



Til Økonomiudvalget

10. august 2018

Orientering om Københavns Kommunes hovedprioriteter ifm. regeringens hovedstadsstrategi

Sagsnr.
2018-0207400

Dokumentnr.
2018-0207400-1

Baggrund

Regeringen udarbejder en hovedstadsstrategi – Hovedstaden 2030 - som forankres i et ministerudvalg bestående af erhvervsministeren (formand), finansministeren, økonomi- og indenrigsministeren, transport-, bygnings og boligministeren, miljø- og fødevareministeren samt uddannelses- og forskningsministeren.

(jf. kommissorium bilag 1). Der er samtidig etableret en styregruppe på departementschef-niveau.

Sagsbehandler
Nicoline Kieler

Som input til arbejdet har Erhvervsministeriet bedt Københavns Kommune om at udarbejde one-pagers på hver af kommunens ca. 10 hovedprioriteter/must-win battles. One-pagerne skal beskrive problemstillinger og anviser løsninger, herunder beskrive hvordan staten kan understøtte udviklingen på det pågældende område, relevante øvrige aktører og økonomi. Det er Økonomiforvaltningens vurdering, at hovedstadsstrategien er en mulighed for at få løftet nogle af de prioriteter i Københavns Kommune, hvor staten er en nødvendig aktør.

Arbejdet er forankret i Økonomiforvaltningen, som har sikret inddragelse af de øvrige forvaltninger, hvor one-pagers har været sendt i høring. Da der kun har været kort tid til at få afstemt prioriteter og input (31. maj – 3. august) har det ikke været muligt at gennemføre en politisk drøftelse af Københavns Kommunes bidrag.

Løsning

Københavns Kommune fremsendte den 3. august one-pagers på i alt 14 hovedprioriteter til Erhvervsministeriet (jf. bilag 2 og 3).

Københavns Kommune har derudover en række øvrige prioriteter, som også løftes over for Erhvervsministeriet.

One-pagerne adresserer de fire temaer i regeringens kommissorium for hovedstadsstrategien, som er:

- Vækst og viden i hovedstadsområdet
- Plads til flere borgere
- Effektiv og smart mobilitet
- Et aktivt, attraktivt og grønt hovedstadsområde

Kontor for Vækst og Erhverv

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen
1
1550 København V

EAN nummer
5798009800176

I udvælgelsen af hovedprioriteter er der lagt vægt på:

- forslag, som ikke allerede håndteres i andre nationale fora og udvalg
- infrastrukturforslag
- forslag, hvor statslig medvirken er en afgørende nødvendighed
- at forslag flugter med tidligere politisk vedtagne beslutninger i Københavns Kommune
- realiserbarhed

Videre proces

Regeringens tidsplan for Hovedstadsstrategien:

Juni- okt. 2018: Analyse, interessentdialog og udvikling af initiativer

November 2018: Færdiggørelse af udspil om Hovedstaden 2030

December 2018: Offentliggørelse

Økonomiforvaltningen er i løbende dialog med Erhvervsministeriet om Københavns Kommunes prioriteter, ligesom Københavns Kommune bidrager med eksisterende analyser med henblik på at understøtte regeringens arbejde, fx trafikanalyser og analyser udarbejdet i forbindelse med Task force for bedre erhvervsvilkår i København.

Bilag:

1. Kommissorium for hovedstadsstrategien
2. Oversigt over Københavns Kommunes hovedprioriteter i forbindelse med regeringens hovedstadsstrategi
3. One-pagers på Københavns Kommunes 14 hovedprioriteter

BILAG 1

Kommissorium for udspil om Hovedstaden 2030

Regeringen har iværksat flere initiativer for at skabe et Danmark i bedre balance bl.a.: modernisering af planloven, nedsættelse af takster på færgebilletter og trafik over Storebæltsbroen, anbefalinger fra Udvalget for levedygtige landsbyer, udflytning af statslige arbejdspladser og uddannelser mv. Det er imidlertid vigtigt også at have fokus på hovedstadsområdet, som fungerer som en vigtig vækstmotor i Danmark, og som er i konkurrence med andre nordeuropæiske storbyer.

Hovedstadsområdet vokser. Ifølge Danmarks Statistiks befolkningsprognose forventes befolkningen i hovedstadsområdet at stige med 200.000 frem mod 2030. Det skaber en række udfordringer i forhold til at imødekomme behovet for nye boliger, trafikbelastning af infrastrukturen og bevare hovedstadsområdet som attraktivt og grønt. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har fået udarbejdet en analyse, som viser, at der er potentiale for at øge boligudbuddet i hovedstadsområdet, men at disse imidlertid begrænses af fx reglerne om byudvikling og adgang til infrastruktur.

Hovedstadsområdet har et stærkt udgangspunkt med styrkepositioner inden for bl.a., life science, finanssektoren, det maritime område og turisme/kreative erhverv. I hovedstadsområdet er life science-industrien fx ansvarlig for over 20.000 arbejdspladser, og dertil beskæftiger de stærke vidensmiljøer omkring Københavns Universitet og DTU ca. 5.000 life science-forskere. I finanssektoren vil Storbritanniens forestående udtræden af EU skabe muligheder for, at andre europæiske storbyer, herunder København, kan overtage en del af Londons finansielle aktiviteter. Og i forhold til Det Blå Danmark er hovedstadsområdet hjemsted for nogle af de største rederier, ligesom der findes et stærkt maritimt iværksættermiljø. Endeligt står de kreative erhverv og turismen for op imod 20 procent af beskæftigelsen i hovedstadsområdet.

Det er imidlertid vigtigt, at hovedstaden også fremadrettet er international attraktiv for fortsat at kunne tiltrække investeringer og kompetencer. På flere felter kan det blive en barriere for erhvervsudviklingen, hvis infrastruktur, tilgængelighed og den fysiske planlægning ikke følger med.

Der igangsættes derfor et tværministerielt arbejde om hovedstadsområdets udvikling frem mod 2030 med henblik på, at der udarbejdes et udspil, der skal styrke hovedstadsområdet som et område, hvor det er attraktivt at investere, arbejde og bo mv.

Et centralt element i arbejdet med Hovedstaden 2030 vil være at undersøge mulighederne for at forbedre reguleringen mhp. at understøtte væksten i Hovedstaden, herunder kan revisionen af Fingerplanen (landsplansdirektivet for hovedstadsområdet planlægning), som Erhvervsministeriet har igangsat, og hvor der er indkommet ca. 150 konkrete ændringsforslag fra de 34 hovedstadskommuner, inddrages, ligesom andre af regeringens igangværende arbejder med relevans for Hovedstaden kan inddrages.

Udspillet skal komme med bud på initiativer, der adresserer de udfordringer, som hovedstadsområdet står over for frem mod 2030. Udspillet skal bl.a. forholde sig til:

1. *Fokus på vækst og viden i hovedstadsområdet*

I hovedstadsområdet er der en stor koncentration af udenlandske investeringer, privat forskning og udvikling og en høj koncentration af højteknologiske virksomheder og vidensintensive serviceerhverv. Frem mod 2030 vil det derfor være afgørende at fastholde og udbygge hovedstadsområdets position med gode rammebetingelser for både nu- og fremtidens virksomheder, en konkurrencedygtig detailhandel og et innovativt og omstillingsparat erhvervmiljø.

Der skal i arbejdet derfor bl.a. ses på, hvordan der gennem fx bedre regulering kan skabes grundlag for flere attraktive erhvervsområder med nærhed til bl.a. miljøerne på universiteterne og de øvrige videregående uddannelsesinstitutioner, erhvervsklynger og infrastruktur. Som led heri kan bl.a. en modernisering af stationsnærhedsprincippet, så attraktivt erhvervsbyggeri ikke unødigt forhindres, undersøges nærmere. Der kan også kigges på, hvordan hovedstadsregionen reguleringsmæssigt kan understøttes som attraktivt udviklings- og teststed for smart city-løsninger, herunder deleøkonomi og cirkulær økonomi mv., ligesom udspillet kan indeholde elementer fra regeringens igangværende initiativer vedr. life science-industrien, udviklingen af en digital hub, hovedstaden som finansielt centrum, det blå Danmark mv. Endeligt kan der i arbejdet kigges på, hvordan indsatsen for at tiltrække talenter til universiteterne, de øvrige videregående uddannelsesinstitutioner og erhvervslivet kan understøttes, herunder hvordan det stærke universitets- og forskningsmiljø omkring fx KU, CBS og DTU og videnmiljøerne omkring institutioner som fx KEA - Københavns Erhvervsakademi og Københavns Professionshøjskole bedst muligt kan understøtte hovedstadsområdet.

2. *Plads til flere borgere*

Hovedstadsområdets 34 kommuner er i dag bopæl for lidt over 2 mio. indbyggere, og befolkningen i hovedstadsområdet forventes at stige med 200.000 frem mod 2030. Samtidig bygges der aktuelt ikke boliger, herunder studieboliger, i tilstrækkeligt omfang til, at udbuddet matcher efterspørgslen. I januar 2018 har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet således offentliggjort en større analyse af det fremtidige boligmarked i København, som viser, at der skal opføres yderligere 26.000 boliger i København og Frederiksberg frem mod 2020, hvis udbuddet af boliger skal matche efterspørgslen. Sidste år blev der opført knap 5.900 nye boliger i København og Frederiksberg, hvilket er langt fra at være tilstrækkeligt til at opfylde den estimerede efterspørgsel. Analysen viser samtidig, at der er et stort potentiale for at øge boligudbuddet i hovedstadsområdet, men at potentialet begrænses af en række barrierer og udfordringer som fx byudviklingsmuligheder og infrastruktur.

Undersøgelser viser, at der er størst efterspørgsel på boliger i den centrale del af hovedstaden, mens interessen umiddelbart er dalende i takt med tiltagende afstand fra København. Over halvdelen af den forventede befolkningstilvækst i hovedstadsområdet forventes at ske i den centrale del - dvs. København og

Frederiksberg. Det giver et øget pres på boligefterspørgslen og dermed prisstigninger i den centrale del af hovedstadsområdet.

Der skal i arbejdet derfor bl.a. ses på, hvordan man fx reguleringsmæssigt kan understøtte udviklingen af de mange potentielle boligområder, så der er plads til de mange nye beboere, og de har et sted at bo, et arbejde, adgang til grønne områder til rekreation og muligheden for at transportere sig fx ved omdannelse af eksisterende erhvervsområder. Herunder skal bl.a. kigges på, hvordan der kan skabes flere velfungerende og attraktive bycentre – både i de tættere og tyndere befolkede dele af hovedstadsområdet. Der skal også kigges på, hvordan det kan understøttes, at nye byområder, herunder havneområder, kan tages i anvendelse. Endvidere skal arbejdet koordineres med regeringens indsats i forhold til parallelsamfund og ghettoer.

3. *Effektiv og smart mobilitet*

Med en øget befolkningstilvækst, flere arbejdspladser og en bystruktur med flere centre opstår et voksende transportbehov. Udviklingen i persontrafikken forventes således at stige med 8,3 pct. i Region Hovedstaden fra 2010 til 2030¹. Det giver et pres på både vejene, skinnerne og cykelstierne og kan betyde øget luft- og støjforurening. Det er derfor en central udfordring frem mod 2030 ift. infrastruktur i hovedstadsområdet at trængslen begrænses, også under hensynstagen til morgendagens transportteknologier, trafikstyring mv. Det gælder inden for hovedstadsområdet, og det gælder med hensyn til forbindelserne ud i det øvrige Danmark og resten af verden.

Der er allerede taget en række initiativer i hovedstadsområdet, herunder etablering af letbanen langs ring 3, udbygningen af metroen, arbejdet med udvidelse af CPH Lufthavn og igangsættelse af en række undersøgelser vedr. bl.a. en østlig ringvej (havnetunnel) og Hillerødmotorvejens forlængelse.

Der vil endvidere i forbindelse med den nye fingerplan skulle tages stilling til en række arealreservationer og linjeføringer.

Det skal overvejes, om der er andre allerede igangsatte tiltag, som kan være af relevans for udspillet, ligesom det kan overvejes, om der er reguleringsmæssige barrierer, der forhindrer de lokale myndigheder i at udbygge, effektivt vedligeholde eller udnytte den eksisterende infrastruktur.

På infrastrukturuområdet vil der som en del af udvalgets arbejde indgå en kortlægning af de infrastrukturelle udfordringer, der gør sig gældende dels inden for hovedstadsområdet, dels i hovedstadsområdets kobling til det øvrige Danmark. Kortlægningen kan bl.a. belyse, om og hvordan igangværende infra-

¹ Trafikudviklingen i Region Hovedstaden 2010-2030 – Tetraplan 2013

strukturprojekter og -initiativer (jf. bilag A) passer ind i og imødegår de infrastrukturelle udfordringer i hovedstadsområdet.

4. *Et aktivt, attraktivt og grønt hovedstadsområde*

Bylivskvaliteter ("liveability") bliver i stigende grad vigtige for en storbys evne til at tiltrække og fastholde talenter internationalt, og dermed også for turisme, erhvervsudvikling og investeringstiltrækning. I internationale ranglister placerer hovedstadsområdet sig aktuelt ofte i toppen i forhold til "liveability". København var i 2008, 2013 og 2014 ifølge Monocle Magazine verdens bedste by at bo i. I 2016 lå København imidlertid på 4. plads og i 2017 var København faldet til en 6. plads.

Undersøgelser af boligpræferencer viser, at ren luft, begrænset grad af trafikstøj og nærheden til natur og grønne områder vægtes meget højt. Samtidig sætter det fremtidige behov for flere boliger og erhvervsområder de grønne områder og miljøet under pres. Der skal derfor i arbejdet fx kigges på, hvordan man kan ændre reguleringen, så den høje tilgængelighed til de grønne områder kan fastholdes, og så mulighederne for multifunktionalitet i de grønne kiler til fx rekreative områder, friluftsmål, forøget biodiversitet, anlæg til klimatilpasning og energiforsyning mv. kan forbedres.

Ift. indsatser til styrkelse af luftkvaliteten og lign. vil initiativer udarbejdes i det kommende arbejde med en styrket klima- og luftforureningsindsats, der ventes offentliggjort i efteråret 2018, og vil efterfølgende kunne indgå i udspillet om Hovedstaden 2030.

I arbejdet kan også ses på, hvordan man understøtter de lokale myndigheder i at fastholde og udbygge hovedstadsområdets særlige bylivskvaliteter – til gavn for hovedstadsområdets indbyggere og som et aktivt internationalt. Det kan fx være ift. attraktive byrum, begrænset grad af trafikstøj, ren luft, kulturliv og hovedstadsområdets grønne og blå profil, herunder naturgenopretningsprojekter, nem adgang til grønne områder, strande, havet, mange friluftstilbud samt en høj grad af tryghed og modstandsdygtighed over for klimaforandringer. Det skal i den forbindelse overvejes, om arbejdet kan bidrage til opfyldelse af FN's 17 verdensmål, især det 11. verdensmål vedrørende bæredygtige byer og lokalsamfund.

Organisation og tidsplan

Der forberedes et politisk udspil, der kan offentliggøres ultimo 2018/primus 2019. Med henblik på at forberede udspillet nedsættes et ministerudvalg bestående af erhvervsministeren (formand) og finansministeren, økonomi- og indenrigsministeren, transport-, bygnings og boligministeren, miljø- og fødevarerministeren samt uddannelses- og forskningsministeren.

Der etableres samtidig en styregruppe på DC-niveau med ovenstående ministerier.

Der nedsættes et sekretariat bestående af Erhvervsministeriet, Finansministeriet og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, der betjener udvalget. Andre relevante ministerier inddrages, hvor det er relevant. Eksterne interessenter kan ligeledes blive involveret i arbejdet, herunder Region Hovedstaden, hovedstadsområdets kommuner, DI mv.

Ministerudvalget får til opgave at forberede et politisk udspil, der forelægges for ØU og efterfølgende KU ultimo 2018/primus 2019. I forbindelse med arbejdet vil de samfundsøkonomiske effekter (udgiftsmæssige- og erhvervsøkonomiske konsekvenser, arbejdsudbuds- og BNP-effekter) af forslagene blive beregnet og indgå som del af beslutningsgrundlaget.

Bilag 2**Oversigt over Københavns Kommunes hovedprioriteter i forbindelse med regeringens hovedstadsstrategi – Hovedstaden 2030**

Hovedprioriteter	
Effektiv og smart mobilitet	1. Kapacitet i kollektiv trafik: Metro over havnesnittet og letbane på Frederikssundsvej
	2. Østlig Ringvej
	3. Trængselsdæmpende stationsnær erhvervslokalisering
	4. Sammenhængende cykelinfrastruktur i hovedstadsområdet - Supercykelstier
	5. Udvikling af Nordøstamager i relation til Østlig Ringvej
	6. Koordination vedr. anlæg i havnen (Nordhavn/Lynetten)
Plads til flere borgere	7. Greater Copenhagen som sammenhængende arbejdsmarkedsregion - bedre rammer for formidling af job til ledige på tværs af kommunegrænser
	8. Øresundsmetro
	9. Udvidelse af Københavns Lufthavn og styrket rutetilrækningsindsats
	10. International House/International Citizen Service
Vækst og viden i Hovedstaden	11. Partnerskaber om tiltrækning af internationale forskningskompetencer og forskningsmiljøer
	12. Understøtte hovedstadsrådets erhvervs-mæssige styrkepositioner
	13. København som digital frontløber
	14. Grøn regulering: miljøzone, dieselbiler, roadpricing mv.
Aktivt, attraktivt og grønt hovedstads-område	

1. Kapacitet i kollektiv trafik: Metro over havnesnittet og letbane på Frederikssundsvej

Problem

Københavns Kommune og omegnskommunerne oplever i dag en markant befolkningsvækst. København er samtidig præget af en betydelig ind- og udpendling, og selv med de besluttede infrastrukturprojekter vil der komme et markant yderligere pres på infrastrukturen de kommende år. Det vil medføre dårligere fremkommelighed på vejene og regularitet i den kollektive trafik, såfremt infrastrukturen ikke styrkes tilsvarende. Der er derfor behov for at udbygge den kollektive infrastruktur yderligere, så der kan sikres bedre fremkommelighed, robusthed og regularitet og dermed gode vilkår for byens borgere, besøgende og erhvervsliv. Kollektive trafikløsninger er arealeffektive og med et sparsomt areal til rådighed de mest oplagte at fokusere på. Der er behov for statsligt engagement i og medfinansiering af udredninger af udbygning af den kollektive infrastruktur. Efterfølgende vil der være behov for anlægslove.

Baggrund/Analyse

For at sikre god mobilitet har Københavns Kommune igangsat flere infrastrukturanalyser, bl.a.: Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2 (KIK2) og Udvidet screening af letbane på Frederikssundsvej (mellem Gladsaxe Trafikplads og Nørrebro St.).

KIK2 fokuserer primært på at løse kapacitetsudfordringen i den eksisterende metro over havnesnittet (indre by – Christianshavn) som følge af den forventede befolkningsvækst i København. Derudover analyseres løsninger til betjening af kommende byudviklingsområder, der i dag ikke er banebetjent eller forventes at blive det i forbindelse med øvrige projekter, og ligeledes analyseres betjening af Brønshøj. Analysen undersøger ny infrastruktur i form af metro, letbane og BRT (busser i egne baner), der har forskellige kapacitetspotentialer.

Letbaneprojektet har til formål at sikre infrastrukturkapacitet i korridoren fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro Station. Den kommende letbane i Ring 3 forbindes dermed til Cityringen ved Nørrebro Station. Analyserne viser, at passagertallet vil vokse betragteligt i korridoren, der i dag er et af de eneste områder i København, hvor der ikke er højklasset kollektiv trafik eller stationsnærhed. Et andet formål er at understøtte en positiv udvikling i Tingbjerg-Husum bl.a. med flere private boliger og virksomheder. Det sker ved at skabe en ny og forbedret forbindelse til og igennem områderne. Herved åbnes området op, hvilket bl.a. er efterspurgt af politiet.

Løsning af kapacitetsudfordringen over havnesnittet er af betydning for metrosystemets drift og stabilitet og dermed for et betydeligt antal passagerer, og der opleves allerede i dag udfordringer med kapaciteten på strækningen. Analyser viser, at der indenfor 10-15 år kan mangle kapacitet i busbetjeningen på Frederikssundsvej til den stigende efterspørgsel. En letbane på

Frederikssundsvej mellem Gladsaxe og Nørrebro st. kan løse disse udfordringer og vil med tilknytning til Cityringen forstærke byens transporttilbud.

Løsning

KIK2-analysen samt den udvidede letbanescreening vil blive afrapporteret til Borgerrepræsentationen i efteråret 2018. Konklusionerne kendes endnu ikke, men analysen forventes at anbefale, at der udarbejdes en udredning for en ny metrostrækning over havnesnittet samt en udredning for en letbane på Frederikssundsvej mellem Gladsaxe og Nørrebro St.

Metroselskabets bestyrelse har ultimo 2017 bevilget 2 mia. kr. til en række kapacitetsfremmende initiativer i den eksisterende metro. Disse forventes at kunne afhjælpe kapacitetspresset indtil 2025, hvorefter det vil stige igen. Planlægning samt anlæg af en metro er tidskrævende, og der må forventes, at gå ca. 10-11 år fra der er indgået aftale om finansiering af en ny metro, til den står klar til brug, jf. forløbet om aftale og planlægning af metro til Sydhavnen. Det er derfor af stor betydning, at udredningsarbejdet sættes i gang snarest muligt.

Aktører

Der er behov for statslig medfinansiering og engagement i såvel en metroudredning som en letbaneudredning. En ny metrolinje over havnesnittet anses som nødvendig for at kunne opretholde serviceniveauet i den eksisterende metro (M1/M2) i takt med den stigende befolkningsudvikling og samfundsudviklingen generelt. Der vil skulle udarbejdes anlægslove for både metro- og letbaneprojekt, der muliggør etablering af disse. For letbanen vil anlægsloven desuden skulle muliggøre en forbindelse gennem områder, der i dag er reguleret af bl.a. frednings- og fortidsmindebestemmelser.

Økonomi

Borgerrepræsentationen skal i efteråret 2018 tage stilling til, om der skal udarbejdes en udredning for en metro samt en udredning for en letbane, og der vil være behov for økonomi til finansiering heraf. Udredningen vedr. en metro over havnesnittet bør, som det var tilfældet med udredning om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen, finansieres ligeligt mellem Københavns Kommune og Transport-, Bolig- og Bygningsministeriet som medejer af Metroselskabet. I forhold til letbanen vil forventelige finansieringsbehov komme fra staten, Københavns Kommune, Gladsaxe Kommune og eventuelt Region Hovedstaden.

Tidsplan

Såfremt der findes økonomi til finansiering af en udredning, vil denne kunne udarbejdes inden for ca. 24 måneder. Det er dog hensigtsmæssigt med et statsligt engagement, inden udredningsarbejdet igangsættes.

2. Østlig ringvej

Problem

Både ekspertgruppen *Mobilitet for fremtiden* (marts 2018) og Trængselskommissionen (2013) forudsagde, at trafikmængden og trængslen vil stige i fremtiden i København og hovedstadsområdet. I København er der i forvejen trængsel, og det bør så vidt muligt sikres, at trængslen ikke bliver større i fremtiden og især, at trængslen ikke vokser på grund af biltrafik, der ikke har et ærinde i byen.

Baggrund/Analyse

I 2013 offentliggjorde Transportministeriet en strategisk analyse af en østlig ringvej. Analysen indeholdt undersøgelser af forskellige linjeføringer, samfundsøkonomiske analyser mv. På baggrund af analysen besluttede Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune i 2012 og den grønne forligskreds i Folketinget i 2013, hvilken linjeføring der skulle være udgangspunkt for yderligere analyser (den såkaldte linjeføring B4).

På initiativ af regeringen udarbejdes for øjeblikket en forundersøgelse af en østlig ringvej.

Løsning

En løsning er en østlig ringvej, der forbinder Nordhavn, Refshaleøen, det nordøstlige Amager med Amagermotorvejen (se kort).

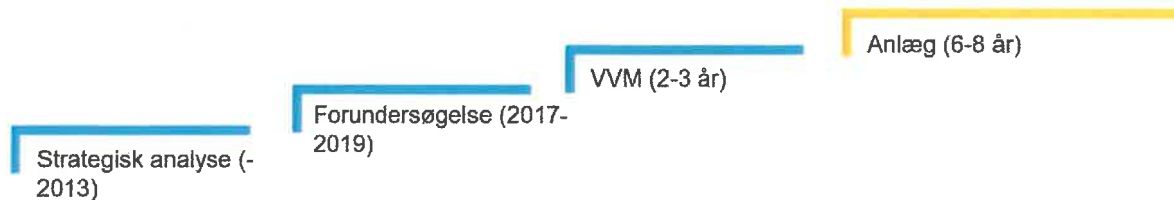
En østlig ringvej kan binde det overordnede vejnet sammen øst om København, servicere den tværgående trafik og aflaste biltrafikken i de centrale bydele og på det overordnede kommunale og statslige vejnet. En østlig ringvej har størst aflastende effekt, hvis der samtidig gennemføres trafiksanering af indre by.

En østlig ringvej kan desuden betjene Refshaleøen og andre byudviklingsområder tæt på centrum og forbedre adgangen til Københavns Havn og Københavns Lufthavn. Ringvejen vil ligeledes kunne supplere de eksisterende vejforbindelser mellem Sjælland og Amager, der på længere sigt ikke har kapacitet nok.

Østlig ringvej kan således bidrage til aflastning af trafikken i indre by, muliggøre nye byudviklingsområder og udvide det overordnede statslige vejnet.



For øjeblikket udarbejder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (tovholder), Refshaleøens Ejendomsselskab, Region Hovedstaden og Københavns Kommune en forundersøgelse, der forventes færdig i første halvår af 2019. Figuren nedenfor viser et procesoverblik:



Inklusiv politiske beslutninger skønnes en østlig ringvej således tidligst at kunne være etableret i 2030.

Aktører

En østlig ringvej bør som udgangspunkt være et statsligt projekt. Derudover er det oplagt, at Københavns Kommune deltager i arbejdet for at sikre god sammenhæng med byen (herunder trafiksanering af indre by), samt private grundejere som eksempelvis Refshaleøens Ejendomsselskab. Yderligere kan eksempelvis pensionskasser være relevante ift. medfinansiering af en østlig ringvej.

Økonomi

Den strategiske analyse fra 2013 viste, at en østlig ringvej vil koste cirka 20 mia. kr. i anlægsudgifter. Fratrækkes diverse brugerbidrag, medfinansiering fra grundejere mv. blev restfinansieringen vurderet til 8 mia. kr. Den igangværende forundersøgelse er endnu ikke nået til en præcisering af disse beløb.

Tidsplan

Se ovenfor.

3. Trængselsdæmpende stationsnær erhvervslokalisering

Problem

I 2030-kommissoriet lægges der op til "en modernisering af stationsnærhedsprincippet" (Vækst og viden). Det er afgørende, at en evt. ændring sker med fokus på effektiv mobilitet og reduceret trængsel. En udvikling imod afkobling af erhvervslokalisering og højklasset kollektiv trafik vil medføre øget spildtid i trafikken og udhule grundlaget for investeringer i banetrafik. Det er vurderingen, at behovet for attraktive erhvervslokaliteter kan imødekommes stationsnært.

Baggrund/Analyse

Der er udført og udføres en række analyser af de trafikale virkninger af kravet om stationsnær virksomhedslokalisering. Disse peger samlet set på, at der er en væsentlig effekt for valg af transportmiddel til fordel for kollektiv trafik og dermed også en reducerende virkning for trængsel, når det gælder erhverv ved velbetjente stationer. Der er ikke fundet samme effekt for lavfrekvente baner, Bus Rapid Transit og lign. og heller ikke vedr. boliglokalisering. Trods dette fremføres der fra flere sider (hovedstadskommuner m.fl.) ønske om at ændre eller fjerne princippet og derved svække koblingen mellem stationsadgang og virksomheder med store pendlerstrømme. Som argument fremføres bl.a. knaphed på attraktive erhvervslokaliseringer. Den regionale erhvervsrummelighed vurderes dog at være rigelig om end ikke lige attraktiv. Der er behov for at analysere rummelighed, virksomhedspræferencer, evt. barrierer grundet anden regulering, muligheder for styrket attraktivitet af stationsnære lokaliteter mv., inden det besluttet, hvordan et effektivt trængselsdæmpende fremtidigt stationsnærhedsprincip udformes.

Løsning

Stationsnærhedsprincippet er en del af Fingerplan-revisionen (Fingerplan 2018), som er udmeldt gennemført i 2018. Hvis der ikke er det fornødne vidensgrundlag for en beslutning om en evt. modernisering i denne sammenhæng, bør princippet opretholdes uændret i Fingerplanen.

Aktører

Staten har den regulerende rolle (landsplandirektiv) og vil være ansvarlig for de analyser, der lægges til grund for reguleringen, mens hovedstadskommunerne kan bidrage hertil.

Økonomi

Begrænset finansieringsbehov idet analyser enten allerede foreligger eller må formodes at indgå i det igangværende arbejde med Fingerplan 2018.

Tidsplan

Arbejdet er en del af grundlaget for Fingerplan 2018, og bør foreligge inden forslaget hertil færdiggøres.

4. Sammenhængende cykelinfrastruktur i hovedstadsområdet – Supercykelstier

Problem

Selvom København er en af verdens bedste cykelbyer, krydser der stadig 10 gange flere biler end cykler over kommunegrænsen, og det lægger et stort pres på pladsen i byen. I Region Hovedstaden spildes der, hvad der svarer til 22.000 fuldtidsstillinger årligt i bilkø¹, og CO₂-udledningen fra andre transportmidler end cykling er steget med 15 % siden 2012². Samtidig lever en fjerdedel af regionens borgere ikke op til WHO's minimumsanbefaling for fysisk aktivitet. Cyklen som transportmiddel fylder mindre i trafikken, udleder ikke CO₂ og er en effektiv måde at få indlagt dagens motion i den nødvendige transport til og fra arbejde. Cykelfremme er oftest kommunalt anliggende, men hovedstadsområdet kræver en regional indsats. Derfor er et fortsat tværkommunalt samarbejde om de regionale supercykelstier afgørende for en positiv trafikudvikling i København og hele hovedstadsområdet.

Baggrund/Analyse

Københavns Kommune har indgået samarbejde med 22 kommuner om at etablere supercykelstier, som skal skabe gode pendlerruter for borgere i hele hovedstadsområdet på tværs af kommunegrænserne. Anlæg og finansiering af ruterne sker i de enkelte kommuner. Alle etablerede ruter har dog modtaget statslig medfinansiering fra cykelpuljer, og et fællessekretariat, som pt. er støttet af Region Hovedstaden, faciliterer samarbejdet mellem kommunerne. Indtil nu er 19 kommuner koblet sammen via otte etablerede supercykelstier og 7 ruter er på vej. Visionen er at binde kommuner i hovedstadsområdet sammen med i alt 45 ruter svarende til 750 km supercykelsti.

Over Københavns kommunegrænse er cykeltrafikken faldende, mens biltrafikken er stigende.³ Dette gælder dog ikke på supercykelstierne, hvor effekten⁴ af det tværkommunale samarbejde kan ses på stigninger i cykeltrafikken på op til 61% på de etablerede ruter. 25% af de adspurgte cyklister, som siger, de er nye cyklister, har tidligere taget bilen.

¹ Region Hovedstaden: Cykelregnskab 2016 s. 18 <https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/cykler/Sider/Regionalt-cykelregnskab.aspx>

² Region Hovedstaden: Cykelregnskab 2016 s. 24

³ Københavns Kommune: København cyklernes by, cykelregnskab 2016 s. 20 http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pubz/index.asp?mode=detalje&id=1679

⁴ Om supercykelstierne <http://supercykelstier.dk/wp-content/uploads/2018/06/H%C3%A6fte-DK-2018-1.pdf>

Samtidig er borgerne villige til at cykle langt. På Farumruten er cyklisterne gennemsnitlige turlængde ca. 15 km, hvilket svarer til den gennemsnitlige pendlerlængde for beskæftigede i Region Hovedstaden.⁵

Det samlede net på 45 ruter er anslået til at koste 2,2 mia. kr. i anlæg, og en ny samfundsøkonomisk analyse⁶ (maj 2018) viser, at projektet har en intern forrentning på 11% med et afkast, der har en nettonutidsværdi på 5,7 mia. kr. Analysen viser også, at nettet fører til 6 mio. flere cykelture, hvilket både har betydning for sundhed, trængsel og miljø. Bl.a. 40.000 færre sygedage, 1 mio. færre bilture og 1.500 tons mindre CO₂ om året.

Dansk Industri har også fået udarbejdet en analyse (juni 2018), som blandt andet beskriver cykeltrafikkens betydning for hovedstadsområdet. Konklusionen er bl.a., at hvis der kommer 10% færre cykelture i hovedstadsområdet, øges trængselsomkostningerne med 268 mio. kr. Omvendt vil 10% flere cykelture reducere trængselsomkostningerne med 184 mio. kr.⁷

Udover at spille en afgørende rolle for en velfungerende trafikafvikling i hovedstadsområdet opfylder cykling også 11 ud af FNs 17 verdensmål, og for København og hele hovedstadsområdet har cykling en stor international brandingværdi, som har betydning for både turismeudviklingen og tiltrækning af nye virksomheder.

Udviklingen af regionale cykelpendlerruter er ikke blot et dansk hovedstadsfænomen men et arbejde, der pågår i regioner i hele Europa - England, Belgien, Holland m.fl. Også Skåne skal til at etablere regionale cykelpendlerruter, og der er stor interesse i at samarbejde med hovedstadsområdets supercykelstier evt. i forbindelse med Greater Copenhagens trafikcharterarbejde.

Løsning

Der bør både i kommunal, regional og statsligt regi investeres i realiseringen af supercykelstierne visionsplan på de i alt 750 km supercykelsti.

Hvis kommunerne skal løfte en regional trængselsudfordring og ikke blot deres lokale udfordringer, kræver det regional og statslig støtte. Dette gælder både statslig medfinansiering til anlæg og regional eller statslig støtte til det koordinerende fællessekretariatet.

⁵ Region Hovedstaden: Fakta <https://www.regionh.dk/om-region-hovedstaden/fakta/befolkning/Sider/Befolkning.aspx>

⁶ Incentive: Samfundsøkonomisk analyse af supercykelstierne http://supercykelstier.dk/wp-content/uploads/2018/06/Incentive_Samfunds%C3%B8konomisk-analyse-af-supercykelstier.pdf

⁷ Dansk Industri: Effekter af cykling <https://www.danskindustri.dk/brancher/di-transport/analysearkiv/ovrige-analyser/2018/6/effekter-af-cykling/>

Aktører

- Kommuner i hovedstadsområdet såvel som hele Greater Copenhagen
- Region Hovedstaden / Greater Copenhagen
- Staten

Økonomi

Supercykelstinetet i visionsplanen koster 2,2 mia. kr., og den samfundsøkonomiske gevinst er på 5,7 mia. kr. Heraf høster staten det største afkast pga. store sundhedsgevinster (4,6 mia. kr.). Ca. 400 mio. kr. er allerede investeret/bevilget til de etablerede og kommende supercykelstier. Koordineringen af supercykelstisamarbejdet, herunder fællessekretariatet, koster årligt 4. mio. kr. og har indtil nu været støttet af Region Hovedstaden med 75%, mens kommunerne har betalt de resterende 25%.

Tidsplan

Ifølge visionsplanen forventes supercykelstinetet udrullet indtil 2045.⁸

⁸ <http://supercykelstier.dk/wp-content/uploads/2016/03/Visionsplan-for-Supercykelstier-2017-2045.pdf>

5. Udvikling af Nordøstamager i relation til Østlig Ringvej

Problem

I 2030-kommissoriet lægges der op til såvel at understøtte udviklingen af nye byområder for at skabe plads til flere borgere/boliger som til at fremme effektiv mobilitet bl.a. ved at bygge på det arbejde, der udføres med den igangværende forundersøgelse af en østlig ringvej. I København er sammenhængen mellem udviklingen af nye byområder og ny infrastruktur særligt udfordrende på Nordøstamager (inkl. Refshaleøen), hvor der både er et stort potentiale og væsentlige barrierer.

Baggrund/Analyse

En stor del af udviklingspotentialer for at skabe plads til byudvikling og boliger ligger i København på Nordøstamager inkl. Refshaleøen. Området er dog dels dårligt forsynet med infrastruktur og kollektiv trafik, dels præget af en del anlæg og virksomheder, der på grund af forurening eller risiko udgør barrierer for udvikling. De igangværende undersøgelser af østlig ringvej og metro kan skabe grundlag for at fjerne de infrastrukturmæssige barrierer. Der er behov for et parallelt forløb for at fjerne/reducere de miljø- og risikomæssige barrierer. Der bør også ses på at øge rummelighed til byudvikling og væsentlige virksomheder/forsyningsanlæg ved arealudvidelse (overskudsjord). Opgaven er langsigtet, da der er tale om store investeringer, der skal kanaliseres, så de baner vej for byudvikling og boliger. Det kan være flytning eller optimering af anlæg, nye måder at håndtere miljøgener ved boligbyggeri (lovgivning) mm. Det haster med at udstikke retningen, så der ikke træffes dispositioner, der yderligere hindrer den ønskede udvikling i lang tid fremover.

Løsning

Der etableres et samarbejde mellem staten og Københavns Kommune baseret på en aftale om at fjerne/reducere barrierer for byudvikling (herunder boliger), gennem planlægning, revurdering af håndtering af miljøgener, løsning af klimasikring samt udvidelse af rummelighed (opfyld) jf. særskilt initiativ.

Aktører

Staten har den regulerende rolle (planlov, miljølovgivning, regulering af søterritoriet etc.) og er tovholder for østlig ringvej. Grundejere, forsynings- og øvrige virksomheder skal inddrages.

Økonomi

En del analyser er finansieret med forundersøgelsen af østlig ringvej og med kommunens analyse af kollektiv trafikbetjening (KIK2). Kommunen har også udarbejdet analyser ang. stormflod. De statslige og kommunale miljømyndigheder kan bidrage med viden, men der skønnes behov for ekstern konsulentbistand i størrelsesordenen et par mio. kr.

Tidsplan

Arbejdet er væsentligt for beslutninger om infrastruktur, og en tidsplan skal derfor koordineres med det videre forløb for østlig ringvej og metrobetjening. Igangsætning bør ske snarest muligt.

6. Koordination vedr. anlæg i havnen (Nordhavn/Lynetten)

Problem

I København er der potentiale for synergi mellem udviklingen af infrastruktur (østlig ringvej, metro, stormflodssikring, havnens funktion) og byudvikling, der kan forbedre samfundsøkonomien i infrastrukturen og sikre en langsigtet boligforsyning. Der er samtidig behov for nye løsninger til håndtering af forurenede overskudsjord, før denne faktor væsentligt fordyrer eller sågar umuliggør vigtige bygge- og anlægsprojekter. På grund af komplekse myndighedsforhold mv. kan synergi og nye løsninger kun opnås ved en langsigtet koordinering.

Baggrund/Analyse

I København arbejdes der på flere projekter i havneområdet mellem Nordhavn og Lynetten. Forundersøgelsen af en østlig ringvej skal skabe bedre infrastruktur til gavn for hele byen. Kommunens stormflodsplan fra 2017 peger på en ydre sikring af byen på dette sted (inkl. sluseadgang til havnen) som den bedste løsning. Hertil kommer nyttiggørelse af overskudsjord, foreløbig i to mindre projekter mod øst, men med et langt større potentiale. En arealbesparende by- og infrastrukturudvikling genererer store mængder overskudsjord. Nyttiggørelse på land har begrænset kapacitet, så modtagelse af forurenede jord i regionen er hidtil løst ved opfyld i havneområder, men kapaciteten er næsten opbrugt. For at skabe sikkerhed for jordhåndtering og for at hindre at lange transportafstande fordyrer byggeriet, er der behov for en langsigtet plan for lokal nyttiggørelse, der bidrager til at løse samfundsopgaver.

Der vurderes at være synergi og potentielle besparelser ved at koordinere alle de påtænkte anlæg, der kan berøre områderne fra Nordhavn til Lynetten/Refshaleøen. Samtidig kan der skabes rummelighed til og integration med en langsigtet byudvikling, der kan adressere behovet i årene efter de allerede udpegede byomdannelsesområder. Opgaven er langsigtet og kompleks såvel teknisk som juridisk/myndighedsmæssigt. Der er tale om beslutninger, der også vil være afgørende for udviklingen af byen i øvrigt i et perspektiv også på den anden side af 2030.

Løsning

At staten indgår i en fælles afdækning med Københavns Kommune om potentialet ved at samtænke opfyld i havnemundingen mellem Nordhavn og Lynetten i forhold til at skabe bedre infrastruktur (østlig ringvej og metrobetjening), stormflodssikring af København og fremtidige perspektiver i byudvikling. Arbejdet skal integrere håndtering (nyttiggørelse) af overskudsjord fra projekter såvel i som udenfor dette område, så den samlede udfordring med overskudsjord kan løses lokalt og endvidere ses i sammenhæng med initiativ vedr. Nordøstamager.

Aktører

Staten er overordnet myndighed (regulering af søterritoriet/havnen, planlov etc.), mens kommunen har den lokale kompetence. By & Havn samt evt. berørte grundejere skal inddrages.

Økonomi

En del analyser er finansieret med forundersøgelse af østlig ringvej og med kommunens undersøgelser af kollektiv trafikbetjening (KIK2) samt stormflodssikring. Analyser om jordhåndtering er udarbejdet af Københavns Kommune. Efter en indkredsning af løsningsmuligheder er der behov for yderligere konkrete analyser. De statslige og kommunale myndigheder samt By & Havn kan bidrage med eksisterende viden. Der skønnes behov for teknisk konsulentbistand i størrelsesordenen 2-3 mio. kr.

Tidsplan

Igangsætning af arbejdet bør ske snarest muligt, så resultaterne kan indgå i beslutninger om infrastruktur og udvikling af de tilstødende områder. Det vil kunne influere på økonomien heri. Kapaciteten til forurenede jord i hovedstadsområdet skønnes opbrugt i 2020 og Københavns Kommune har fremsat forslag til løsninger på kort sigt til optagelse i Fingerplan 18 i indeværende år.

7. Greater Copenhagen som sammenhængende arbejdsmarkedsregion – bedre rammer for formidling af job til ledige på tværs af kommunegrænser

Problem

Det er en udfordring, at kommunernes jobcentre kun i begrænset omfang understøtter, at ledige kan anvise job i andre kommuner. Manglende samarbejde på tværs af kommunegrænser betyder, at for få ledige kommer i arbejde, at ansøgerfeltet til virksomhedernes jobs er for lille, at jobmatch ikke er optimalt, og at virksomhederne dermed ikke har de mest produktive medarbejdere. Uden et øget regionalt samarbejde er det svært at understøtte ambitionerne i regeringens udspil om kvalificeret arbejdskraft, der bl.a. sætter fokus på skærpede krav til lediges geografiske mobilitet.

Baggrund/Analyse

Antallet af forgæves rekrutteringer for virksomheder placeret i Region H og Region Sjælland er steget fra knap 3.000 stillinger i efteråret 2010 til ca. 9.500 stillinger i efteråret 2017. Det indikerer begyndende rekrutteringsudfordringer og risici for flaskehalse inden for specifikke brancher. Samtidig ses det, at hvor Københavns Kommune har relativt mange ledige akademikere, så har det øvrige Region H relativt mange ledige ufaglærte. Det indikerer, at der kunne være synergi i at understøtte, at kommunerne øger samarbejdet omkring rekruttering på tværs af regionen.

Det nye refusionssystem understøtter, at kommunerne har fokus på at få egne ledige i job hurtigst muligt. Dette giver en god incitamentsstruktur for kommunerne i forhold til at få egne ledige i job, men kan samtidig udgøre en udfordring i forhold til det tværkommunale samarbejde, da den enkelte kommune har et klart økonomisk incitament til at matche *egne* ledige med de virksomheder, der henvender sig for at rekruttere arbejdskraft, frem for ledige fra andre kommuner – også selvom disse måtte være bedre kvalificeret. Det kan i sig selv være hensigtsmæssigt for at understøtte, at flest muligt kommer i job og modvirke langtidsledighed, men samtidig kan det medføre, at geografiske ubalancer i fx akademikerledigheden (primært koncentreret omkring universitetsbyerne), heller ikke bliver løst, fordi kommuner, der ikke har ledige akademikere, heller ikke har et økonomisk incitament eller gensidig interesse i at afhjælpe de kommuner, der har ledige akademikere - uagtet de dokumenterede vækstgevinster for SMV'er. Dette er dog en udfordring, der skal løses udenom refusionssystemet, men sammenhængen er nævnt for at forstå, hvorfor der er behov for at understøtte tværkommunalt samarbejde omkring rekruttering.

I de senere år er der igangsat en række tværkommunale indsatser for at imødekomme virksomhedernes rekrutteringsbehov og for at få ledig arbejdskraft i arbejde. De tværkommunale samarbejder udfordres af følgende to problemstillinger, som staten er en nødvendig part i at løse:

- *It-understøttelse:* Kommunernes it-systemer på beskæftigelsesområdet taler ikke sammen og understøtter derfor ikke samarbejdet, da jobcentre i én kommune ikke har overblik over de nødvendige oplysninger på ledige i andre kommuner. Skal jobcentrene levere et effektivt jobmatch til de virksomheder, som efterspørger arbejdskraft, er der behov for at jobcentrene udover adgang til CV'er også har indsigt i, hvorvidt borgerne er motiverede og fx møder op til aktivering. Der er behov for, at staten understøtter, at der findes en digital løsning, som sikrer fuld integration af relevante oplysninger kommunerne imellem. Der er herunder behov for, at staten giver klare rammer for, hvordan EU databeskyttelsesforordningen skal fortolkes, så et it-system kan udvikles under hensyntagen hertil.
- *Indsatser på området er små, fragmenterede og midlertidige:* Der findes allerede i dag en lang række tværkommunale rekrutterings- og opkvalificeringstiltag, men langt de fleste indsatser er projektorienterede, i mindre skala samt finansieret af midlertidige bevillinger. Det gør det vanskeligt for erhvervslivet at navigere i og dermed også at gøre effektivt brug af. Samtidig gælder det, at en række kommuner står uden for indsatserne, da de ikke har økonomiske incitamenter for at deltage. Der er behov for, at staten støtter op om målsætningen om, at virksomhederne oplever én indgang til jobformidlingen på tværs af kommuner i Greater Copenhagen.

Løsning/målsætning

Målsætningen er at skabe et sammenhængende arbejdsmarked på den danske side af Greater Copenhagen gennem en samtænkning af den tværkommunale jobformidling, således at virksomheder oplever én indgang - uanset hvilke typer af arbejdskraft, de har brug for – inden for Greater Copenhagen. Det kræver, at der findes løsninger på de to udfordringer skitseret ovenfor.

Aktører

Beskæftigelses- og Integrationsministeriet: Sikre regel- og lovændringer hvor nødvendigt samt tage ansvar for, at der etableres et it-system, der understøtter et sammenhængende arbejdsmarked.

Kommuner i Greater Copenhagen: Skal sikre implementering af indsatsen.

Økonomi

Skal afdækkes i det videre forløb

Tidsplan

Skal afdækkes i det videre forløb

8. Øresundsmetro

Problem

København og Greater Copenhagen halter bagefter sammenlignelige metropoler, når der måles på økonomisk vækst og produktivitet. Med åbningen af Femernforbindelsen i 2028 forventes markant flere internationale godstog over Øresund. Samtidig har Sverige planer om højhastighedstog fra Stockholm til Malmø/Københavns Lufthavn, der kan køre videre til Hamborg. Begge dele vil skabe kapacitetspres på jernbanen på Øresundsbroen, hvilket er en udfordring for ønsket om at integrere arbejdsmarkedet på tværs af Øresund og skabe storbyeffekter, som vil øge produktiviteten og væksten i Greater Copenhagen. Der er derfor brug for løsninger, der kan øge jernbanekapaciteten over Øresund (*der henviser også til forslag nr. 9 om udvidelse af Københavns lufthavn og styrket rutetilrækningsindsats*).

Baggrund/Analyse

Københavns Kommune og Malmø Stad har siden 2012 undersøgt mulighederne for en metroforbindelse med afgang hvert 1,5 min. og en rejsetid mellem København H og Malmø Centralstation på ca. 20 min. Den seneste Rambøll-analyse (2018) viser, at ved at løfte en del af den lokale og regionale pendlertrafik fra Øresundstoget over i en Øresundsmetro skabes plads til det mere gods på jernbane, der følger af åbningen af Femernforbindelsen. Dermed understøttes målsætningen om mere miljø- og klimavenlig godstransport. Samtidig skabes bedre plads til fremtidige højhastighedstog fra Stockholm, der understøtter udviklingen af Københavns Lufthavns dækningsområde. En Øresundsmetro kan således bidrage til en mere effektiv udnyttelse af både Øresundsbroen og Femernforbindelsen.

Effekten af den kortere rejsetid med en Øresundsmetro (sammenlignet med Øresundstoget over broen) er, at tilgængeligheden på tværs af Øresund, indenfor 60 min. rejsetid, øges markant. Således øges antallet af mennesker, der kan nå hinanden indenfor 1 times rejsetid fra hhv. København H og Malmø Centralstation, fra 1,3 til 2,3 mio. i 2035. En tættere sammenhæng i Greater Copenhagen og skabelsen af et reelt sammenhængende byområde kan skabe såkaldte storbyeffekter, der kan højne produktiviteten og væksten for hele regionen. OECD har i en analyse fundet, at produktiviteten pr. medarbejder i gennemsnit er ca. 10 pct. højere i metropoler med 2-5 mio. indbyggere sammenlignet med metropoler med 1-2 mio. indbyggere. I hovedstaden vil det svare til et øget BNP på over 80 mia. kr. De positive effekter opstår især pga. mulighederne for specialisering og bedre match mellem arbejdsgiver og arbejdstager og herigennem også et højere investeringsniveau i regionen som følge af højere afkast.

En Øresundsmetro ligger på EU's TEN-T ScanMed korridor, hvor også Øresundsbroen og Femernforbindelsen er placeret. Dermed bidrager Øresundsmetro til bedre tilgængelighed mellem Skandinavien og Centraleuropa. En Øresundsmetro er en del af Greater Copenhagen's fælles Trafikcharters strategiske indsatsområder.

Løsning

København og Malmø er i fase 4 af projektet og gennemfører yderligere analyser frem til 2020. Den danske og svenske stat bør igangsætte en strategisk analyse af en Øresundsmetro for at konkretisere yderligere, hvordan en Øresundsmetro kan anlægges, finansieres og organiseres.

EU's kommende Connecting European Facilities (CEF) program (2021-2027) er under udvikling. CEF kan evt. medfinansiere en Øresundsmetro, hvis den danske og svenske stat fremmer, at tværnationale metroforbindelser vil være støtteberettigede i det kommende CEF-program.

Aktører

Københavns Kommune og Malmø Stad skal godkende, at man ønsker at fremme en Øresundsmetro og dermed integrere den i det lokale trafiksystem på begge sider af Øresund.

Overborgmesteren og Malmøs borgmester har etableret Øresundsmetro Executive, der er et råd bestående af fremtrædende danske og svenske erhvervsledere og repræsentanter fra fagbevægelsen og forskningsverdenen. Formålet med rådet er at udvikle og fremme en Øresundsmetro med henblik på et mere sammenhængende arbejdsmarked.

Det forudsættes, at København og tilsvarende Malmø på svensk side indleder dialog med Finansministeriet og Transport-, Bygning- og Boligministeriet for at få Øresundsmetro på den nationale dagsorden. Hertil, at de to stater indleder dialog med henblik på en strategisk analyse.

Økonomi

En Øresundsmetro forudsætter anlæg af en ny metrolinje mellem København H og Prags Boulevard på Amager. Denne forbindelse undersøges aktuelt af Københavns Kommune i den såkaldte KIK2-analyse, der afrapporteres i efteråret 2018.

Anlægsprisen for en Øresundsmetro er estimeret til 28-30 mia. DKK inkl. 50% korrektionstillæg. En Øresundsmetro vil i overvejende grad være brugerfinansieret (ca. 19 mia. DKK), hertil evt. EU CEF-bidrag (ca. 2 mia. DKK) samt dansk/svensk statsligt bidrag (6-8 mia. DKK samlet, dvs. 3-4 mia. DKK hver) fx i form af provenu fra Øresundsbroen, når den er tilbagebetalt efter 2035.

Tidsplan

En Øresundsmetro vurderes at kunne bygges på ca. 6-7 år. En tentativ tidsplan er:

- 2018-2020: København og Malmø gennemfører yderligere analyser.
- 2021-2023: Den danske og svensk stat gennemfører en tværnational strategisk analyse.
- 2023-2025: Politisk principbeslutning om en Øresundsmetro i Danmark og Sverige.
- 2025-2028: VVM, anlægslov mv.
- 2028-2035: Anlæg af en Øresundsmetro.

9. Udvidelse af Københavns lufthavn og styrket rutetiltrækningsindsats

Problem

Ifølge task force for bedre erhvervsvilkår i København er Københavns lufthavns største udfordring at fastholde positionen som et internationalt knudepunkt (hub) for flytrafik. Analyser viser, at lufthavnen er presset af bl.a. øget konkurrence fra andre lufthavne i Norden og Europa generelt. Dette kan have betydning for regionens virksomheder, herunder tiltrækning af investeringer, talenter og turister.

Hertil kommer behov for at udbygge Kastrup Station for at fjerne flaskehalsproblemer og styrke jernbaneinfrastrukturen, der sikrer bedre tilgængelighed til lufthavnen. Samt at øge jernbanekapaciteten over Øresund for at imødegå kapacitetspres på broen som følge af flere internationale godstog efter åbning af Femernforbindelsen og svenske højhastighedstog fra Stockholm til Malmø/Københavns Lufthavn (*der henvises også til forslag nr. 8 vedr. Øresundsmetro*).

Baggrund/Analyse

Københavns Lufthavn indgår som anbefaling fra Task force for bedre erhvervsvilkår i København som en prioriteret strategisk indsats. Lufthavnens vækstplan, "Expanding CPH", har som mål at øge passagertallet fra ca. 30 mio. passagerer i dag til 40 mio. om året i 2030.

Lufthavnen udfordres aktuelt bl.a. ved en negativ *hub*-udvikling, hvor fx Stockholm og Oslo oplever vækst. Samtidig har Stockholm og Oslo højere passagervækstrater end København. Lufthavnen understøttes af rutetiltræknings- og destinationsmarkedsføringsprogrammerne *Global Connected* (nationalt program), hvor *Greater Copenhagen Connected* har en udførende strategiske rolle. Programmet administreres af Wonderful Copenhagen (WOCO), men bevillingerne udløber i 2018.

Expanding CPH peger konkret på behov for at tiltrække nye ruter, flere passagerer og udvikle lufthavnens dækningsområde, hvis den skal fastholde og udvikle sin hub-funktion. Hertil udvidelse af lufthavnens dækningsområdet med kortere rejsetider til/fra lufthavnen, samt løsning af både nuværende og kommende flaskehalsproblemer ved lufthavnen. Øresundsbanen mellem lufthavnen og Hovedbanegården har den laveste punktlighed i Danmark. Flaskehalsproblemer opstår, når persontog venter på hinanden, eller der kommer godstog til og fra Øresundsbroen. Når Femernforbindelsen åbner i 2028, øges antallet af godstog, ligesom højhastighedstog fra Stockholm til Malmø/Københavns Lufthavn, der potentielt kan køre videre til Hamborg, vil presse kapaciteten yderligere efter 2040. Højhastighedstog vil bidrage til at udvikle lufthavnens dækningsområde og dermed kundegrundlag.

Løsning

- Behov for at for at fastholde og udvikle rutetiltrækning- og destinationsmarkedsføringsprogrammerne Global Connected og Greater Copenhagen Connected, herunder markedsføring af regionens kultur- og turisttilbud. Ændringerne af erhvervsfremmesystemet, der træder i kraft fra årsskiftet, gør den fremtidige finansiering og beslutningskraft uklar, jf. bemærkninger under punkt 12 om hovedstadens erhvervsmæssige styrkepositioner.
- Statslig prioritering af udbygning af Kastrup Station og Ring Syd-projektet (udbygning af Ørestad Station, "fly-over" ved Ny Ellebjerg og udbygning af Glostrup Station) for at øge forudsætningerne for bedre tilgængelighed til lufthavnen. Beslutningsgrundlaget er klart, men der mangler prioritering af midler til anlæg. Projekterne indgår i statens trafikplan 2017-2032.
- Igangsættelse af tværnational statslig undersøgelse af en Øresundsmetro, der kan aflaste baneinfrastrukturen ved lufthavnen og dermed give bedre plads til fremtidige højhastighedstog og internationale godstog, uden at mobiliteten mellem Sydsverige og Danmark forringes. En Øresundsmetro bidrager til et større lokalmarked og et mere robust baneinfrastruktursystem, som er attraktivt når nye direkte flyruter skal tiltrækkes, jf. forslag 8.

Aktører

Staten bør sammen med parterne i Global Connected og Greater Copenhagen Connected fremtidssikre rutetiltræknings- og destinationsmarkedsføringsprogrammerne. Hertil bør staten prioritere den nødvendige udbygning af baneinfrastrukturen og dermed bedre tilgængelighed til lufthavnen, ligesom der bør igangsættes en analyse sammen med den svenske stat om en Øresundsmetro i samarbejde med lokale og regionale parter i Greater Copenhagen.

Økonomi

Staten prioriterer midler til Global Connected og Greater Copenhagen Connected. Københavns Kommunes bevillinger (2 mio. kr. /p.a.) til *Greater Copenhagen Connected* udløber ved udgangen af 2018.

Staten bør prioritere udbygning af Kastrup Station og anlæg af Ring Syd-projektet. Hertil prioritere midler til en analyse sammen med den svenske stat af en Øresundsmetro.

Tidsplan

Der forventes en afklaring af partnersammensætningen og budgettet bag *Greater Copenhagen Connected* i løbet af 2018, herunder statens og private investorers bidrag.

Statens trafikplan 2017-2032 inkluderer udbygning af Kastrup Station og Ring Syd-projektet, men det er uklart, hvornår og i hvilket omfang projekterne realiseres.

København og Malmøs projekt om Øresundsmetro fortsætter indtil september 2020.

10. International House Copenhagen/International Citizen Service

Problem

International House (IH) er etableret som én indgang for nye internationale borgere i 31 kommuner i Greater Copenhagen og har som mål at gøre det nemt at bosætte sig og få en god start i Danmark. IH samler indgangen til indrejsemyndigheder (International Citizen Service (ICS)) med øvrige services, fx jobs til medfølgende ægtefæller, bolig, skole og netværksskabelse.

Statsforvaltningen – som udsteder de centrale papirer til internationale borgere - er afgørende for ICS's succes, men Statsforvaltningen har siden marts 2016 reduceret sin tilstedeværelse betragteligt og har udlagt dele af ICS til anden lokalitet. Det medfører en stor forringelse af services for EU-borgere, der reelt set ikke oplever én indgang, men derimod frustration og forvirring over organiseringen samt øget ventetid.

Baggrund/Analyse

Forskning peger på, at tiltrækning og fastholdelse af internationale medarbejdere og deres familier er afgørende for danske virksomheders konkurrenceevne og produktivitet. Det er samtidig godt for de offentlige finanser. En gennemsnitlig højtuddannet indvandrer med partner, som bliver i Danmark i otte år, vil over den periode bidrage med i alt 1,9 mio. kr. til det offentlige. Dette peger på, at det er afgørende at sikre en effektiv og smidig modtagelse af internationale tilflyttere og herunder sikre, at de ved deres ankomst præsenteres for *øvrige services*, som bidrager, til at de bliver længst muligt i landet.

Målsætningen udfordres af utilstrækkelig tilstedeværelse fra statens side. Siden etableringen af ICS har der været en stadig stigende efterspørgsel på indrejse services på 10-15% årligt. De øvrige partnere i ICS har tilpasset og/eller opnormeret deres tilstedeværelse for at imødekomme efterspørgslen, mens Statsforvaltningen omvendt har reduceret sin tilstedeværelse fra 2 til 5 dage om ugen og samtidig ikke tilbyder straksbehandling. Det betyder øget ventetid på sagsbehandlingen, og at størstedelen af de EU-borgere, som skal til Statsforvaltningen, bliver henvist til Statsforvaltningen på Ellebjergvej for herefter at skulle tage til ICS i Gyldenløvesgade.

I praksis har ændringerne medført, at antallet af sagsbehandlinger er faldet fra omkring 225 borgere om ugen til ca. 40 borgere. Den ugentlige efterspørgsel er på ca. 300 EU-sagsbehandlinger. ICS i International House foretog i 2017 knap 19.000 indrejser af internationale borgere. Heraf blev de ca. 16.000 indrejst til Københavns Kommune, mens de resterende ca. 3000 blev indrejst til de 31 partnerkommuner i Greater Copenhagen. Ca. halvdelen af de internationale borgere er EU-borgere, som skal forbi Statsforvaltningen, før de kan modtage andre services fra kommunen.

Løsning/målsætning

At staten og kommunerne i Greater Copenhagen tilslutter sig en fælles dagsorden om, at International House skal tilbyde én indgang til *International Citizen Service* såvel som *øvrige services* som bidrager til en soft landing og fastholdelse af international arbejdskraft i regionen.

Konkret indbefatter det, at staten skal tage beslutning om en model og organisering af samarbejdet mellem Statsforvaltningen og ICS, som sikrer, at ICS udgør én indgang for myndighedsbehandlingen, herunder bakke op ift. at sikre et nemt og effektivt modtagelsesapparat fx ved at indgå i fælles digitale indrejseløsninger og gå i samarbejde med relevante offentlige og private aktører om en sprog- og hjemmesidepolitik, som sikrer optimale brugerrejser for de internationale arbejdstagere, studerende og ægtefæller. Kommunerne skal til gengæld tilbyde relevante *øvrige services*, som bidrager til en soft landing og fastholdelse.

Aktører

Statsforvaltningen, aktører i ICS, erhvervsorganisationer, kommuner i Greater Copenhagen og øvrige aktører i IH.

Økonomi

Skal afdækkes i det videre forløb

Tidsplan

Tiltagene kan med fordel vedtages/igangsættes 2018-2019

11. Partnerskaber om tiltrækning af internationale forskningskompetencer og forskningsmiljøer

Problem

Det er afgørende, at Danmark har internationale videnmiljøer og uddannelser, som kan tiltrække og uddanne de bedste studerende og forskere fra hele verden. København er mindre international end andre sammenlignelige metropoler, når det gælder andelen af internationale borgere, og samtidig er de generelt lavere uddannede. Der er derfor behov for en forstærket indsats mhp. at tiltrække internationale videnmiljøer og kerneforskere, som kan bidrage til et højt specialiseret internationalt miljø i København (jf. anbefaling fra Task force for bedre erhvervsvilkår i København).

Baggrund/Analyse

Adgang til internationalt ledende forskningsmiljøer er af væsentlig betydning for talentudvikling, innovation i virksomhederne og en væsentlig konkurrenceparameter ift. tiltrækning af internationale udviklingsafdelinger. Samtidig kan internationalt førende forskningsmiljøer bidrage til et øget hjemtag af EU-midler med en yderligere positiv effekt på forskningsmiljøerne.

København og Greater Copenhagen har allerede flere internationalt ledende forsknings- og udviklingsmiljøer med erhvervsrelevans, fx inden for fødevarer & fermentering, kvanteteknologi samt metabolisme & diabetes. Samtidig har København gode rammebetingelser for at fastholde og tiltrække højt kvalificeret arbejdskraft, fx i form af høj livskvalitet, højt uddannelsesniveau samt muligheder for en international karriere.

Der foregår i dag indsatser for at tiltrække talenter og midler til regionens universiteter, men der eksisterer ikke i dag målrettede tværgående indsatser for at tiltrække signifikante internationale vidensmiljøer, som bidrager til talentudviklingen.

DI-Global har peget på Singapore som eksempel på "best practice" inden for tiltrækning af talenter. I 1998 satte Singapore et mål om at tiltrække 10 udenlandske universiteter over en 10-årig periode. Det er fx lykkedes at tiltrække filialer af universiteter fra fx. USA, Australien og Kina. I 2002 blev målsætningen udvidet med et mål om at tiltrække 150.000 fuldt selvfinansierende internationale studerende i 2015. Som resultat af denne indsats er andelen af internationale studerende i Singapore på op mod 18 pct. Fra danske universiteter er der samtidig eksempler på, hvordan tiltrækning af kerneforskere og enheder til eksisterende universiteter kan have stor indflydelse på forskningshøjden og hjemtag af EU-midler til det pågældende universitet.

I et formaliseret og tværgående samarbejde kan man bl.a. fokusere på tiltrækning af forskere og forskningsenheder fra Storbritannien, der som følge af Brexit ønsker et styrket tilhørsforhold til førende forskningsmiljøer i et fuldgyldigt EU-land som Danmark. Her vil man kunne trække på erfaringerne fra indsatsen med at få det Europæiske Lægemiddelagentur (EMA) til at placere sig i København, hvor man også samarbejdede på tværs af statslige, regionale, kommunale og private aktører om et fælles bud.

Løsning

Staten skal sætte sig i spidsen for en indsats, som har til formål at afdække interessen og mulighederne for at tiltrække flere internationale kerneforskere og vidensmiljøer til København som en del af en talenttiltrækning- og udviklingsindsats. Det skal ske i dialog med vidensinstitutioner, investeringsfremmeaktører, virksomheder og Københavns Kommune. Partnerskaberne kan med fordel bygge videre på den tiltrækningsindsats vidensinstitutionerne allerede har igangsat.

Aktører

Staten (Projekter) skal stille sig i spidsen for at udvikle partnerskabet; udvikle modeller for tildeling af forskningsmidler, f.eks. i form af forskerstipendieordninger, som støtter op om ambitionen; bidrage med branding

Universiteterne i Greater Copenhagen skal understøtte visionen i deres HR-strategi; bidrage til at definere indsatsområder, bidrage med konkrete ansættelser.

Virksomheder m.fl. skal bidrage til at definere indsatsområder og til at synliggøre København som en attraktiv karrieredestination.

Investeringsfremmeaktører som Copenhagen Capacity skal bidrage med markedsføring af Greater Copenhagen

Københavns Kommune skal synliggøre de modtagelsesservices kommunen stiller til rådighed for internationale tilflyttere samt bidrage med services som fx formidling af studiejobs mv., som bidrager til at fastholde de udenlandske studerende i regionen.

Økonomi

Skal afdækkes i det videre forløb

Tidsplan

2018/2019: Opbygge partnerskaber og afdække mulige forskningsområder, universiteter etc., der kunne være mål for en fokuseret indsats.

2019- : Igangsætte indsats

12. Understøtte hovedstadsområdet erhvervmæssige styrkepositioner

Problem

Københavns Kommune har erhvervmæssige styrkepositioner inden for fx life science, clean tech, kreative brancher, fintech, turisme etc., som bidrager til vækst og beskæftigelse. København er dog udfordret af at være mindre erhvervmæssigt specialiseret end konkurrerende byregioner og have færre vækstiværksættere. Det påpeges ofte som en væsentlig årsag til, at København har sværere ved at tiltrække udenlandske virksomheder og højtuddannede.

Baggrund/Analyse

Der er behov for et nationalt fokus på at styrke hovedstadens specialisering og på at understøtte de agglomerationseffekter, som er med til at skabe vækst i hovedstaden – og resten af landet. Dette kan med fordel ske i nært samspil i fx branchemæssige indsatser mellem regeringen og Københavns Kommune, som det også for nyligt er blevet påpeget af Task forcen for bedre erhvervsvilkår i København.

Agglomeration af virksomheder, aktiviteter og mennesker medfører bl.a. en række produktivitetsfordele, bl.a. fordi det bliver lettere og dermed også billigere at få adgang til den nyeste viden, infrastruktur, arbejdskraft og services. Det handler derfor om at sikre at disse agglomerationseffekter understøttes bedst muligt. Det styrker ikke blot erhvervslivet i området, men er også en afgørende betingelse for at tiltrække udenlandske investeringer, kapital og talent til hovedstaden og Danmark. Life science klyngen er et godt eksempel. Hovedstaden er attraktiv, fordi man her finder verdensklasse, specialiseret forskning, adgang til talent, store såvel som små life science virksomheder. Dette kombineret med god infrastruktur, adgang til internationale skoler, livability etc understøtter produktiviteten i branchen og er med til at tiltrække nye investeringer. Men inden for alle styrkepositioner er der rammebetingelser, som kan forbedres – i tilfælde af life science handler det bl.a. om betingelserne for skalering af iværksættere. Det er afgørende at disse rammebetingelser hele tiden sættes under lup.

Ud over at sikre de gode rammebetingelser for hovedstadens styrkepositioner handler det om at understøtte branding af hovedstadens styrker internationalt. Her har andre metropoler og regeringer været i gang længere end hovedstadsområdet og fået et forspring, som skal indhentes. Her har man igennem Greater Copenhagen samarbejdet og Copenhagen Capacity vist gode resultater især ift. talenttiltrækning. Men også Københavns samarbejde med staten om fx P4G

og C4o er med til at brande hovedstadens styrkepositioner og kvaliteter som en grøn og liveable by.

Løsning

Hovedstadsstrategien skal være med til at sikre, at København fortsat er en attraktiv by for borgere, virksomheder og byens gæster. Kommissoriet peger på, at hovedstadsområdet har et stærkt udgangspunkt med styrkepositioner inden for bl.a. life science, finanssektoren, det maritime område og turisme/kreative erhverv. Her er det afgørende, at staten fortsat understøtter specialiseringen i hovedstadsområdet ved ikke bare at understøtte fx infrastruktur og forskningsmæssige styrker, men også sikre betingelserne for tætte samarbejder mellem forskning og erhvervsliv i klyngeorganisationer, sikre finansiering til anbefalinger fra regeringens vækstteams samt styrke rammerne for vækstiværksætter inden for hovedstadsområdets styrkepositioner etc. En række af disse tiltag har tidligere været finansieret af regionale midler og strukturfondsmidler. Som anbefalet af Task force for bedre erhvervsvilkår i København bør understøttelse af rammebetingelserne basere sig på solide vurderinger af effekterne på vækst, og indsatser skal igangsættes i nært samspil med erhvervsorganisationer.

Derudover skal staten være med til at støtte branding af Greater Copenhagens styrker med henblik på at tiltrække talent, turister og investeringer. Dette kan se ved mere generelle brandingtiltag fx i regi af Greater Copenhagen. Forsat støtte til udvikling af storbyturisme gennem Wonderful Copenhagen og investeringsfremme gennem Copenhagen Capacity anses i lyset af forenklingen af erhvervsfremmesystemet som værende afgørende for at høste hovedstadens potentiale for internationalisering.

Samtidig er det afgørende, at staten understøtter, at hovedstaden fortsat kan afvikle og tiltrække udvalgte events, som kan være med til at sætte hovedstaden – og resten af Danmark – på verdenskortet over for talenter, investorer, turister etc., fx Techfestival, TechBBO, store sportsevents som Tour de France og EM i fodbold, store kongresser etc.

Aktører

Staten (Projektejer) skal prioritere klyngeorganisationer inden for hovedstadens styrkepositioner, tiltrækning af events og kongresser, eksportfremmeindsatser, investerings- og talenttiltrækning. *Copenhagen Capacity skal* bidrage med markedsføring af Greater Copenhagen over for investorer og talent.

Københavns Kommune skal være aktiv samarbejdspartner i Greater Copenhagen og bidrage til branding af hovedstadsområdets styrkepositioner.

Økonomi

Skal afdækkes i det videre forløb

Tidsplan

Skal afdækkes i det videre forløb

13. København som digital frontløber

Problem

Regering og Københavns Kommune deler en vision om, at København – og Danmark - skal være en digital hub og være førende inden for innovative Smart City- og andre IoT løsninger. EU-Kommissionens beregninger viser, at 5G internet i hele EU vil skabe grobund for nye teknologier, men det tyder på, at København pt. sakker bagud. Det kan betyde, at Danmark går glip af muligheder for at tiltrække investeringer og skabe gode rammer for mere innovation i virksomhederne. Skal København være en digital frontløber kræver det fra det offentliges side, at der 1) opsættes gode rammer for udbygning af den digitale infrastruktur, herunder skabes mere fleksible muligheder for kommunerne til at fastsætte masteleje, 2) at det offentlige bidrager til at styrke efterspørgselsiden efter smart city og IoT løsninger samt 3) at der sikres en agil regulering, som ikke spænder ben for udbredelse af virksomhedernes digitale løsninger og forretningsmodeller.

Baggrund/Analyse

Københavns er en af verdens førende byer inden for digital innovation, og københavnere hører til blandt de mest digitalt parate borgere i verden. I forhold til den digitale udbygning tyder det dog på, at København pt. sakker bagud i forhold til fx Oslo og Stockholm.

Da 5G-antener har en kortere rækkevidde end de eksisterende, vil udrulning af 5G betyde et øget behov for master og antenner. Energistyrelsen anviser i deres "Vejledning om markedsløse ved udlejning af arealer til brug for digital infrastruktur" 3 metoder for kommunerne til at opgøre den pligtige markedsløse. Da der i Københavns Kommune eksisterer et marked for masteleje fastsættes prisen på udlejning af arealer til mobilantener med udgangspunkt i sammenligningslejemål, mens kommuner med et mere spinkelt befolkningsgrundlag kan tage udgangspunkt i den offentlige vurdering. Københavns Kommune ønsker at skabe de bedste og billigste rammer for en effektiv digital infrastruktur i København og henstiller derfor til, at Energistyrelsen ser på, hvorvidt der kan skabes mere fleksible muligheder for kommunerne til at fastsætte masteleje.

En anden barriere for udrulning af 5G er, at efterspørgselsiden halter bagefter, og at der endnu ikke er nok gode ideer og business cases for anvendelse af 5G. Københavns Kommune vil gerne bidrage til at stimulere efterspørgselsiden og business casen for 5G. Det kan ske ved at se på, hvordan 5G kan bidrage til at udnytte effektiviseringsmuligheder og vækstpotentialet via udvikling af bl.a. smart cities og smart energi – som der også opfordres til i aftalen om fremtidens telepolitik. Københavns Kommune efterspørger omvendt, at staten forpligter sig til at vurdere, hvordan staten via sine indkøb kan stimulere efterspørgslen efter 5G i København, og at staten herunder afsætter midler til at skabe et miljø for test af nye 5G tjenester i Danmark.

I tilknytning til behovet for at skabe gode rammer for udbygning af den digitale infrastruktur peger bl.a. Task force for bedre erhvervsvilkår i København på, at virksomhederne i stigende grad vil opleve, at nationale og/eller kommunale regler/eller fortolkning af regler står i vejen for virksomhedernes test af nye digitale forretningsmodeller og løsninger. Med afsæt i den fælles målsætning om at være blandt de førende nationer inden for smart city ser Københavns Kommune gerne, at der indgås partnerskab med staten om at se på uhensigtsmæssig regulering inden for udvalgte byrelevante områder. Et sådant samarbejde kunne fx forankres i BLOXHUB.

Løsning

At regeringen og Københavns Kommune indgår en fælles målsætning om at arbejde for at styrke og udbygge Københavns position som digital frontløber ved at:

- arbejde for at skabe gode betingelser for udrulning af en 5G infrastruktur, herunder at Energistyrelsen ser på, hvorvidt der kan skabes mere fleksible muligheder for kommunerne til at fastsætte masteleje
- staten afsætter midler til at skabe et miljø for test af nye 5G tjenester, smart city og IoT løsninger i partnerskab med kommuner, erhvervsliv og vidensinstitutioner. Dette kan bidrage til at øge efterspørgslen på nye løsninger og dermed skaber en bedre business case for udrulning af 5G. Bylaboratorier som DOLL i Albertslund, Street Lab i København og Cyber Security Lab i Vallensbæk kan med fordel spille en afgørende rolle i dette testmiljø i relation til test og udvikling af ny teknologi til at løse byrelevante udfordringer.
- staten tager initiativ til at indgå i et partnerskab om en agil regulering, som ikke står i vejen for nye digitale løsninger og forretningsmodeller. Københavns Kommune ser gerne på, hvordan kommunen kan indgå i partnerskabet i relation til byrelevante områder bl.a. gennem Københavns Kommunes innovationshus.

Aktører

Staten, Energistyrelsen, kommuner, universiteter, bylaboratorier, teleselskaber og andre virksomheder.

Økonomi

Skal afdækkes i det videre forløb

Tidsplan

Skal afdækkes i det videre forløb.

14. Grøn regulering: miljøzone, dieselbiler, roadpricing mv.

Problem

Årligt dør 550 indbyggere i Københavns Kommune på grund af luftforurening. Der kommer flere og flere biler i København, og en stor del af dem sviner lige så meget i bykørsel, som de gjorde i 2010. Flere internationale undersøgelser viser, at selv nye dieselbiler udleder markant mere NO_x, end de er godkendt til. Det går ud over borgernes sundhed. Luftforurening er et problem, der optager Københavnerne meget. Samtidig oplever København og hovedstadsområdet stigende trængsel, der har stor negativ effekt for borgere og virksomheder.

Baggrund/Analyse

Luftforurening er grundigt belyst af bl.a. Århus Universitet. Københavns Kommune har næsten udtømt de muligheder, kommunen har for at reducere den lokale luftforurening. Københavns Kommune har bl.a.:

- Sat filtre på ca. 300 busser, så der i 2019 kun er 50 busser tilbage i København, som ikke overholder nyeste miljøstandard (Euronorm 6) eller er elbusser. Filtrene reducerer NO_x- og partikeludledningen for hver enkelt bus med over 90%. Staten har medfinansieret projektet.
- Besluttet at alle nye busser fra 2019 skal være elbusser eller tilsvarende. De to første buslinjer kommer i december 2019 (2A og 18).
- Investeret i egne elbiler (90% er el- eller brintbiler).
- Stillet krav til, at den transport, der udføres for Københavns Kommune, foretages med biler af høj miljøstandard (Euronorm 5).

Hovedparten af luftforureningen i København stammer fra kilder i andre kommuner/lande. For at reducere luftforureningen, er der behov for yderligere tiltag, som også får effekt udenfor Københavns Kommune, men hvor der fokuseres på København. Det kunne for eksempel være tiltag på trafikområdet (miljøzone, miljøparkering, elbiler) eller på brændeovnsområdet.

Intelligent roadpricing blev anbefalet af Trængselskommissionen i 2013 som det redskab, der indeholder det største potentiale for effektivt at regulere udviklingen i trængsel på vejene. Senest har Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ekspertgruppe Mobilitet for fremtiden peget på, at potentialerne og de trafikale gevinster ved kørselsafgifter/intelligent roadpricing bliver større i en fremtid med forøget trængsel, og at teknologiudviklingen vil gøre implementeringen mere enkel.

Løsning

For at reducere luftforureningen i København, er der behov for at sætte ind på flere områder. Kombineres tiltagene, vil emissionerne frem mod 2030 blive reduceret og herefter må det forventes, at en langsigtet strategi og politik for elbiler er med til at sikre, at de ikke-kvotebelagte sektorer opnår passende CO₂-reduktioner.

Miljøzone

Miljøzonen gælder i dag for tunge køretøjer og er ikke blevet opdateret siden 2010. Det vil sige, at den praktisk talt ikke længere har nogen effekt, da så godt som alle lastbiler, som kører på de danske veje, overholder kravene i miljøzonen.

En opdateret miljøzone i Københavns Kommune, som dels sætter skrappe krav for lastbiler, dels stiller krav til personbiler og mindre varebiler, vil have en flerleddet effekt. En miljøzone for biler og tunge køretøjer vil således reducere emissionerne i Københavns Kommune, men også ændre bilparken uden for København så flere vil vælge biler, der også kan køre i København.

Der er flere mulige modeller for en ny miljøzone. Man undgår en indfasningsperiode, hvis der kun stilles krav til nye biler, samt når biler skifter ejer. Miljøeffekten er dog lidt større, hvis der stilles krav til eksisterende køretøjer. Århus Universitet har udarbejdet notat om miljøeffekten ved flere forskellige tiltag.

Parkering

De nuværende parkeringsregler muliggør miljørabat, men den kan i praksis kun indføres for beboerparkering. Timeparkering er derfor ikke omfattet af miljørabat i Københavns Kommune. Det er desuden uklart, hvordan statens inddragelse af parkeringsafgifter får indflydelse på mulighederne for at indføre miljøvenlig parkeringsrabat.

Der ønskes mulighed for miljørabat som skitseret i udkast til parkeringsbekendtgørelse af 13. april 2015. En sådan løsning vil reducere bureaukrati og øge incitamentet for dem, der ofte kører til København, til at vælge miljøvenligere biler.

Fast og langsigtet aftale om afgifter på el og elbiler

Afgifterne på elbiler er usikker for køberne, og elafgifterne er ligeledes usikre. Det giver usikkerhed omkring markedet, og det får ifølge fx Nic Lutsey fra ICCT i Washington DC markedet til at vælge biler, hvor sikkerhed om pris, drift og brugtsalgspris er sikrere. Der er behov for en langsigtet og bred politisk aftale, som fastsætter elbilafgifterne og elafgifterne, så incitamentet vender rigtigt.

Fjernvarme i stedet for brændeovne

Der skal ses på mulighederne for at begrænse forureningen fra brændeovne, fx i form af udfasningsordninger eller skrotpræmie. Fokus bør være på ejendomme tilsluttet fjernvarmenettet, herunder eventuelt med forbud mod nyetablering af brændeovne i fjernvarmeområder.

Forslaget kræver muligvis lovhjemmel. Forslaget bør også gælde andre kommuner i hovedstadsområdet.

Roadpricing

Efter en skærpelse af miljøzonen er der behov for at muliggøre en model for intelligent roadpricing i hovedstadsområdet, eventuelt som en forsøgsordning.

Aktører

Der skal skabes lovgrundlag for miljøzone og brændeovne, herunder til håndhævelse.

Kommune og evt. staten skal udarbejde retningslinjer for ren luft zone/opdateret miljøzone, som kan komme i høring hos interesseorganisationer m.fl.

Staten bør udarbejde ny bekendtgørelse for parkering jf. udkast af 13. april 2015. Kommunen kan herefter revurdere parkeringstaksterne.

Økonomi

Finansiering kan delvist foretages via håndhævelsesgebyrer. Skrotningspræmie til brændeovne i områder med fjernvarme kræver statslig (med)finansiering. Ligeledes kan HOFOR måske medfinansiere (kræver lovhjemmel).

Tidsplan

Såfremt der ikke er behov for overgangsordninger, kan alle tiltag indføres med kort varsel, fx pr. 1. januar 2020. Dette kræver dog hurtig lovgivningsproces. Indførelse af intelligent roadpricing, evt. som en forsøgsordning, kræver en længere planlægningshorisont.