områder og statsskove. Nationalparken bør udvikles, så den danner et sammenhængende naturområde fra vest mod øst, fra Arresø over Gribskov og Esrum til Hellebæk og Kronborg. Området vil med sin nærhed til København og tog til Gribskov være et godt tilbud for alle regionens indbyggere. Samtidig vil naturen blive styrket ved sammenhængende naturområder og områder med græsningsskov og urørt skov.

Miljøzoner omkring byerne

Et væsentligt aspekt i udvikling af hovedstadsregionens grønne struktur og de lokale og regionale friluftsområder er, at der etableres en klar afgrænsning i det åbne land mellem landbrug og de rekreative områder. Det vil være naturligt i fremtiden at skelne mellem to typer landbrugsområder i hovedstadsregionen: Bynære områder, hvor landbrugsarealerne optræder som reelle åndehuller mellem den bymæssige bebyggelse. Og egentlige landbrugsområder, hvor der kan drives industriel landbrugsproduktion, som fx svinefarme. Erhvervslandbrug er et gode for regionen – forudsat at der tages de nødvendige miljøhensyn og hensyn til tilgængelighed af rekreative områder.

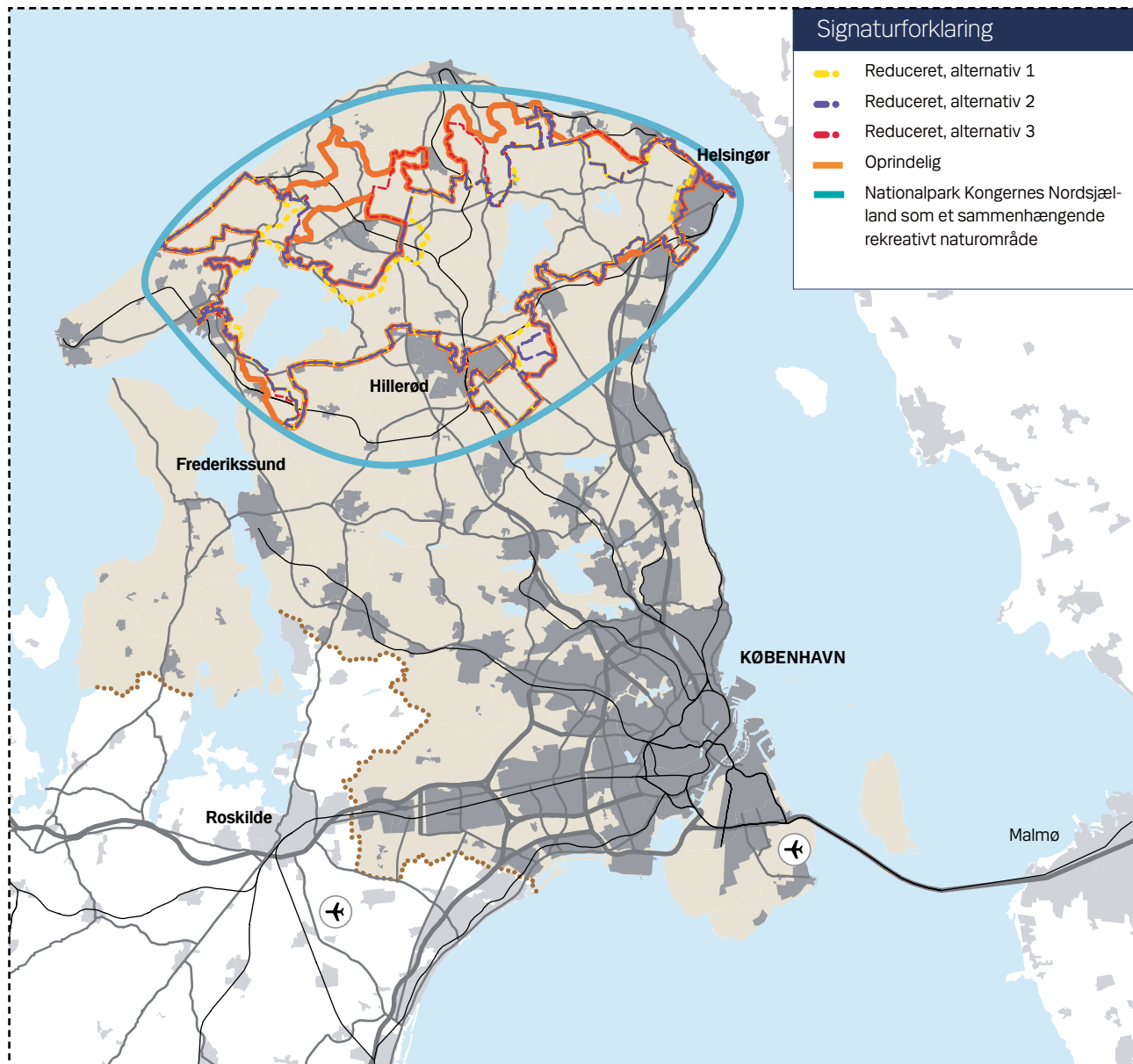
Det bynære landbrug bør etableres og drives på byens præmisser. For at undgå lugt- og støjgener samt luftforurening i byområderne vil der kunne etableres miljøzoner rundt om bebyggede områder, hvor landbruget kun må etableres og drives, hvis det kan drives ekstensivt, under særlige miljøkrav.

LØSNINGSMULIGHEDER:

- Indførelsen af et grønt nærhedsprincip
- Videreudvikling af de grønne kiler og ringe ud til "Købstadsringen" i takt med udbygningen af byfingrene
- Etablering af Nationalpark Kongernes Nordsjælland som et sammenhængende rekreativt naturområde.
- Udbygning af det regionale stinet og grønne korridorer mellem oplevelsesrige landskaber og naturområder
- Afgrænsning af det åbne land ved etablering af miljøzoner for landbrug omkring byerne
- Kampagner som synliggør de rekreative muligheder og kvaliteter i regionen
- Behovstilpasset vedligeholdelse af de rekreative grønne områder.



20 % af regionens borgere har stadig mere end 10 minutters gang til grønne rekreative arealer.



Nationalpark Kongernes Nordsjælland

Kortet viser styregruppen for nationalparkens 3 alternative forslag til afgrænsning af naturområderne.



Hovedstadsregionens miljø

Miljøet er en fælles udfordring for storbyregioner med høj økonomisk vækst og mange mennesker samlet på et lille område. Et godt miljø er en forudsætning for livskvaliteten i hovedstadsregionen og for borgernes generelle sundhedstilstand.

En af hovedstadsregionens store udfordringer er luftforureningen og de sundhedsskadelige gener, som luftforureningen giver regionens borgere. Det er især forureningen med kvælstofoxider og partikler, som skaber helbredsproblemer. Men også den globale opvarmning er en stor udfordring, idet vores bidrag til den globale opvarmning via CO₂-udledningen stadig er for højt. Det er især ener-

giproduktionen og transporten, som skaber problemerne for luftforureningen og CO₂-udledningen.

En anden væsentlig udfordring er at sikre tilstrækkeligt med rent drikkevand til alle regionens borgere. Selvom vandforbruget har været faldende, især i de private husstande, så bruger vi stadig for meget vand. Og vores vandressourcer er knappe i forhold til regionens mange husstande, virksomheder og institutioner. Samtidig er vandkvaliteten under pres som følge af forskellige former for jordforurening og nedsivende kemikalier, der ikke normalt hører til i miljøet.

Regionens tredje store udfordring er at sikre befolkningen mod støj. Hvor der er mange mennesker samlet, er der

LOV OM MILJØGODKENDELSE M.V. AF HUSDYRBRUG

Med kommunalreformens ikrafttræden 1. januar 2007 overtog kommunerne amternes hidtidige opgave med at vurdere virkningen på miljøet af nye, udvidede eller ændrede husdyrproduktioner.

Efter loven skal alle husdyrbrug for mere end 75 dyreenheder indhente en egentlig miljøgodkendelse af såvel anlægget som arealerne, inden etableringen, udvidelsen eller ændringen kan finde sted. Samtidig er der krav om myndighedernes forudgående vurdering af, om det ansøgte kan have en væsentlig virkning på miljøet i bred forstand, herunder også hensyn til æstetiske og kulturhistoriske hensyn.

Reguleringen af husdyrbrug tager udgangspunkt i eksisterende regler. Hertil er tilføjet tiltag i form af skærpede lugtkrav, bufferzoner om beskyttede naturtyper, krav til reduktion af ammoniak på alle godkendelsespligtige husdyrbrug efter lovens § 11 og § 12 (husdyrbrug for mere end 75 og 250 dyreenheder), krav

om nedfældning af flydende husdyrgødning inden for bufferzonerne og krav om overdækning af gyllebeholdere indtil 300 meter fra naboer og beskyttede naturtyper. Loven omfatter alle erhvervs-mæssige husdyrbrug, og det vil sige husdyrbrug over 3 dyreenheder.

Placering af staldanlæg for mere end 3 dyreenheder, der medfører forøget forurening, er ikke tilladt:

- 1) i et eksisterende eller ifølge kommuneplanens rammedel for fremtidigt byzone- eller sommerhus område,
- 2) i et område i landzone, der i lokalplan er udlagt til boligformål, blandet bolig og erhvervsformål eller til offentlige formål med henblik på beboelse, institutioner, rekreative formål og lignende.
- 3) i en afstand mindre end 50 m fra førnævnte områder eller
- 4) i en afstand mindre end 50 m fra en nabobeboelse.

Desuden er etablering af anlæg for mere end 15 dyreenheder ikke tilladt, hvis anlægget ligger helt eller delvis inden for eller mindre end 300 m fra anlægget til beskyttede naturtyper.

også mange støjkluder. Trafik, industri og støjende fritidsaktiviteter påvirker det generelle støjniveau. Derudover er der en tendens til større og større vindmøller, som i den nærmeste fremtid kan risikere at blive et støjproblem, hvis vi ikke allerede nu tager nogle forholdsregler.

Luftforurening

Luftforureningen skader sundhed, natur og økonomi, men specielt to store problemstillinger melder sig, når vi snakker luftforurening: Den regionale – globale udfor-

dring, hvor det handler om klimaforandringer og den mere lokale udfordring, hvor problematikken er kvælstofudledning og partikelforurening til skade for den almene sundhed.

Det har i de senere år vist sig, at især partikelforureningen spiller en markant rolle i forhold til den almene sundhedstilstand. Det gælder ikke mindst i de centrale dele af hovedstadsregionen, hvor tæt bebyggede boligområder ligger side om side med stærkt trafikerede veje.

PARTIKELFORURENINGEN SKADER DANSKERNES HELBRED

Luftforurening med partikler er et af de menneskeskabte miljøproblemer, der har størst indflydelse på vores sundhed. Den er årsag til både hjertekarsygdomme og luftvejssygdomme, bl.a. allergi og kræft. I 2001 vurderede en artikel i Ugeskrift for Læger, at partikelforureningen – alene i Danmark – er en medvirkende faktor for omkring 3.400 for tidlige dødsfald om året. Det svarer til en reduktion i den gennemsnitlige levetid på omkring 3 måneder. Især de små og de meget små (dvs. fine og ultrafine) partikler fra forskellige forbrændingsprocesser, såsom sodpartikler fra dieseludstødning og brændeovne, kan skade folks sundhed. Børn – særlig dem under 2 år – udgør en særligt udsat gruppe.

Luftforureningen fra trafikken har målbare biologiske effekter for københavnere. Det viser undersøgelser af partikelforureningens effekter foretaget af Danmarks Miljøundersøgelser og Institut for Folkesundhed på hhv. Jagtvej, H.C. Andersens Boulevard og H.C. Ørsted Instituttets tag i København. Fx er der fundet en sammenhæng mellem udsættelsen for trafikpartikler (fine/ultrafine) og tegn på skader på arvematerialet i de hvide blodlegemer, og en sammenhæng imellem børn med astma og forekomsten af hvæsende vejrtrækning og udeluftens koncentration af partikler og gasarter.

Effekterne er stærkere, jo tættere man kommer på Københavns centrum.

Undersøgelsen viser, at partikelforureningens betydning for dødelighed og sygelighed i København medfører ca. 780 for tidlige dødsfald målt pr. 1 million københavnere og 860-2.260 ekstra hospitalsindlæggelser på grund af hjertekarsygdomme og luftvejsproblemer.

Partikler transporteret hertil langsvejs fra og partikler fra dieselmotorer er hovedårsagen til den fine partikelforurening. Langs stærkt trafikerede veje bidrager trafikken til, at partikelforureningen når et omfang på det dobbelte af forureningsniveauet i byen i øvrigt. Det er især partikelforureningen fra dæk, bremses og vejslid der her spiller en betydelig rolle. For andre stoffer som kvælstofoxider kan niveauerne fx være 4-5 gange højere langs en befærdet vej i byen end ude på landet. Antallet af de mindste partikler, som især stammer fra dieselmotorer, er ligeledes betydeligt forøget i byluften.

Næsten halvdelen af Danmarks samlede udslip af fine partikler stammer fra brændeovne. Således kan koncentrationerne af partikler om vinteren i boligområder med mange brændeovne være af samme størrelsesorden som luftforureningen langs stærkt trafikerede gader.

Mange undersøgelser peger på, at luftforureningen er årsag til, at ganske mange mennesker i hovedstadsregionen på årsplan bliver alvorligt syge af lungeinfektioner og dør pga. den øgede forurening.

Luftforureningen har siden 1982 været fulgt løbende flere steder i regionen med i alt fire lokaliteter i hovedstadsregionen, to i København, én i Hillerød og én på Bornholm. Generelt er der målt en forbedring af luftkvaliteten i hovedstadsregionen de senere år. Bly er stort set forsvundet med indførelse af blyfri benzin, brug af renere brændsler og røggasrensning på kraftværkerne har reduceret CO₂-koncentrationen. Også koncentrationen af kulbrinter, kulilte, kvælstofoxider og benzen har været faldende på trods af en øget trafik. Det skyldes, at størstedelen af personbilerne efterhånden er udstyret med katalysatorer.

I dag er udfordringen derfor især knyttet til at begrænse forureningen med kvælstofoxider og partikler. I 2005 og 2006 viste målinger, at vi flere steder fortsat overskrider EU's grænseværdier. Og meget tyder på, at det i fremtiden kan blive vanskeligt at overholde EU's nye skærpede grænseværdier for netop disse stoffer, med mindre der gøres en særlig indsats i forhold til trafikens udledning af skadelige partikler.

CO₂-udledning skal mindskes

I løbet af de sidste år er der kommet øget opmærksomhed på CO₂-udledningen, som den væsentligste faktor i den globale opvarmning. Lige som alle andre storbyregioner har hovedstadsregionen en stor udfordring i at mindske vores bidrag til CO₂-udledningen.

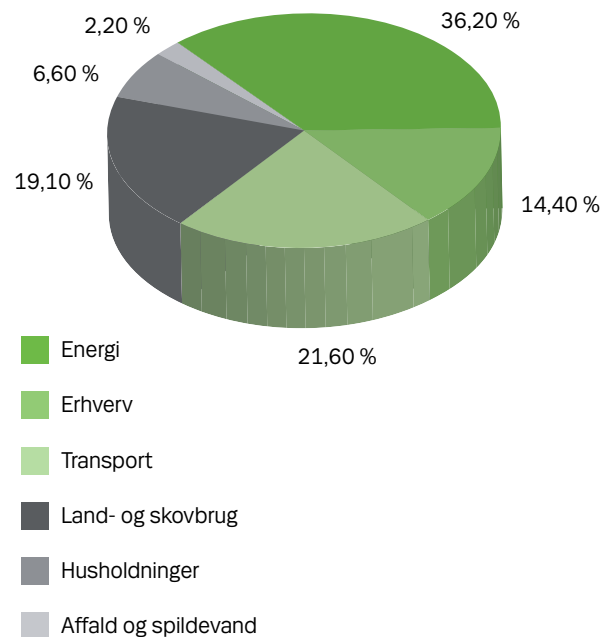
KLIMAÆNDRINGERNE

I 2007 slog en rapport fra FN's klimapanel (IPCC) fast, at det er meget sandsynligt, at den globale opvarmning siden midten af det 20. århundrede primært skyldes de menneskeskabte udledninger af drivhusgasser. Og konsekvenserne af forventede klimaforandringer vil blive særdeles alvorlige lokalt, regionalt og globalt.

Økonomiske vurderinger peger på, at det kan medføre betragtelige omkostninger for verdenssamfundet, hvis man undlader at handle. Og de alvorlige konsekvenser af klimaforandringerne ikke alene vil være miljømæssige, men også globale sikkerheds-, energi-, økonomi- og sundhedsforhold kan blive påvirket.

Danmark har iht. Kyoto protokollen (1997) forpligtet sig til at begrænse udledningen af CO₂ m.fl. i perioden 2008-2012 med 21 % i forhold til basisåret 1990. Det ambitiøse mål skal opnås ved en række tiltag, som vil berøre alle borgere, virksomheder og myndigheder i landet.

DANMARKS SAMLEDE UDLEDNING AF DRIVHUSGASSER FORDELT PÅ ØKONOMISKE SEKTORER I 2005 (INKL. DE ENKELTES SEKTORERS ENERGI-FORBRUG)



For Danmark som helhed er der fra 1990 til 2003 registreret et fald i Danmarks CO₂-udslip på 14,9 %, til trods for et nogenlunde konstant bruttoenergiforbrug. Det er bl.a. resultatet af omlægning til renere energikilder (vedvarende energi og naturgas) og større energieffektivitet. I samme periode steg Danmarks bruttonationalprodukt med 30 %. Det er altså lykkedes at etablere en afkobling fra den økonomiske udvikling.

Danmarks samlede udledning af drivhusgasser er på 64 mio. tons målt i CO₂-ækvivalenter. De vigtigste kilder til de udledninger, som medfører klimaforandringerne er, energisektoren, transportsektoren samt landbruget.

Klimaforandringer

Som følge af den globale opvarmning kan vi forvente, at vores lokale klima vil ændre sig og blive varmere, mere fugtigt og mere blæsende med flere storme og perioder med stort nedbør. Det varmere og vådere klima vil få en lang række konsekvenser, som mange myndigheder allerede er begyndt at forberede sig på. Det gælder fx i forhold til nybyggerier eller de kommunale kloaksystemer.

En central udfordring i forhold til CO₂-udledningen i de kommende år bliver at nedbringe brugen af de fossile brændstoffer i energisektoren og trafikken. En øget anvendelse af vedvarende energi har nedbragt anvendelsen af fossilt brændsel i energisektoren. Samtidig har en generel og bred opmærksomhed på energibesparende foranstaltninger haft en positiv effekt på energiforbruget. Det er dog stadig en stor udfordring at nedbringe forbruget yderligere. Især på trafikområdet halter det. Den øgede vækst i trafikken fortsætter således med at øge CO₂-udledningen.

Partikelforureningen i hovedstadsregionen spiller en stor rolle for borgernes sundhedstilstand. Op mod 1000 dør årligt for tidligt.

HOVEDSTADSREGIONENS HOVEDUDFORDRINGER I FORHOLD TIL LUFTFORURENING OG KLIMAFORANDRINGER

Regionens hovedudfordringer kan deles op i to områder, der hver især stiller krav til valget af løsninger:

- At mindske partikel- og kvælstofforureningen
- At mindske CO₂-udledningen ved at nedbringe anvendelse af fossilt brændsel som kul, olie og naturgas.

Forslag til forbedring af luftforureningen og de medfølgende klimaændringer

Målsætningen for luftforureningen er at reducere partikelforureningen og kvælstofudledningen til minimum EU's grænseværdier og herigennem nedbringe antallet af luftvejsrelaterede sygdomme. Tilsvarende er målet at mindske udledningen af CO₂ med mindst 20 % i forhold til i dag inden 2015, så internationale klimaaftaler kan overholdes.

For såvel luftforureningen og CO₂-udledningen gælder, at målsætningerne forudsætter en markant indsats, især i forhold til vores energiproduktion og -forbrug og særligt på trafikområdet. På såvel energi- som trafikområdet gælder det, at der skal arbejdes målrettet for at nedbringe brugen af de fossile brændstoffer som olie, kul og naturgas. Det betyder, at der skal arbejdes for en markant udvidelse af produktion og anvendelse af vedvarende energi. Det skal ske uden, at der samtidig gives mulighed for at øge kapaciteten på de eksisterende kraftværker, som det er muligt i dag.

Mere miljøvenlig trafik

Der er behov for en målrettet indsats i forhold til en mere miljøvenlig trafik i hovedstadsregionen, hvor der især



skal satses markant på den kollektive trafik. Etablering af mere metro og et udbygget system af letbaner i de centrale dele af hovedstadsregionen vil på sigt bidrage til en væsentlig nedbringelse af CO₂-udledningen. Samtidig skal vi som minimum fastholde cyklernes andel af den samlede transportmængde.

Samtidig skal der satses målrettet på at fremme en mere miljøvenlig bilpark ved at stille krav til brændstoftyper og indrette afgiftssystemet, så det fremmer en bilpark, som kører væsentlig længere på literen. Som eksempel har Californien netop vedtaget en lov, som stiller krav til, hvor langt biler skal køre på literen.

I forhold til partikelforureningen vil der være behov for at stille krav om partikelfiltre på alle dieseldrevne køretøjer. Og det bør overvejes at indføre miljøzoner i de tættere bebyggede dele af regionen. I første omgang kan der

stilles krav til alle dieseldrevne køretøjer over 3,5 tons, dvs. lastbiler og busser, om at anvende partikelfilter, som reducerer partikelforureningen fra udstødningen med mindst 80 %. På sigt bør dette udvides som et krav til alle dieseldrevne biler. Samtidig bør det overvejes, at kommende miljøzoner også kan stille krav til bilers CO₂-emissioner, jf. EU-målsætningerne på området.

Brændeovne et problem

En særlig udfordring knytter sig til private husstandes udbredte brug af brændeovne, som bidrager med en betydelig partikelforurening. Således kan koncentrationen af partikler om vinteren i boligområder med brændeovne være af samme størrelsesorden som luftforureningen langs stærkt trafikerede gader. Det kan derfor være nødvendigt at stille krav til udledningen fra brændeovne og deres anvendelse.

KOMMENDE EU-INITIATIVER VEDRØRENDE MILJØ OG KLIMA

EU-Kommissionen har præsenteret en strategi for begrænsning af CO₂-udledningen for biler med henblik på at nå EU-målet på 120 g CO₂/km i 2012, en nedsættelse på ca. 25 % i forhold til det nuværende niveau. I Danmark er der fra 1998 til 2005 sket en reduktion af nyregistrerede personbilers CO₂-emission på knap 10 %.

Kommissionen vil senest i midten af 2008 foreslå lovgivningsmæssige rammer for at nå EU-målet på 120 g CO₂/km og fokusere på pligtige CO₂-emissionsreduktioner for at nå målet på 130 g CO₂/km for den nye gennemsnitsbil. Det skal ske ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologi, og en yderligere reduktion på

10 g CO₂/km gennem andre teknologiske forbedringer og gennem en øget anvendelse af biobrændstoffer. EU's direktiv om biobrændstoffer fra 2003 opstiller en målsætning om, at mindst 5,75 % af brændstofforbruget i transportsektoren bør dækkes af biobrændstoffer i 2010. Der forventes snarligt fremsat forslag om revision af direktivet således, at hver enkelt medlemsstat i 2020 som bindende målsætning skal have iblandet 10 % biobrændstoffer i deres brændselsforbrug i transportsektoren.

EU-Kommissionen fremlagde i 2004 et forslag vedr. etablering af det andet program om tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer uden dog at angive konkrete målsætninger herfor (Marco Polo II). Vigtigste projekter var her: 1) Overflytning af gods fra vej til bane 2) øget brug af søveje.

Vedvarende energi

På energiområdet vil en målrettet indsats i forhold til vedvarende energi medvirke til, at en stor del af de fossile brændstoffer kan erstattes af fortrinsvis vindmøller, biomasse og biogas.

Forskning og udvikling

En markant satsning på anvendelsesorienteret forskning, udvikling og afprøvning af energi- og miljøteknologi i et tæt samspil mellem universiteterne, erhvervslivet og de offentlige myndigheder vil give et markant bidrag til at nå målsætningerne. En sådan satsning vil gøre hovedstadsregionen til en foregangsregion, som også vil kunne understøtte de allerede stærke virksomheder i regionen. Og samtidig bidrage til at tiltrække udenlandske investeringer og forskere til regionen.

Endelig kan der være behov for en reform af skatte- og afgiftssystemet, som skaber et styrket incitament for anvendelsen af miljøvenlige og energibesparende foranstaltninger i erhvervsliv og hos offentlige myndigheder.

LØSNINGER TIL FORBEDRINGER AF LUFT-FORURENINGEN OG DE TILHØRENDE KLIMA-ÆNDRINGER

- En markant satsning på kollektiv trafik især i de centrale dele af hovedstadsregionen
- Tiltag som fremmer udvikling af en miljøvenlig bilpark
- Krav om partikelfiltre på alle dieseldrevne køretøjer
- Anvendelse af miljøzoner i de tættere bebyggede dele af regionen
- Krav til begrænsning af partikeludledning fra brændeovne
- Markant satsning på forskning i og udvikling af miljø- og lavenergiteknologi
- Styrket samspil mellem universiteter, erhvervsliv og offentlige myndigheder med henblik på udvikling af miljøvenlig og energibesparende teknologi
- Reform af skatte- og afgiftssystemet, som understøtter udvikling, indkøb og anvendelse af energibesparende og miljøvenlige foranstaltninger.

EU-MÅLSÆTNINGER OG -STRATEGIER FOR PARTIKELFORURENING

På basis af de fire prioriteter: klimaforandringer, natur og biodiversitet, miljø, sundhed og livskvalitet, naturressourcerne og affald, har EU-Kommissionen udarbejdet tematiske strategier inden for syv områder herunder luftforurening. Den tematiske strategi fastlægger sundheds- og miljømæssige målsætninger og emissionsreducerende mål for de primære forurenende stoffer. For at nå de anførte målsætninger inden 2020 anføres det, at der bør ske en reduktion svarende til emissionerne for 2000 på:

- **SO₂**: -82 %;
- **NO_x**: -60 %;
- **VOC'er**: -51 %;
- **ammoniak**: -27 %;
- **fine partikler**: -59%.

EU ønsker at få miljølovgivningsarbejdet til at fungere bedre. Bl.a. ved, at landene forenkler luftkvalitetslovgivningen; herunder at der sker revision af de nationale direktiver om emissionsloft i overensstemmelse med andre miljøpolitikker. Derudover bør luftkvalitetsforhold integreres inden for andre politikområder fx energi, transport, landbrug, strukturfonde, herunder den internationale dimension (fx USA, Kina).

Hovedstadsregionens drikkevand

En hovedudfordring i de kommende år bliver at skaffe tilstrækkeligt med rent drikkevand til regionens mange borgere. Vandressourcens størrelse er mindre end tidligere antaget og flere steder overudnyttet. Regionens store befolkningstæthed og jordforureningsproblemer betyder, at en omfattende indsats er nødvendig for at beskytte grundvandet, hvis indvindingen af rent drikkevand skal kunne opretholdes.

Regionens udnyttelige vandressource eller det vand, vi har til rådighed til drikkevand, industrielt vandforbrug og vanding, består hovedsagligt af grundvand. Indvindingen af overfladevand er minimal i forhold til grundvand. Inden for hovedstadsregionens areal indvindes årligt 80 mio. m³ grundvand. Det svarer til en selvforsyningsgrad på 75 %.

Vandressourcen halveret

Den udnyttelige vandressource i Danmark er fra 1992 til 2003 næsten blevet halveret. En af årsagerne er, at hensynet til indvindingens påvirkning af vandløb og natur begrænser de mængder, der kan indvindes fra grundvandet. Nedsivende forurening, som forringer grundvandskvaliteten i det øvre grundvand, betyder ligeledes, at dele af vandressourcen i en årrække må afskrives.

Truet grundvandskvalitet

Forurenede jord og andet affald kan deponeres, men det er ikke uproblematisk i forhold til nedsivning og regionens kapacitet. Dertil kommer det særlige problem med en meget stor koncentration af boliger og erhvervsvirksomheder, der ligger ovenpå de udnyttelige vandressourcer, som derved er mere truet end i de øvrige regioner. Der er stor risiko for, at grundvandskvaliteten forringes yderli-

gere, idet dannelsen og transporten af grundvand foregår over en længere årrække. Den forurening, der kan måles, skyldes hovedsageligt anvendelsen af pesticider fra for år tilbage, som i dag er forbudt.

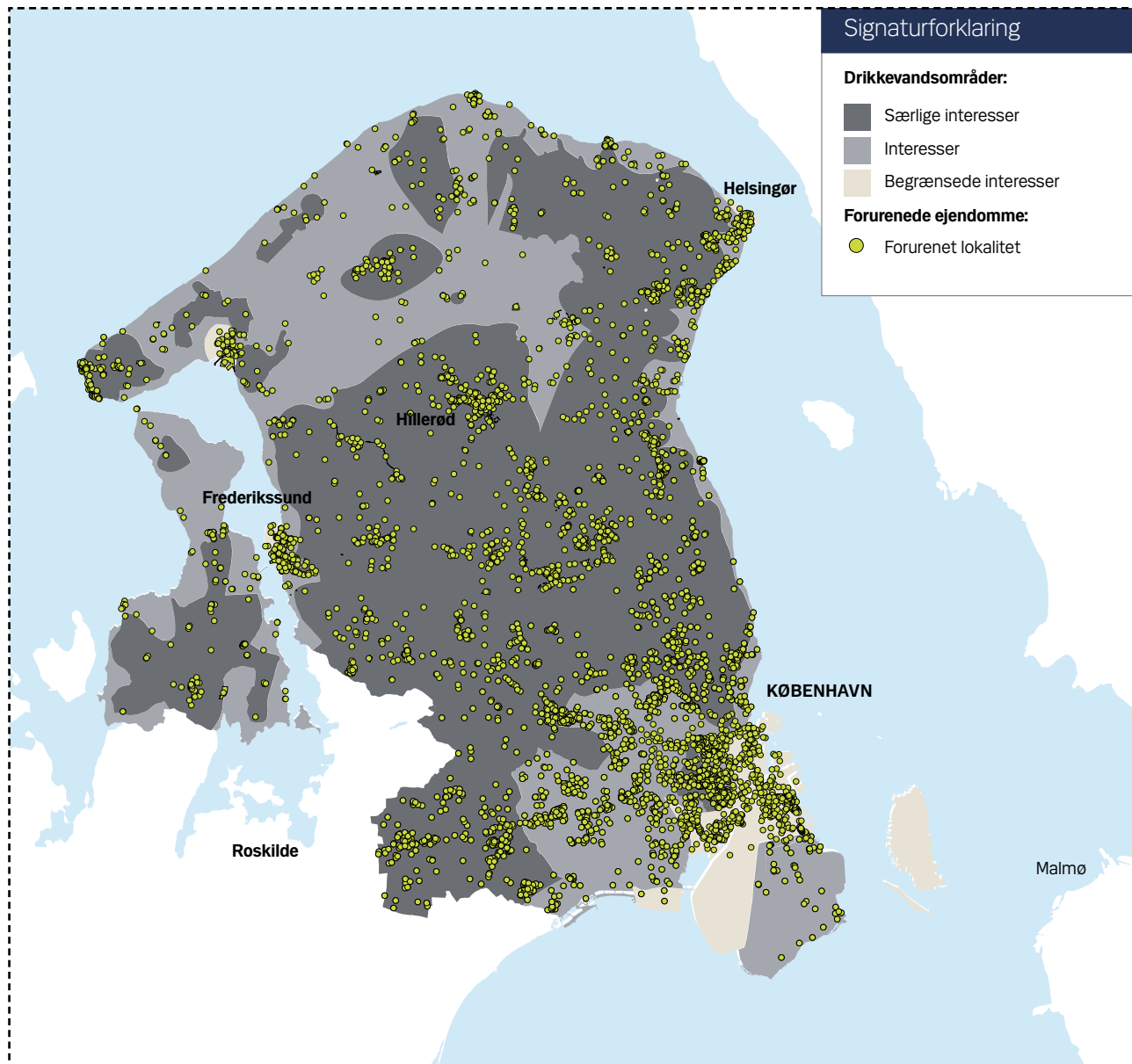
Vandressource overudnyttet

En væsentlig udfordring i hovedstadsregionen er, at vandressourcen flere steder er overudnyttet, hvilket hovedsagligt skyldes industriens og husholdningernes vandforbrug. Oplysning om vandbesparende foranstaltninger og en stigende vandpris har dog medvirket til et fald i husholdningsforbruget siden 1990, mens industriens forbrug har været ret konstant. Men samtidig er der et betydeligt vandspild som følge af, at ledningsnettet er gammelt.

Ny organisering af vandforsyning

En særlig udfordring er organiseringen af vandforsyningen i Danmark. De større danske vandforsyninger er for de flestes vedkommende offentlige foretagender, i nogle tilfælde i form af en kommunal selskabsdannelse. Men langt hovedparten af de almene vandforsyninger er små private vandværker, som leverer vand lokalt. Vandforsyningsstrukturen er dog langsomt under omdannelse. De mange aktører gør det vanskeligt at sikre koordinering på tværs i hovedstadsregionen, samt at sikre en samlet udvikling og planlægning af vandindvindingen.

Endelig baserer vandindvinding, vandbehandling og distribution i regionen sig i vid udstrækning på traditionel og relativ simpel teknologi. Dette på trods af, at der i Danmark eksisterer en række spidskompetencer og stærke vidensinstitutioner på området. Med undtagelse af monitorering, overvågning og grundvandsbeskyttelse, har efterspørgslen efter ny teknologi på området været begrænset.



Drikkevandsinteresser og forurening
i Region Hovedstaden

Kilde: Region Hovedstadens jordforureningsstrategi 2007.

UDFORDRINGER FOR REGION HOVEDSTADENS DRIKKEVAND

- Ca. 50 store forureninger og mange mindre, der truer grundvandskvaliteten med nedrivende forurening, der vil forringe kvaliteten af nuværende og fremtidige indvindinger
- At skaffe tilstrækkeligt med rent drikkevand, da vandressourcens størrelse er mindre end tidligere antaget
- At mindske industriens og husholdningernes vandforbrug og ledningsnettets vandspild, på grund af risiko for overudnyttelse af vandressourcen
- At planlægge og udvikle indsatsen, hvilket er vanskeligt, da vandindvindingen er fordelt på mange aktører
- Den manglende efterspørgsel af ny teknologi inden for vandindvinding, vandbehandling og distribution på trods af spidskompetencer og stærke vidensinstitutioner på området.

Forslag til løsninger for beskyttelse af hovedstadsregionens vandmiljø

Det er målsætningen, at hovedstadsregionen skal være selvforsynende med drikkevand i form af urensset grundvand, det vil sige at indvindingen kun nødvendiggør en simpel vandbehandling. Hvis egne ressourcer ikke er tilstrækkelige, foretrækkes import fra naboregioner frem for rensset overfladevand.

Den fremtidige vandforsyning i hovedstadsregionen bør være baseret på en koordineret og bæredygtig udnyttelse af vandressourcen, således at befolkningen også i fremtiden sikres rent drikkevand af urensset grundvand. Indvindingen skal ske i en balance mellem at sikre befolkningen en stabil forsyning og hensyntagen til naturinteresserne i regionen. Der er behov for en styrket regional koordinering, som kan indebære, at der på nogle lokaliteter vil være behov for en reduceret vandindvinding på bekostning af en øget indvinding i andre områder. I det omfang regionens egne ressourcer er utilstrækkelige, kan drikkevand importeres fra naboregioner som Region Sjælland og Skåne.

Kombinationen af regionens intensive indvinding af drikkevand, mange gamle og nye industriområder og befolkningstætheden medfører, at en omfattende grundvandsbeskyttende indsats er nødvendig, hvis indvindingen af rent drikkevand skal kunne opretholdes. En god løsning forudsætter, at regionen har et godt og velfungerende prioriteringsgrundlag. Derfor har Region Hovedstaden udarbejdet en jordforureningsstrategi, som vil få stor betydning for den fremtidige grundvandssikring.



Både forurennet jord og deponering af andet affald udgør en væsentlig udfordring i regionen, hvilket kan give kapacitetsmæssige problemer inden for en ganske kort årrække. Det er derfor nødvendigt snart at planlægge ny kapacitet for deponering, hvor det kan ske uden risiko for drikkevandet. Behovet for nye anlæg vil formentlig blive aktuelt allerede inden 2020. Og den nødvendige planlægning skal være påbegyndt senest i 2012, da det tager 5-8 år at planlægge, få miljøgodkendt og etableret et nyt deponeringsanlæg.

Den fremtidige vandindvinding bør basere sig på et tæt og koordineret samarbejde mellem de mange aktører på området. Der er behov for en debat om, hvordan sektoren kan effektiviseres og samarbejdet mellem vandværker i forskellige indvindingsoplande kan fremmes for at øge den regionale forsyningssikkerhed til gavn for forbrugerne.

Et styrket samarbejde mellem vandværkerne vil endvidere kunne fremme forskning, udvikling og anvendelse af ny teknologi, som vil kunne bidrage til en mere effektiv

udnyttelse af vandressourcerne. Der bør således sættes på en styrket forskning på området og etablering af incitamenter for anvendelse af ny teknologi til vandindvinding og -behandling.

Endelig kan der være behov for at se på prisdannelsen på vand, som økonomisk incitament. I modsætning til mange andre lande reguleres prisen på drikkevand ikke via markedet, men fastsættes på baggrund af omkostningerne til at opretholde en politisk defineret vandkvalitet. Forbrugeren betaler en samlet afgift for drikkevand, spildevand og grønne afgifter. I vandprisen kan der dog i et vist omfang indregnes nødvendige udgifter til indvinding og distribution, drift, rådgivning og finansiering af vandbesparende foranstaltninger.

**REGION HOVEDSTADENS
JORDFORURENINGSSTRATEGI:
REN JORD – RENT VAND – SUNDERE LIV**

Strategien skal bidrage til:

- at borgerne ikke påvirkes negativt sundhedsmæssigt af jord og grundvandsforureninger
- at de tilgængelige økonomiske ressourcer anvendes optimalt
- at regionens opgaver er forståelige for borgerne, og formidles på en måde, der giver borgerne mulighed for at handle fornuftigt i egen interesse
- at regionens viden fastholdes og udvikles i tæt samarbejde med forskningsverdenen, og med anvendelse af de nyeste internationale erfaringer og metoder på området
- at partnerskaber indgår som en naturlig del af regionens arbejdsform.



FORSLAG TIL LØSNINGER FOR BESKYTTELSE AF REGIONENS GRUNDVAND

- Der bør etableres en koordineret og bæredygtig vandindvinding i regionen, som sikrer en stabil drikkevandsforsyning af høj kvalitet under hensyntagen til naturværdier
- Der er behov for forøget kapacitet til behandling af forurenede jord for at sikre mod grundvandsforurening fra regionens store og mindre forureninger
- Øget samarbejde mellem vandværker i forskellige indvindingsoplande om koordinering af vandindvinding og effektivisering af vandsektoren
- Styrket forskning i og udvikling af ny teknologi til vandindvinding og vandbehandling samt incitament til investering og anvendelse af ny teknologi på området
- Undersøgelse af muligheden for anvendelse af prisdannelsen som økonomisk incitament til vandbesparelser
- Udvikling af nye teknologier, der omkostnings-effektivt kan medvirke til at nedbringe vandspild fra ledningsnettet
- Der bør snarest igangsættes planlægning af ny deponeringskapacitet.

40 % af Danmarks jordforureningsproblemer ligger i hovedstadsregionen. Det kræver en omfattende indsats at beskytte grundvandet.

Støj i hovedstadsregionen

Mange mennesker i hovedstadsregionen eksponeres for støj i deres hverdag – enten på arbejde, i hjemmet eller i det fri. I hele Danmark er ca. 705.000 boliger belastet af så kraftig støj fra vejtrafikken, at det overskrider den vejledende grænseværdi. Dette er et særligt problem i vores tætbefolkede region, særligt i de tæt bebyggede dele af regionen og de bebyggede områder, som ligger tæt på de stærkt trafikerede veje. Derudover kan der lokalt være problemer med støj fra industri og vindmøller.

Støj kan give gener og alvorlige helbredseffekter. Mulige gener er kommunikationsbesvær, hovedpine, søvnbesvær og nedsat indlæringssevne hos børn. Helbredseffekter kan være stress, forhøjet blodtryk og øget risiko for visse hjertekarsygdomme. Den største belastning med støj for mennesker sker, hvis man udsættes for støj i nattetimerne, men det tages der ikke højde for ved fastsættelse af grænseværdier for støj.

Myndighederne anslår, at 800-2.200 mennesker i Danmark årligt indlægges på sygehusene med forhøjet blodtryk eller hjertekarsygdom på grund af vejtrafikstøj, og mellem 200 og 500 mennesker om året dør tidligere end ellers som følge af disse sygdomme. Det er af samme størrelsesorden som antallet af trafikdræbte, hvilket siger noget om alvoren af støjgenerne.

UDFORDRINGERNE ER AT MINDSKE STØJFORURENINGEN FRA:

- trafikken især i de stærkt trafikerede veje og langs tog-linjer, specielt om natten
- industrien og andre støjende tekniske anlæg som fx vindmøller.

Forslag til løsningsmuligheder for at mindske regionens støjgener

Målsætningen er, at støjforurening skal reduceres specielt fra trafikstøj og tekniske anlæg, som fx vindmøller, ved at opstille konkrete mål og krav om støjreduktion.

Det er svært helt at undgå støj, især i en tætbeholdt storbyregion. En reduktion af støjen er dog mulig gennem en målrettet indsats, hvor der stilles konkrete mål og krav til støjniveauer især ved nybygninger af trafikanlæg og tekniske installationer. Derudover bør mulighederne for at stille støjkrav til køretøjer undersøges.

Udover begrænsning af støjkilder er der behov for en øget indsats for at etablere støjdæmpende foranstaltninger. Det gælder støjskærme langs stærkt trafikerede veje og anvendelse af støjdæmpende asfalt. Der skal også være klare krav om støjisolering af nye bebyggelser i områder med megen støj, ligesom krav om støjisolering ved renovering af eksisterende bebyggelser er nødvendige.

Endelig er der behov for en styrket forskning i støj og støj-dæmpende foranstaltninger, både i form af teknologiudvikling, men også i de sundhedsskadelige effekter af støj, og hvordan man behandler dem. I forhold til forskning i ny teknologi, bør fokus ligge der, hvor de store støjkilder findes, det vil sige trafikken.

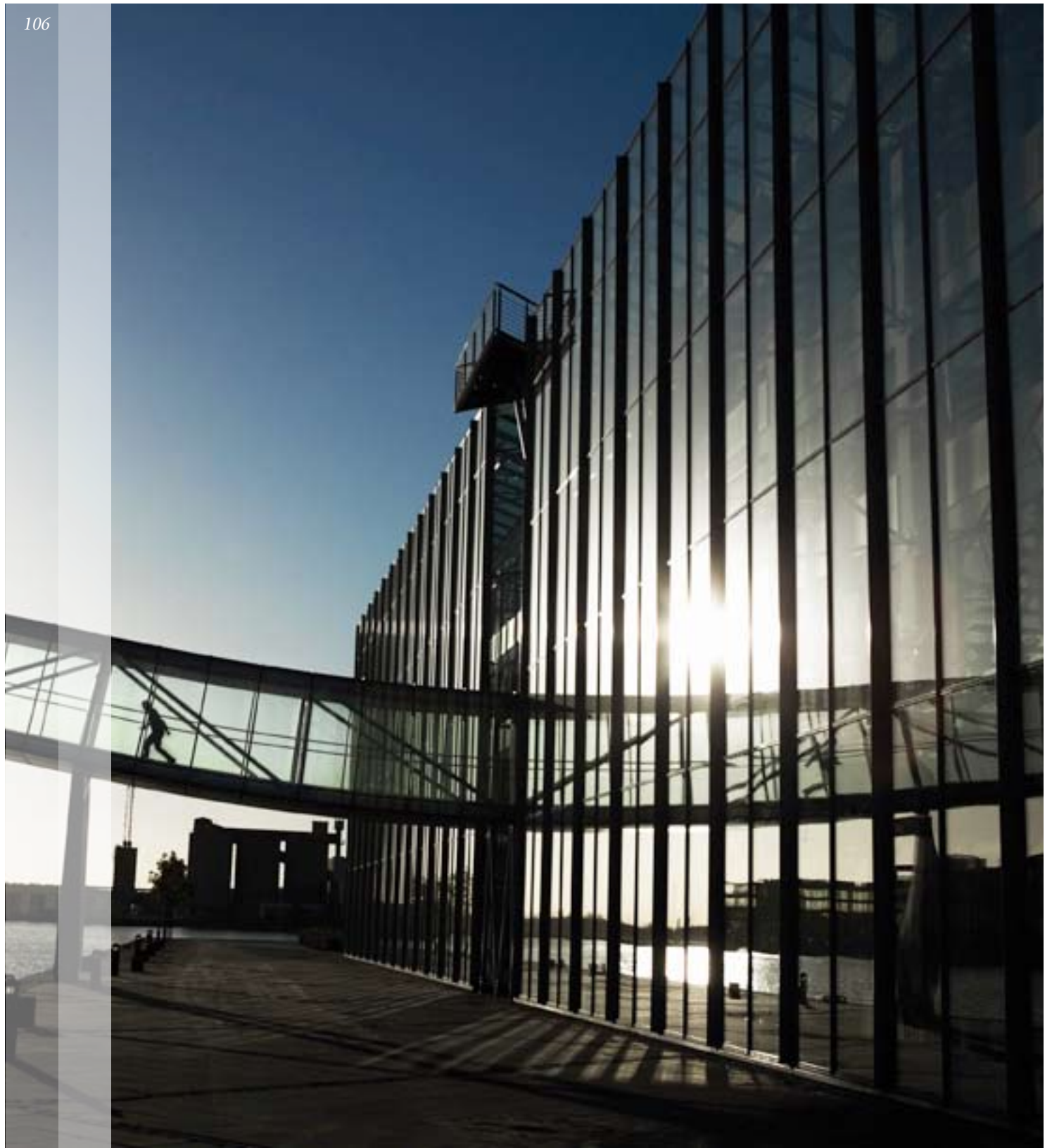
Vindmøller rummer en særlig udfordring. Klimaforandringerne skaber behov for en satsning på vedvarende energi. Den teknologiske udvikling går mod større, men også mere støjende vindmøller. Selvom det stadig er et relativt begrænset problem, bliver vi nødt til at være forudseende. Der skal derfor udelukkende satses på store havvindmøller i hovedstadsregionen. Det skal i den forbindelse bemærkes, at miljøministeren og KL i foråret 2008 har indgået aftale om at reservere arealer på landsplan til nye vindmøller på i alt 500 MW inden udgangen af 2011.

LØSNINGSFORSLAG TIL MINDSKELSE AF REGIONENS STØJGENER

- Krav til støjforhold i forbindelse med byfornyelse og nybyggeri
- Indførelse af støjgrænser for alle former for køretøjer for at begrænse trafikstøjen
- Anvendelse af støjdæmpende tiltag som støjskærme, støj-dæmpende vejbelægning, støjisolering af vinduer og facader i eksisterende bebyggelser generet af støj
- Forskning i støj og støj-dæmpende foranstaltninger og i de sundhedsskadelige effekter af støj
- Store vindmøller etableres kun som havmøller. En stor vindmølle defineres i VVM-sammenhæng som en mølle med en højde på mere end 80 m.

En stor del af regionens borgere udsættes for sundhedsskadelig støj. For meget støj kan give helbredsgener som stress, forhøjet blodtryk og risiko for hjertekarsygdomme.





Erhvervsudvikling

Gode rammer for vækst og udvikling i erhvervslivet er afgørende for hovedstadsregionens fremtidige udvikling – hvad enten det gælder vidensservicevirksomheder langs havnefronten i København eller avancerede produktionserhverv i Frederikssund. Vækstforums nye erhvervsudviklingsstrategi for Region Hovedstaden indgår som en del af grundlaget for udviklingsplanen. Gode betingelser for erhvervsudvikling i hele hovedstadsregionen er afgørende for den vækst, som skal sikre virkeliggørelse af udviklingsplanen.

Samtidig påvirkes de samlede erhvervsvilkår og vækstmuligheder af en række rammevilkår, som er håndteret særskilt i denne regionale udviklingsplan. Det gælder en velfungerende infrastruktur, helhedsperspektivet på at skabe en attraktiv region, som kan fastholde og tiltrække arbejdskraft, samt uddannelsesområdet.

ERHVERVSUDVIKLINGSSTRATEGIENS VISION

Region Hovedstaden anno 2015 er Nord-europas mest attraktive metropol at bo, uddanne sig, arbejde, drive virksomhed i og besøge.

Den regionale erhvervsudviklingsindsats skal bæres af i alt seks fundamentale principper, der understøtter sammenhængen i den regionale indsats og bidrager til øget vækst og beskæftigelse. De seks bærende principper ses i boksen næste side.

Erhvervsudviklingsstrategien opstiller udfordringer og mål for i alt syv indsatsområder, der er afgørende for regionens fortsatte vækst og konkurrenceevne. Indsatsområderne bliver understøttet af 33 konkrete initiativer, som Vækstforum i partnerskab med relevante regionale aktører arbejder på at virkeliggøre. Erhvervsudviklingsstrategien understøttes af blandt andet strukturfondsmidler.

Samarbejdet med staten om at skabe de optimale rammer for vækst og erhvervsudvikling er formaliseret i den regionale partnerskabsaftale, der er indgået mellem regeringen og Vækstforum for perioden 2007-2009. Partnerskabsaftalen bygger bro mellem den nationale globaliseringsstrategi og erhvervsudviklingsstrategien. Koordinering med kommunernes erhvervs politik sker dels gennem kommunernes repræsentation i Vækstforum, dels i den løbende dialog om konkrete projekter.

SEKS BÆRENDE PRINCIPPER FOR DEN REGIONALE ERHVERVSUDVIKLINGSSTRATEGI

1. VI TÆNKER INTERNATIONALT

Vi ønsker at styrke vores tilstedeværelse ude i verden, men også verdens tilstedeværelse hos os. Det drejer sig blandt andet om udenlandske investeringer, virksomheder, konferencer, patenter, talenter og turister.

2. VI VIL UDVIKLE EKSISTERENDE OG SPIRENDE STYRKEPOSITIONER

Går det godt for vores styrkeerhverv, breder det sig automatisk som ringe i vandet til mange andre mere eller mindre beslægtede dele af erhvervslivet.

3. VI STYRKER SAMARBEJDET HEN OVER ØRESUND OG MELLEM REGIONERNE

Intra- og interregionalt samarbejde gør os stærke på det globale marked. Vi ser kommunerne, Region Skåne og Region Sjælland som væsentlige samarbejdspartnere.

4. VI SER VIDEN SOM VORES VÆSENTLIGSTE VÆKSTKILDE

Vi skal konkurrere på vores viden og særlige værdier og udvikle menneskelige ressourcer på alle niveauer i regionen. Vi prioriterer ganske enkelt indsatsen for at udvikle og anvende viden kreativt og effektivt på alle niveauer.

5. VI ØNSKER MARKANTE INITIATIVER

Vækstforum ønsker at fokusere og samle indsatsen for at sikre størst mulig gennemslagskraft.

6. VI SKABER DEN FÆLLES VEJ

For at sikre en sammenhæng i de regionale initiativer er det vigtigt, at de forskellige strategier ikke stritter i hver sin retning. Den regionale erhvervsudviklingsstrategi skal skabe sammenhæng til og indgå i den regionale udviklingsplan.

7 indsatsområder i Vækstforums erhvervsudviklingsstrategi med 33 prioriterede initiativer

INDSATSOMRÅDE 1: STÆRKE OG PERSPEKTIVERIGE KOMPETENCEKLYNGER

IT-VÆKSTMILJØ I VERDENSKLASE

Det succesfulde it-væksthus "5'th" i Ørestaden skal udvides og videreudvikles. Der skal oprettes et attraktivt og internationalt it-vækstmiljø for iværksættere, studerende, forskere og virksomheder med repræsentanter fra en lang række brancher fx design, it-service, media og it-relaterede teknologier.

DET INTERAKTIVE HUS

Computerspil og andre former for interaktiv underholdning er en innovativ branche præget af iværksættere. Det Interaktive Hus skal skabe både sammenhæng i en indsats over for computerspilbranchen og rammerne for succesfulde nye vækstorienterede virksomheder.

KNUDEPUNKT FOR MOBIL OG TRÅDLØS KOMMUNIKATION

Regionen har en stærk kompetenceklynge inden for mobil og trådløs kommunikation. Der er en stærk forskningstradition i regionen, men der er behov for at udvikle en tættere forbindelse mellem industri og forskningsmiljøer. Et knudepunkt for mobil og trådløs kommunikation vil bidrage til, at der etableres tættere relationer mellem industrien og forskningsinstitutionerne – også til fx Region Nordjylland og Baltikum.

IT-ERHVERVET – EN KLYNGEANALYSE

It er et højteknologisk væksterhverv, der har stigende specialisering i regionen. En nærmere analyse af it-klyngens toneangivende, globale virksomheder og vidensinstitutioner vil skabe grundlag for udvikling af målrettede initiativer, der understøtter de mest betydningsfulde dele af klyngen.

BIO-SUNDHEDSKLYNGEN

Bio-sundhedsklyngen er en af regionens mest markante kompetenceklynger med fremtidige udviklingspotentialer. Der skal arbejdes for at styrke partnerskaberne mellem erhvervsliv, forskningsinstitutioner og hospitaler samt videreudvikle samarbejdet mellem teknologioverførselskontorerne i regionen. Arbejdet med at tiltrække IMI-sekretariatet til Øresundsregionen skal understøttes (IMI = Innovative Medicines Initiative).

FILMMILJØ I HOVEDSTADEN

København skal være et naturligt valg for indspilning af danske og internationale engelsksprogede film. Det skal blandt andet ske ved at styrke rammevilkårene for filmproduktionen, ved at udvikle og understøtte internationale netværk mellem danske producenter og den udenlandske filmindustri og ved at udvikle nøglekompetencerne i filmindustriens virksomheder, således at flere deltager i formel efteruddannelse.

DEN FEMTE INTERNATIONALE MODEKLYNGE

København som omdrejningspunktet for mode og design skal udvikles til en klynge. Der er konkret behov for at sikre bedre samarbejde mellem de forretningsmæssige uddannelser og designuddannelserne, udbygge nationale såvel som internationale netværk samt professionalisere og koordinere den internationale markedsføring.

BEDRE INTERAKTION MELLEM MEDICOINDUSTRIEN OG SUNDHEDSSEKTOREN

Brugerreven innovation er for mange medicovirksomheder afgørende for udviklingen af nye produkter og tjenester. Derfor er der behov for at forbedre rammebetingelserne, så medicoindustrien hurtigt og effektivt kan få adgang til den nyeste forskning og viden om patienternes behov.

UDVIKLING AF NORDEUROPAS LOGISTIK- OG HANDELSHUB

Der er mange forskellige virksomheder, forskningsinstitutioner og andre aktører inden for transport og logistik i regionen, men der er ikke tilstrækkeligt samarbejde og sammenhængskraft mellem de forskellige aktører. Der er både behov for netværksdannelser, og projekter, der markedsfører regionen som logistik- og handelshub.

ECO-INNOVATION – MILJØ OG ENERGITEKNOLOGISK INNOVATION

Der er store potentialer inden for teknologiudvikling og eksport af miljø- og energiteknologisk innovation. Samtidig er der behov for at styrke sektorens klyngedimension. Dette kan bl.a. gøres gennem etablering af en platform for tiltag og samarbejdsrelationer og ved at oprette showrooms med bæredygtige energiløsninger fx på Amager Forbrænding eller Avedøreværket.

FØDEVARER, ERNÆRING OG SUNDHED

Fødevarer bliver i stigende grad livsstilsprodukter målet den individuelle forbruger, herunder fødevarer, som kan fremme sundheden eller forebygge sygdomme. I regionen ligger såvel offentlige som private forskningsbaserede virksomheder, der videnskabsmæssigt og teknologisk er i international klasse. Derfor skal potentialet for en klynge inden for fødevarer, ernæring og sundhed belyses.

INNOVATIONSSAMSPIL MELLEM REGIONENS KLYNGER

I fremtiden forventes mange innovationer at ske i grænseflader mellem klynger og brancher. For at øge antallet af nye og banebrydende produkter og processer i Region Hovedstaden kortlægges potentialer, barrierer og eksisterende synergi mellem klynger. Målet er at øge innovationssamspillet mellem klynger.

INDSATSOMRÅDE 2: NYE VIRKSOMHEDER – NY VIDEN

SIKRE EN REGIONALT FOKUSERET INDSATS I IVÆRKSÆTTERHUSET

Iværksætterhuset skal yde hjælp og rådgivning til iværksættere og mindre virksomheder med vækstambitioner. Regionen vil være med til at sikre bred opbakning til Iværksætterhuset samt sørge for en fokuseret indsats til gavn for regionens iværksættere og virksomheder blandt andet via videnoverførsel til og fra videninstitutioner.

NY VIDEN TIL BYGGEFAGENE

Der skal igangsættes en række projekter, som samlet skal løfte byggesektoren fx via energirenovering, digitalt byggeri, kvalitetssikring og internationalisering. Et partnerskab mellem byggefagene, forsknings-institutioner og kommuner kan danne rammen for udviklingsprojekter.

INDSATSOMRÅDE 3: METROPOLREGIONENS UDVIKLING

ERHVERVSMÆSSIG BRANDING AF REGION HOVED- STADEN: COPENHAGEN REDEFINED

Copenhagen Capacity har i samarbejde med en række aktører i Region Hovedstaden udviklet en helt ny brand platform, der har til formål at skabe et regionalt partnerskab med det fælles mål at give regionen en tydelig, slagkraftig og mere differentieret profil. Der er nu behov for at udbrede kendskabet og lave delprojekter, der understøtter brandet.

SAMARBEJDE MED KOMMUNER OG ERHVERVS- CHEFER OM INTERNATIONAL MARKEDSFØRING

Copenhagen Capacity udvikler en international erhvervsportal sammen med 18 af de nye kommuner i regionen. Erhvervsportalen kan suppleres med kompetenceudvikling af ansatte i kommunerne, erhvervschefer m.v. Der skal samlet set skabes et kvalitetsløft i forhold til den

kommunale service over for udenlandske virksomheder – herunder involvere flere/alle kommuner.

STYRKET INDSATS FOR INTERNATIONALE VIDEN- SKABELIGE KONGRESSER TIL HOVEDSTADS- REGIONEN

Wonderful Copenhagen vil sammen med universiteter og virksomheder skabe grundlag for at øge antallet af forskningstunge og videnskabelige kongresser i hovedstadsregionen. Formålet er primært at formidle forskningsresultater, men kongresser kan også bidrage til talentimport, profilering af forskningsmiljøer og etablering af netværk for unge forskere.

ATTRAKTIV INTERNATIONAL VIDENSERVICEREGION

Dele af vidensserviceerhvervet er i Region Hovedstaden stærkt internationalt orienteret. Positionen bør udbygges, så den også omfatter brancher som fx it-service, finansiel service, logistiktransport og anden forretningsservice. Der er behov for analysearbejde og initiativer, der fokuserer på internationaliseringen af vidensservicevirksomhederne.

ARKITEKTUR OG DESIGN

Dansk design er verdensberømt, og danske arkitekter er også kendt langt uden for landets grænser. Region Hovedstaden ønsker at styrke dette ansigt udadtil, og Øresundsregionen skal også være udstillingsvindue i form af markante bygningsværker som fx Den Sorte Diamant og Turning Torso.

INDSATSOMRÅDE 4: FORSKNING OG INNOVATION

MERE FORSKNING PÅ HOSPITALER OG UNIVER- SITETER

I et samarbejde mellem erhvervsliv, hospitaler og uddannelsesinstitutioner vil regionen arbejde på at udvikle incitament- og karrierestrukturer, der sikrer kvalificeret forskning på alle niveauer. Regionen vil samtidigt søge at



øge midlerne til området via staten og EU's kommende 7. rammeprogram for forskning og udvikling.

COPENHAGEN INNOVATION CENTER – MEDARBEJDER- OG BRUGERDREVEN INNOVATION FOR KOMMUNER OG VIRKSOMHEDER

Innovationscentret skal skabe bedre rammer for medarbejder- og brugerdreven innovation og bistå kommunerne og virksomhederne med en fokuseret indsats. Et fokusområde bliver i første omgang de kommunale og regionale kerneydelser fx hospitaler, ældresektoren, omsorgsområdet og uddannelse. Et styrket innovativt samspil mellem offentlige institutioner og erhvervslivet vil bidrage til en effektivisering af de offentlige institutioner, og give erhvervslivet nye øgede vækst- og eksportmuligheder.

BRUGERORIENTERET TEKNOLOGI FOR DE ÆLDRE

Et eller flere af regionens ældrecentre indgår i et "forsknings- og testmiljø", hvor der gives forskere og studerende mulighed for at udvikle og afprøve deres ideer i samarbejde med brugere og medarbejdere. Målet er at udvikle nye koncepter og teknologier baseret på de ældres egne præmisser, som dermed kan give både større kvalitet og effektivitet i ældresektoren.

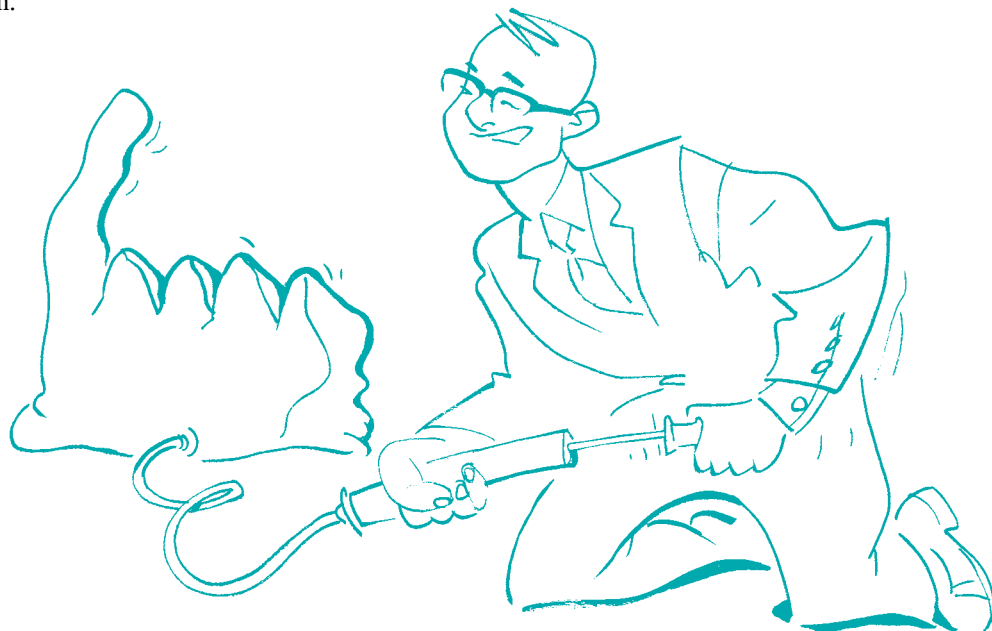
INDSATSOMRÅDE 5: ØGE OG UDVIKLE ARBEJDS- STYRKEN PÅ ALLE NIVEAUER

KOMPETENCEREGNSKAB FOR HELE ØRESUNDS- REGIONEN

Øresundsregionens udbud af kompetencer skal kortlægges, herunder om virksomhedernes efterspørgsel stemmer overens med udbuddet af uddannelser. Regnskabet skal danne grundlag for en fokuseret indsats inden for blandt andet uddannelsesoptimering og koordinering af efteruddannelses tilbud, samt minimere uddannelsesfrafald.

ØGE ARBEJDSKRAFTUDBUDET

Mange brancher melder om mangel på arbejdskraft, og arbejdskraftudbuddet i Region Hovedstaden skal derfor øges. Der skal arbejdes på flere fronter for at sikre flere jobs og mere kvalificeret arbejdskraft i hele regionen blandt andet bedre integration, øget uddannelse, fastholdelse af seniorer og udenlandske studerende samt tiltrækning af udenlandsk arbejdskraft.



REGIONALT CENTER FOR UDENLANDSK ARBEJDSKRAFT

Der skal etableres et sekretariat, der giver hurtig og effektiv service og information om en lang række lovgivningsmæssige og praktiske forhold vedrørende den udenlandske medarbejders ophold i Danmark. Den service er i dag spredt over en række instanser.

MATEMATIK, NATUR OG TEKNOLOGI I VERDENSKLASSE

En forudsætning for at sikre den fremtidige arbejdskraft er, at studerende vælger de naturvidenskabelige fag på de videregående uddannelsesinstitutioner. Interessen for natur og teknik skabes allerede i folkeskolen og på ungdomsuddannelserne. Regionen vil samle en række aktører med det formål at relancere og udvide målgruppen for "Matematik og Naturfag i verdensklasse" til også at involvere de tekniske skoler.

INDSATSOMRÅDE 6: MARKEDSFØRING, EVENTS, KULTUR OG VÆRDIER

REGION HOVEDSTADEN – NORDEUROPAS CENTER FOR STORE BEGIVENHEDER

Målet med projektet er, at der hele året rundt er begivenheder, som evner at skabe international opmærksomhed, tiltrækker turister og udvikler og modner regionens mange forretnings- og kulturnetværk. Konkret laves der en 5-årig handlingsplan for en eventstrategi.

Gode betingelser for erhvervsudvikling i hele hovedstadsregionen er afgørende for den vækst, som skal sikre at udviklingsplanen realiseres.

INDSATSOMRÅDE 7: ØRESUND OG DET INTERNATIONALE UDSYN

NY ØRESUND SCIENCE REGION

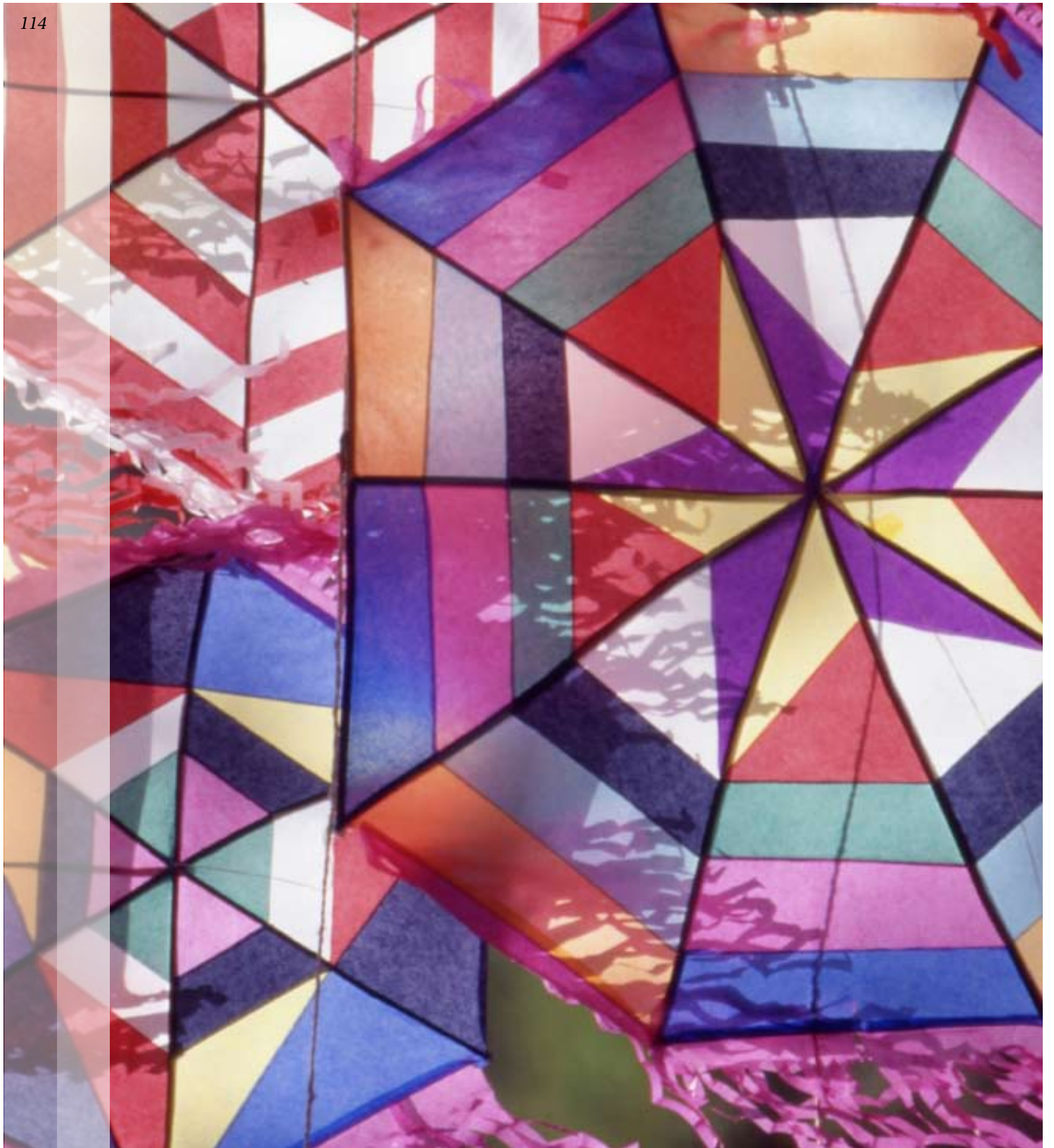
Udvikle og styrke Øresund Science Region (ØSR), så den kan blive den bærende organisation for det grænseoverskridende samarbejde mellem erhvervsliv, myndigheder og forsknings- og uddannelsesinstitutioner i Øresund-regionen – et vellykket triple helix samarbejde.

OL TIL KØBENHAVN

Der nedsættes en komite, som skal undersøge mulighederne for at tiltrække OL til København.

INTERNATIONAL MARKEDSFØRING AF ØRESUNDSREGIONEN

Dette markedsføringsprojekt vil fokusere på såvel ferie- som erhvervsturismeområderne og vil centrere sig om såvel produktudvikling, markedsføring, salg og pressebearbejdning med det formål at styrke kendskabet til regionen.



Kultur-, fritidstilbud og oplevelser

Regioner, der rummer et blomstrende mangfoldigt kulturliv både for eliten og for bredden, er attraktive steder at bo og være. Gode underholdnings- og fritidstilbud har betydning både for regionens egne borgere og for evnen til at tiltrække studerende, arbejdskraft, talenter, investeringer og virksomheder til regionen.

Region Hovedstaden har en meget stærk position på det kulturelle danmarkskort med et mangfoldigt kulturliv, som omfatter nationalt førende og internationalt anerkendte kulturinstitutioner og med et stærkt kreativt udviklingspotentiale.

Det etablerede kulturliv og samarbejdet med erhvervslivet blomstrer i disse år og danner derfor et godt grundlag for nye vækstmuligheder i regionen. Udnyttelse af disse muligheder har stor opmærksomhed hos både kommuner, erhvervsliv og det etablerede kulturliv. Regionens "kreative infrastruktur" skal udvikles både ved at styrke

og forny det etablerede kulturliv og ved at satse på en strategisk udvikling af nye kulturområder inden for fx film, design, arkitektur og mode.

De lokale kultur- og fritidstilbud skal imødekomme borgernes daglige behov. Den opgave er velforankret hos kommunerne og foreninger rundt om i regionen. Men der er også behov for at udvikle de regionale tilbud. Det vil sige de tilbud, som kan samle folk på tværs af regionen, og som kan tiltrække opmærksomhed fra omverdenen. Det gælder særligt udvikling og afholdelse af flere markante kulturoplevelser og events af international topklasse i hovedstadsregionen – både til glæde for regionens borgere og samtidig for at understøtte hovedstadsregionens udvikling som en international storby.

Udvikling af de regionale tilbud, som kan samle folk på tværs af regionen, kræver samarbejde mellem mange aktører.



En international storbyregion kræver markante kulturoplevelser og events af international topklasse.

Eksempler på markante regionale kultur- og fritidstilbud:

Bike City

København er udpeget til Bike City af UCI - International Cycling Union. Bike City består af en række internationale cykelbegivenheder, samt bredere arrangementer, som styrker foreningslivet og har fokus på sundhed gennem miljørigtig og sund transportform samt udnyttelsen af byrummet til cykelaktiviteter. Der afholdes seks internationale elitesportsbegivenheder, blandt andet VM i landevej 2011, som vil være det største sportsarrangement afholdt på dansk grund. Desuden vil der blive sat fokus på cyklisternes forhold i København og arrangeret en række motionsløb og cykelaktiviteter rundt om i byen med mulighed for bred tilmelding.

Bike City skaber samarbejde på tværs af regionens mange aktører, herunder kommuner, idrætsorganisationer og en lang række erhvervspartnere. Blandt andet Danmarks Cykle Union, Wonderful Copenhagen, Københavns Kommune, Rudersdal Kommune, Ballerup Kommune, Region Hovedstaden, Danmarks Cykle Union, Idrætsfonden Danmark og Kulturministeriet deltager i udvikling, koordinering og gennemførelse.

INDEX:

Fonden INDEX: står bag en række arrangementer, der skal styrke Danmarks og hovedstadens internationale brand indenfor design, udvikle designerhvervet og skabe en stor folkelig designbegivenhed. Designkonkurrencen INDEX:AWARDS uddeler hvert andet år verdens største designpriser, som gives til design, der forbedrer livet for mange mennesker. Det kan være design af både fysiske ting, processer og koncepter, som fx ældreservice, infrastruktur eller arbejdsmiljøstrategier. De 100 topnomine-rede designs fra hele verden udstilles på offentlige pladser rundt omkring i regionen. I 2007 var der 438.000 udstillingsgæster og omfattende omtale i nationale og internationale medier. Der afholdes også topmøde for 40 af verdens førende ledere inden for brugercentreret design og innovation, samt gennemføres Øresundsregionale projekter.

Hele initiativet demonstrerer hovedstadsregionens styrkeposition på designområdet og synliggør regionens styrker og identitet i udlandet.



Internationalt samarbejde

Som en lille storbyregion i international sammenligning er vi i stigende grad afhængige af internationalt samarbejde. Det gælder særligt et velfungerende samarbejde i Øresundsregionen, da det er hovedstadsregionens placering i Øresundsregionen, der skaber grundlaget for, at vi kan være en slagkraftig storbyregion med 3,6 mio. indbyggere frem for de 1,6 mio. indbyggere, der er i hovedstadsregionen alene.

Integrationen i Øresundsregionen forventes at blive tættere i årene fremover med øget pendling og folk der bosætter sig det ene sted og arbejder det andet. Der er et stort potentiale i Øresundsregionen. Men der er flere barrierer for integrationen og udviklingen mod en integreret storby over Øresund. Der er brug for at styrke samarbejdet om udviklingen af Øresundsregionen.

Samtidigt bør det vurderes nærmere, hvorledes der kan ske en fokuseret udvikling af Østersøsamrådet om bl.a. miljø.

For at se hovedstadsregionens udvikling i en global sammenhæng kræves viden om, hvordan vi står i forhold til andre storbyregioner, og hvad vi kan lære af dem. Derfor må vi opprioritere samarbejdet med storbyregioner både i Europa og resten af verden, særligt for at understøtte hovedstadsregionens udvikling på udviklingsplanens pejlemærker.

Regionen bør som metropol have nære relationer til EU med henblik på såvel lobbyvirksomhed som en styrket anvendelse af EU's økonomiske støttemuligheder til blandt andet forskning og den globale integration.

Eksempler på internationalt samarbejde

Infrastruktur i Øresundsregionen

Politikerne fra Region Hovedstaden, Region Skåne og Region Sjælland har i samarbejde i regi af Øresundskomiteen udarbejdet et fælles indspil til den danske regerings infrastrukturkommission og til den svenske regering. I indspillet fokuseres på de centrale hovedudfordringer for transportsystemet i Øresundsregionen, og der præsenteres et oplæg til løsninger. Øresundskomiteen arbejder for at skabe en region, hvor det er nemt at bo, arbejde og studere på begge sider af sundet.

ØRIB II – Øresundsregionens Infrastruktur og Byudvikling

Øresundsregionen har potentiale til at blive et nord-europæisk knudepunkt. I 2025 vil Øresundsregionen være hjem for næsten fire mio. mennesker, hvilket er 300.000 flere end i dag – dette er udgangspunktet for ØRIB II projektet. Projektets formål er at skabe/bidrage til at udvikle en attraktiv, holdbar og konkurrencedygtig Øresundsregion gennem etablering af fælles rammer og en fælles forståelse for den fremtidige byudvikling, transportudvikling og erhvervsudvikling. Projektet er et grænseregionalt samarbejdsprojekt mellem 27 parter i Øresundsregionen – herunder tre regioner og 20 kommuner.

Samarbejdsaftale med Hamborg, Schleswig-Holstein, Skåne og Sjælland

Projektets formål er at skabe en platform for et langsigtet samarbejde i området mellem parterne: Region Hovedstaden, Region Skåne, Region Sjælland, Land Schleswig-Holstein og Hamborg. Der har været fokus på etableringen af Femern Bælt-forbindelsen, samt gennemført en række konkrete aktiviteter. Der ses desuden på fælles tiltag mod følgerne af klimaændringer.

REDAKTION

Region Hovedstaden
Juni 2008

LAYOUT

Refleks
www.refleksdesign.dk

TEGNINGER

Bob Katzenelson
www.de5.dk

FOTOS

Region Hovedstaden Arkiv
Colorbox
Københavns Lufthavne A/S
Visit Denmark
Amager Strandpark
cmport.dk
COWI
Scanpix
Poul Rasmussen

TRYK

Clausen Offset
www.clausenoffset.dk

UDGIVER

Region Hovedstaden
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød
Telefon: 48 20 50 00
www.regionh.dk/regionaludviklingsplan
regionh@regionh.dk

Oplag 3.500

Rapporten er trykt på Arctic Volume

