



Hovedstaden

En metropol i vækst



Hovedstaden

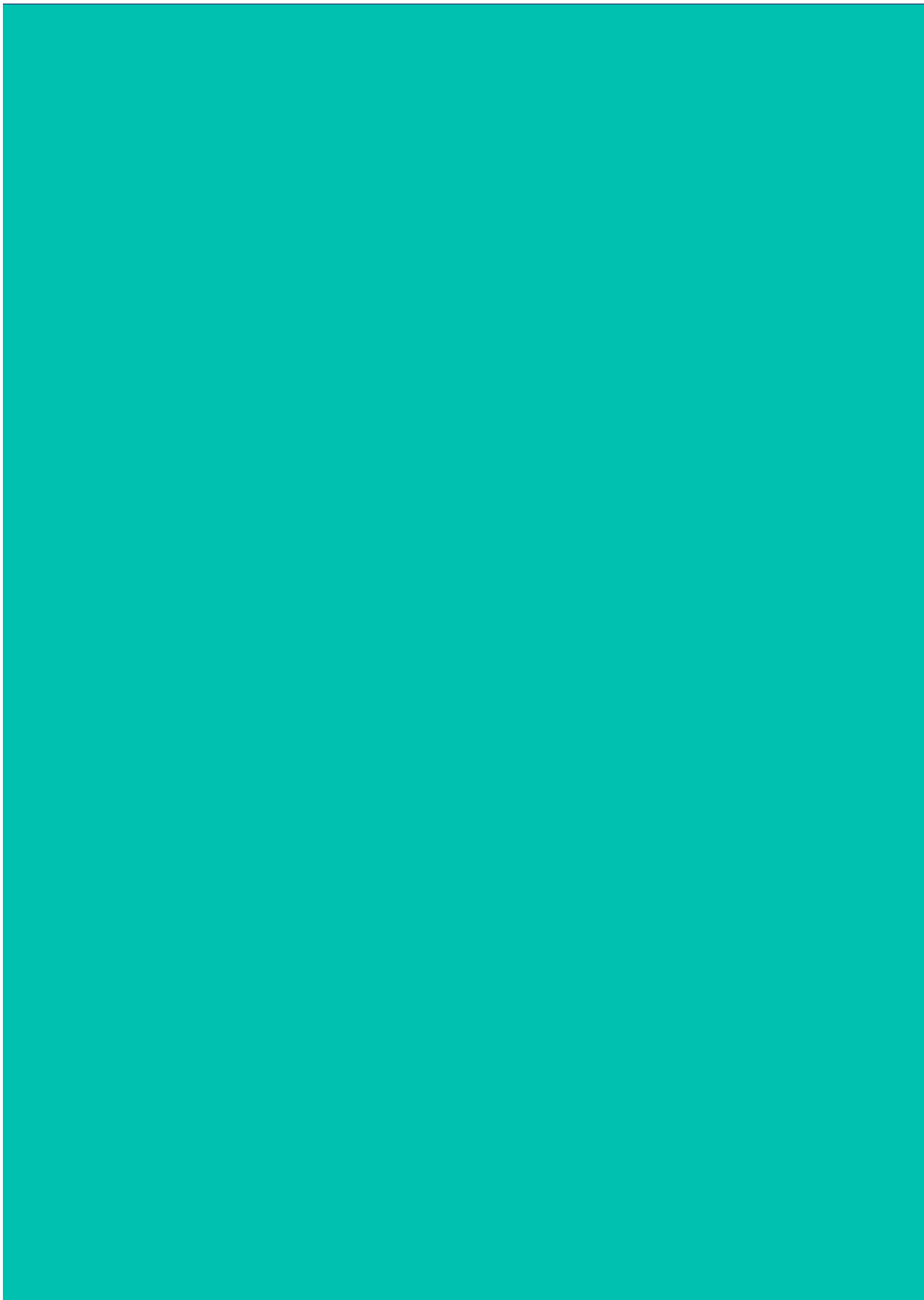
En metropol i vækst

Indhold

1.	Hovedstadsstrategien	7
1.1	Hovedstaden – en metropol i vækst.....	7
1.2	Fem indsatsområder for vækst i hovedstaden.....	12
1.2.1	Gode rammer for erhvervsudvikling.....	12
1.2.2	Potentialerne i Øresundsregionen skal indfries	17
1.2.3	Kompetencer og forskning på et højt internationalt niveau	19
1.2.4	En attraktiv og effektiv metropol.....	22
1.2.5	En infrastruktur rustet til vækst	25
1.3	Opfølgning.....	30
2.	Afgrænsning af hovedstadsområdet.....	32
3.	Initiativkatalog	36
1	Statslig opbakning til Greater Copenhagen-samarbejdet.....	38
2	Effektiv og kompetent sagsbehandling for virksomhederne	39
3	Frikommuneforsøg vedrørende samarbejde.....	41
4	Analyse af kommunalt samarbejde vedr. myndighedsbetjening af virksomheder i hovedstadsområdet	42
5	Et sammenhængende og effektivt erhvervsfremmesystem.....	44
6	Bedre erhvervsservicetilbud	45
7	Udarbejdelse af kommunalt forankret erhvervsklimaundersøgelse.....	47
8	Systematisk registrering af virksomhedskontakt i erhvervsservicesystemet	48
9	Mere effektive offentlige udbud	49
10	Fortsat fokus på erhvervsområder med international konkurrencekraft	51
11	Øresundstopmøde.....	53
12	Statsligt engagement i Øresunddirekt	54
13	Fortsat fokus på nedbrydning af grænsehindre	55
14	Bedre udnyttelse af potentialer vedr. videninstitutioner og - miljøer i Øresundsregionen.....	57
15	National ESS Strategi.....	58
16	ESS – løsning for ansatte fra lande uden for EU/EØS	59
17	Styrket samarbejde mellem danske og svenske klynger/netværk i Øresundsregionen.....	60
18	Sammenhæng og synergi i innovationsindsatsen	62
19	Bedre tiltrækning af internationale studerende og fastholdelse efter endt uddannelse	63
20	Udnyttelse af potentialerne i etableringen af Femern Bælt-forbindelsen.....	64
21	Internationalt fyrtårn inden for arkitektur, byggeri, byudvikling og design.....	67
22	Afdækning af behov for revision af fingerplanen og iværksættelse af fremtidige dialogprojekter	68
23	Analyse af mulighederne for nye samarbejder om byplanlægning og byudvikling.....	70
24	Potentialer i Smart City-løsninger	71
25	En attraktiv infrastruktur for cyklister.....	73
26	Organisering af togtrafikken over Øresund	75

Indhold

27	Opfølgning på implementering af paraplyorganisationen for den kollektive trafik i hovedstaden	76
28	Udvidet samarbejde mellem vejmyndigheder	77
29	Optimering af eksisterende infrastruktur	79
30	Undersøgelse af perspektiverne i direkte Timemodelstog til lufthavnen	81
31	Løbende opfølgning på udviklingen af tilbringertrafik til lufthavnen	82
32	Styrket koordination af den fysiske planlægning af Københavns Lufthavn, Kastrup	83



1. Hovedstadsstrategien

1.1 Hovedstaden – en metropol i vækst

Indledning

Alle kommuner og regioner i Danmark har et ansvar for og bidrager til at skabe gode rammer for vækst og arbejdspladser. Men udfordringerne og mulighederne varierer rundt om i landet. Vækstmulighederne skal udnyttes bedst muligt, uanset om det gælder landdistrikter, byer eller hovedstaden.

Der er i dag en stigende international konkurrence mellem metropoler om at tiltrække investeringer, virksomheder, højt kvalificeret arbejdskraft, viden, studerende og turister. Hovedstaden skal, som Danmarks metropol, klare sig bedst muligt i denne konkurrence.

Flere sammenlignelige storbyer og regioner har højere vækst, højere BNP pr. indbygger og højere produktivitet end hovedstaden. Eksempelvis havde Region Hovedstaden fra 2006-2011 en gennemsnitlig årlig vækst målt som BNP pr. indbygger på 1,9 pct. I samme periode havde Stockholm en gennemsnitlig årlig vækst på 3,3 pct. Set over en 10-årig periode er forskellen til Stockholm dog mindre. Forskelle i økonomisk vækst kan dog også være et udtryk for nationale forhold som f.eks. demografi og rammevilkår. Dertil skal det bemærkes, at væksten i storbyer ikke kan ses uafhængigt af konjunktursituationen i det enkelte land. Den gennemsnitlige årlige vækst i BNP pr. indbygger i Danmark var fra 2006-2011 således 1,4 pct., mens den var 3,1 pct. i Sverige.

Hvis hovedstaden skal indhente andre metropoler, er der brug for en flerstrengt indsats, der kan løfte væksten i hovedstaden. Det vil bidrage til væksten i hele Danmark. For økonomisk vækst spredes fra hovedstaden og de øvrige store byer til resten af landet via handel, pendling og vidensamarbejde. Derudover er der økonomisk udligning mellem kommunerne. Der er derfor god grund til at arbejde målrettet for en højere vækst i hovedstaden. Hovedstadsstrategien lægger linjerne for denne indsats.

Hovedstaden har i forvejen gode forudsætninger for at skabe vækst. Dels gennem de generelle vilkår for vækst, der gælder for alle dele af landet, og dels gennem bl.a. befolkningens uddannelsesniveau, en veludbygget infrastruktur og en stor koncentration af uddannelsessteder og virksomheder, som findes i hovedstaden. Det er disse særlige forudsætninger hovedstadsstrategien fokuserer på. Men det er ikke alene hovedstadens styrker, en vækststrategi skal baseres på. Der skal også gøres en indsats på de områder, hvor hovedstaden står mindre godt, hvis hovedstadens potentialer for vækst skal indfries.

Nogle dele af strategien er kun relevante for hovedstaden, mens andre også vil være relevant for andre dele af landet. Flere af synsvinklerne og initiativerne i strategien vil således kunne bruges direkte i regionale vækststrategier andre steder i landet.

Det er ambitionen at skabe gode rammevilkår for et konkurrencedygtigt erhvervsliv, der understøtter, at væksten i hovedstaden modsvarer væksten i sammenlignelige metropoler.

Hovedstadsstrategien bygger på tre tværgående perspektiver, som går på tværs af indsatsområder og initiativer.

1) Størrelse er vigtig

Størrelse har stor betydning for metropoler konkurrenceevne og vækstmuligheder. Virksomheder tiltrækkes til lande og regioner med adgang til et stort marked med gode afsætningsmuligheder. Derudover har størrelsen på en by betydning for, hvor effektivt de tilgængelige ressourcer udnyttes – herunder menneskelige ressourcer, areal, kapital mv. F.eks. skaber en større funktionel byregion grundlag for et bedre match mellem udbud af og efterspørgsel efter arbejdskraft, da medarbejdere med specialiserede kompetencer rekrutteres lettere fra et større arbejdsmarked.

Endelig skaber tætte bystrukturer mindre afstande og grundlag for en effektiv transportinfrastruktur. For hovedstaden kan størrelsen altså være afgørende for, om virksomheder f.eks. placerer deres hovedsæder i hovedstaden eller i en anden europæisk eller nordisk storby.

København – forstået som Københavns og Frederiksberg Kommuner - er i international sammenhæng en relativt lille storby. Men investeringer i bedre tilgængelighed, veje og kollektiv trafik giver gode muligheder for at arbejdskraften kan pendle intensivt over et større geografisk område.

Hovedstaden udgøres derfor af et langt større funktionelt område end blot af de to centralkommuner med godt 0,68 mio. indbyggere. Pendlingsområdet – ”det nære hovedstadsområde” – udgøres af kommunerne i Region Hovedstaden (ekskl. Bornholm) og de tættest beliggende kommuner i Region Sjælland i alt med 1,99 mio. indbyggere.

Men der er potentiale for at øge integrationen yderligere, så det funktionelle område udvides til hele Region Sjælland, og med bl.a. den faste forbindelse og andre forbindelser over Øresund, også Skåne. Dermed vil indbyggertallet udgøre 3,9 mio. i ”det store hovedstadsområde”.

Med realiseringen af Timemodellen, med hurtigere togforbindelser til Vestdanmark og den kommende Femern Bælt-forbindelse, vil oplandet være endnu større om bare 10 år.

Jo mere funktionelt sammenhængende, og dermed større, hovedstaden er, jo stærkere vil Danmark stå sig i den internationale konkurrence.

2) Mere samarbejde i den offentlige sektor er nødvendigt

Det kan være en udfordring for vækst i hovedstadsområdet, at ansvaret for at skabe gode rammer for vækst er fordelt på mange forskellige niveauer og enheder i den offentlige sektor.

Hovedstaden kan ikke blot definere sig selv større i den internationale konkurrence. Hvis potentialerne i hele området skal udnyttes til fulde, skal der sikres gode rammevilkår og handlekraft i forhold til at fastholde og tiltrække virksomheder. Det skal blandt andet ske gennem et betydeligt bedre og tættere samarbejde mellem staten, regionerne, kommunerne og de øvrige aktører i hovedstadsområdet.

Samarbejde på tværs af de offentlige myndigheder i hovedstaden, vil give en bedre international gennemslagskraft for metropolen, og være en driver for produktivitsudviklingen og øge mulighederne for en gunstig erhvervsudvikling.

Kommunerne og regionerne på Sjælland er gået sammen i et formelt samarbejde om vækst og international branding af hele hovedstadsområdet under navnet "*Greater Copenhagen-samarbejdet*".

Greater Copenhagen-samarbejdet vil med en mulig udstrækning til Skåne også kunne dække hele Øresundsregionen med henblik på at skabe et sammenhængende arbejdsmarked, uddannelsessted og erhvervsområde. Dette samarbejde skal udvikles i de kommende år.

Samarbejdet mellem de offentlige myndigheder og over Sundet kan dog ikke stå alene. Der er fortsat behov for at effektivisere, afbureaukratisere og modernisere den offentlige sektor, så der kan frigøres ressourcer til at sikre vækst og velfærd fremover.

3) Eksisterende styrker skal udnyttes

Hovedstadsstrategien bygger videre på de styrker og kendetegn, der allerede eksisterer i hovedstaden. Hvad der fungerer godt i én metropol, fungerer ikke nødvendigvis godt i en anden, og hovedstaden har allerede en række styrker og kendetegn, som den er internationalt anerkendt for.

Hovedstaden har en række stærke videnmiljøer. I det nære hovedstadsområde findes i dag fem universiteter foruden en række afdelinger til andre universiteter. Universiteterne har vigtige funktioner i forhold til at forske og uddanne talenter til virksomhederne. Samtidig er en række videnbaserede virksomheder placeret i hovedstaden. Det gør hovedstaden attraktiv for udenlandske virksomheder og forskere.

Sundhedsforskning udgør samlet set det største forskningsfelt i Danmark og hovedstaden huser en række store danske og udenlandske lægemiddelvirksomheder og medicovirksomheder samt en større underskov af virksomheder og datterselskaber med kompetencer inden for klinisk forskning og lægemiddeludvikling.

De stærke videnmiljøer har været en medvirkende årsag til, at det på europæisk plan er besluttet, at Øresundsregionen skal huse European Spallation Source (ESS). ESS bliver placeret i Lund, men med forskningsfaciliteter i København. Det bliver en af verdens største og mest avancerede forskningsfaciliteter med omkring 400 permanente forskere og yderligere

2.000-5.000 besøgende forskere hvert år. ESS udgør et stort potentiale for regionen, bl.a. i forhold til en materialeteknologisk satsning.

Københavns Lufthavn er vigtig for virksomhederne og er et nordeuropæisk knudepunkt for luftfartstrafikken. Lufthavnen sikrer nem og hurtig adgang til andre byer og markeder. Det gør det mere attraktivt at investere i hovedstaden og komme hertil som turist eller som forretningsrejsende.

Men hovedstaden er også kendetegnet ved et velfungerende transportsystem, hvor der, i sammenligning med mange andre metropoler, er en høj fremkommelighed og gode forbindelser til omverdenen. Fingerplanen i hovedstaden er et eksempel på langsigtet sammenlægning mellem byudvikling og infrastrukturplanlægning, herunder veje og kollektiv trafik.

De kommende og igangsatte investeringer i infrastrukturen vil bidrage yderligere til, at gøre rejseafstandene kortere. Både den kommende Femern Bælt-forbindelse og Timemodellen for togtrafikken mellem Jylland og hovedstaden udgør vigtige milepæle i forhold til at udvide den funktionelle region og øge såvel hovedstadens som landets konkurrencekraft.

Særligt København nyder i dag anerkendelse og bevågenhed for sammenhængen mellem bykvaliteter, livskvalitet og social kapital. Dette går under samlebetegnelsen liveability, og disse bymiljøer får i stigende grad opmærksomhed.

Danmark og København er internationalt anerkendt for den udbredte cykelkultur, der styrker udgangspunktet for at kunne kombinere attraktive bymiljøer med en effektiv trafikafvikling og giver en stor brandingværdi.

Både i 2013 og 2014 har København ligget i top i internationale indeks, der måler på livskvalitet. Den sociale sammenhængskraft, gør det attraktivt for mange forskellige typer af mennesker at bo, leve og arbejde i hovedstaden. Det er en del af hovedstadens identitet.

Den nationale produktivitetsudfordring og vækstmålsætning

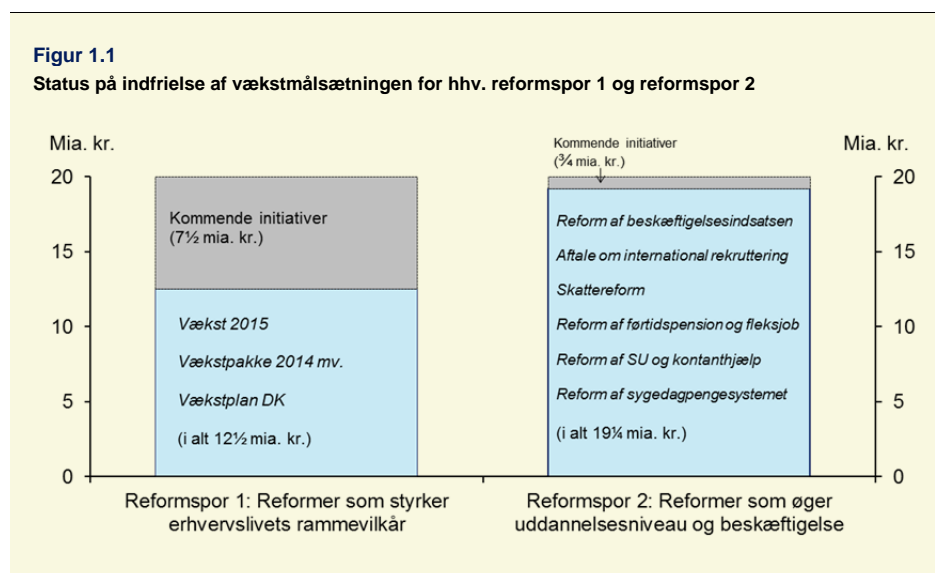
Vækstpotentialet i Danmark er generelt udfordret af, at produktivitetsudviklingen har været svag igennem de seneste 20 år. Selvom dansk økonomi er i bedring, er den svage produktivitsfremgang fortsat en væsentlig udfordring. Hovedstadsstrategien skal ses i lyset af denne udfordring.

Ambitionen for hovedstaden skal ses i sammenhæng med regeringens nationale vækstmålsætning. I forbindelse med *Vækstplan DK* fra foråret 2013 indførte regeringen således et skærpet fokus på produktivitet og privat jobskabelse. Den ny vækstmålsætning indgår i den mellemfristede planlægning om at øge det strukturelle BNP med 40 mia. kr. i 2020. Det skal ske gennem to reformspor. Med reformspor 1 lægges op til forbedringer af vilkårene for private virksomheder svarende til 20 mia. kr. Mens reformspor 2 har fokus på bedre uddannelse og øget beskæftigelse ligeledes svarende til 20 mia.kr. Hertil kommer reformspor 3, hvor der gennem fortsat modernisering af den offentlige sektor skal frigøres 12 mia.kr. til at forbedre den offentlige service på højt prioriterede områder.

Regeringens seneste udspil *Vækst 2015* bidrager samlet set med ca. 1 mia. kr. til det strukturelle BNP i 2020.

Aftaler om Vækstpakke 2014 og øvrige af regeringens resultater i 2014 bidrager samlet set til at øge det strukturelle BNP med ca. 6 mia. kr. i 2020. Heraf kan godt 5,5 mia. kr. henføres til reformspor 1, der skal styrke erhvervslivets rammevilkår, mens 0,75 mia. kr. vedrører initiativerne vedrørende en styrket international rekruttering og henføres til reformspor 2. Hertil kommer virkninger af beskæftigelsesreformen på 2 mia. kr., der ligeledes bidrager til reformspor 2.

Aftaler om Vækstplan DK (2013) skønnes at indebære en forøgelse af det strukturelle BNP med 6 mia. kr. i 2020. Med udsillet *Vækst 2015* vil der samlet set være anvist initiativer, der indfrier ca. 12,5 mia. kr. af målsætningen om at øge det strukturelle BNP med 20 mia. kr. i 2020 gennem bedre rammevilkår for erhvervslivet, jf. figur 1.1.



Anm.: Effekten af finanslovsaftalen for 2015 er modregnet i reformspor 2. *Vækst 2015* er opgjort inkl. regeringens forslag til en udbudslov. Skønnet for virkningerne af forslaget til en udbudslov er opgjort på et foreløbigt grundlag.

Kilde: Finansministeriet.

Tiltagene i vækstmålets reformspor 1 sigter mod at forbedre erhvervslivets rammevilkår på tværs af regioner og brancher med henblik på at begrænse virksomhedernes omkostninger, styrke konkurrencen og løfte produktiviteten i den private sektor. Tiltagene er dermed et bidrag til at skabe rammevilkår, der understøtter konkurrencedygtige virksomheder til gavn for vækst og velstand, også i hovedstaden.

Regeringen har derudover fremlagt vækstplaner for en række erhvervsområder med international konkurrencekraft, der har væsentlig betydning for vækst og jobskabelsen i Danmark – og hvor der i de kommende år forventes en stigende global efterspørgsel. Det gælder f.eks.

på en række områder hvor også hovedstadsområdet står stærkt, herunder sundheds- og velfærdsløsninger, Det Blå Danmark samt kreative erhverv og design.

Med vækstplanerne har regeringen igangsat en lang række konkrete initiativer, der skal styrke vækstvilkårene på de enkelte erhvervsområder. Målet er at skabe vækst og nye varige job gennem konkrete løsninger og initiativer, der forbedrer vækstvilkårene i de internationalt konkurrenceudsatte erhverv.

Vækstmålsætningen og indsatsområder i hovedstadsstrategien

Hovedstaden skal udnytte sit vækstpotentiale bedre end i dag. Det er derfor ambitionen, at skabe gode rammevilkår for et konkurrencedygtigt erhvervsliv, der understøtter, at væksten i hovedstaden modsvarer væksten i sammenlignelige metropoler. Det vil ikke blot skabe vækst i hovedstaden – men vil sprede sig til hele Danmark. Det er vigtigt for fortsat at kunne udvikle det danske velfærdssamfund.

På baggrund af analyser fra regeringens hovedstadsudvalg, er der udpeget fem indsatsområder, der skal understøtte, at vækstpotentialerne i hovedstaden kan indfries og væksten løftes, *jf. boks 1.1*. Der skal nedbrydes barrierer, og der skal samarbejdes bedre på tværs af Øresund, så hovedstaden funktionelt kan blive større og øge sin tiltrækningskraft internationalt. Til hvert indsatsområde er knyttet en række initiativer, der skal understøtte strategiens ambition.

Boks 1.1

Indsatsområder i hovedstadsstrategien

- Gode rammer for erhvervsudvikling
- Potentialerne i Øresundsregionen skal indfries
- Kompetencer og forskning på et højt internationalt niveau
- En attraktiv og effektiv metropol
- En infrastruktur rustet til vækst

1.2 Fem indsatsområder for vækst i hovedstaden

Den overordnede ambition for hovedstaden understøttes af fem indsatsområder. Flere af de senere års større politiske aftaler fokuserer ligeledes på disse fem områder. For hvert indsatsområde er gengivet en række af de senere års vedtagne eller igangsatte initiativer. Men der kan gøres mere. Der er identificeret en række nye initiativer, som skal medvirke til at ambitionen for hovedstaden kan virkeliggøres. Initiativerne er kort beskrevet under hvert indsatsområde.

1.2.1 Gode rammer for erhvervsudvikling

Virksomhedernes møde med de offentlige myndigheder

Den offentlige myndighed, som virksomhederne hyppigst er i kontakt med, er kommunen. Derfor er det vigtigt, at der er fokus på at skabe gode lokale erhvervsvilkår i kommunerne.

Kommunerne kan påvirke virksomhedernes rammevilkår gennem skatter, afgifter og gebyrer, men også gennem den lokale planlægning for erhverv, sagsbehandling og myndighedsudøvelse, jobformidling mv.

Dansk Industri og Dansk Byggeri udarbejder årligt undersøgelser af den kommunale erhvervsvenlighed, hvor kommunerne på en række parametre rangordnes, for at skabe en tilskyndelse for kommunerne til at opprioritere erhvervsindsatsen. Undersøgelserne har været udsat for nogen kritik, men nyder ikke desto mindre stor offentlig bevågenhed og skaber lokal debat om den erhvervsrettede indsats.

Den offentlige sektor i hovedstaden er karakteriseret ved et relativt stort antal kommuner, som geografisk set er små. Mellem kommunerne er der en omfattende pendling, og ofte arbejder borgere i én kommune, men betaler skat i en anden. Det betyder, at der er en mindre direkte gevinst ved at fastholde og tiltrække virksomheder og arbejdspladser for en kommune i hovedstadsområdet – set i forhold til kommunerne i det øvrige land.

For kommunerne i hovedstaden samlet set bliver størstedelen af den direkte gevinst ved nye arbejdspladser dog inden for hovedstaden. Derfor er det vigtigt, at kommunerne bliver bedre til at samarbejde om at fastholde og tiltrække virksomheder og arbejdspladser til gavn for hele hovedstaden. Det handler f.eks. om videndeling, kompetenceudvikling, fælles selvbetjeningsløsninger, ligesom kommunerne kan trække på hinandens ressourcer og specialer.

Kommunerne kan dog opleve barrierer i form af administrative regler og lovgivning, der hindrer øget samarbejde eller arbejdsdeling på tværs af kommunegrænserne. Staten skal være en aktiv medspiller i forhold til at fjerne sådanne begrænsninger, eksempelvis gennem frikommuneforsøg, hvor der etableres forsøgshjemler, så kommunerne lettere kan samarbejde om myndighedsopgaver som f.eks. byggesagsbehandling og miljøgodkendelser.

Et sammenhængende erhvervsfremmesystem

Evalueringen af kommunalreformen viste, at det langt hen ad vejen er lykkedes at indfri målet om en énstrengt og mere sammenhængende indsats på erhvervsområdet. For at sikre en strategisk ramme for en sammenhængende indsats for vækst og udvikling i regionerne og prioriteringen af midler blev det besluttet, at regionerne skulle udarbejde en samlet vækst- og udviklingsstrategi – også kaldet RVUS. Sideløbende med kommunalreformen etableredes også Væksthusene med henblik på at skabe gode og sammenhængende erhvervsservicetilbud til gavn for iværksættere og virksomheder.

Flere analyser peger dog på, at der i hovedstadsområdet kan være behov for i endnu højere grad at sikre gennemslagskraft i erhvervsindsatsen, bl.a. ved øget koordinering, professionalisering og specialisering i indsatsen. Det skal også ses i lyset af, at der i hovedstaden er en lang række af lokale, regionale og nationale aktører, der arbejder med erhvervsfremme.

Målet er, at virksomhederne skal modtage den korrekte ydelse, uanset hvor de henvender sig. Det kræver en klar organisering, arbejdsdeling og en stærk henvisningspraksis mellem aktørerne i erhvervsfremmesystemet.

Greater Copenhagen-samarbejdet

Med Greater Copenhagen-samarbejdet er der indledt et mere formelt samarbejde om vækst og branding af hele hovedstadsområdet internationalt under det fælles brand - "Greater Copenhagen". Samarbejdet har perspektiver, og vil også med inddragelse af Skåne kunne dække hele Øresundsregionen, hvor der fortsat er et stort potentiale for pendling og vækst.

Samarbejdet er fortsat nyt. Det rummer mulighed for på grundlag af bl.a. nærværende hovedstadsstrategi at prioritere, hvad der skal indgå i samarbejdet. Regeringen bakker op om Greater Copenhagen-samarbejdet, og vil som opfølgning på denne strategi invitere til dialog om det videre samarbejde.

Konkurrenceudsættelse

Kommunerne har gennem erhvervsfremmeindsatsen blandt andet til formål at understøtte virksomhedernes generelle rammebetingelser for vækst. Kommunerne har dertil gennem offentlig-privat samarbejde mulighed for at samarbejde med private aktører om løsning af flere samfundsmæssige opgaver, som f.eks. vejvedligeholdelse, rengøring på offentlige arbejdspladser eller hjemmepleje.

Udbud af offentlige opgaver kan i nogle tilfælde medføre en række positive effekter, herunder at løsningen af opgaverne sker mere effektivt, og at der skabes en mere innovativ opgaveløsning. Her kan konkurrenceudsættelse også bidrage til at styrke strukturelt BNP.

Den private sektor har i en lang årrække været involveret i den offentlige opgaveløsning, og offentlig-privat samarbejde foregår i dag på en lang række områder. Konkurrenceudsættelse af offentlige ydelser skal dog ske under hensyntagen til, at der også kan være risici i form af koordinations- og styringsmæssige udfordringer herved. Hertil kommer, at det offentlige i nogle tilfælde kan være en mere effektiv leverandør end de private.

Sandsynligheden for at høste gevinster ved offentlige udbud er størst, når der er god konkurrence om opgaven, herunder et tilstrækkeligt antal tilbudsgivere. Herudover kan udbudssummens størrelse have betydning. Det må på den baggrund forventes, at hovedstadsområdet har særligt gode forudsætninger for effektiv konkurrenceudsættelse af offentlige serviceopgaver. Med den tætte geografi i hovedstaden og koncentrationen af økonomisk aktivitet og offentlig service er der på den ene side en god mulighed for, at der kan tiltrækkes private udbydere og attraktive udbud. På den anden side er der en risiko for, at kommunerne i hovedstadsområdet ikke opfattes som et sammenhængende marked for private leverandører af offentlige serviceydelser.

Boks 1.2**Allerede igangsatte initiativer****Aftaler om Vækstplan DK fra 2013**

- Nedsættelse af skatter og afgifter for erhvervslivet, herunder en reduktion af selskabsskatten samt lavere afgifter på energi.
- Øgede offentlige investeringer, herunder fremrykning af aktiviteter i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen.

Aftaler om Vækstpakke 2014

- Lempelse af virksomhedernes PSO-omkostninger.
- Reduktion af kommunernes sagsbehandlingstider.
- Færre administrative byrder og bedre erhvervsregulering.
- Initiativer til styrkelse af erhvervsfremmeindsatsen, herunder etablering af én indgang for virksomhederne i kommunerne og forhøjelse af kommunernes andel af selskabsskatten.
- Styrket adgang til finansiering for små og mellemstore virksomheder.
- Effektivisering af forsyningssektoren og styrket konkurrence.

Vækstplaner på områder, hvor danske virksomheder har international konkurrencekraft

- Det Blå Danmark
- Kreative Erhverv - Design
- Vand, bio & miljøløsninger
- Sundheds- og velfærdsløsninger
- Energi og klima
- Fødevarer
- Dansk Turisme
- Digitalisering i Danmark

Opfølgning på evalueringen af kommunalreformen

- Sammenlægning af den regionale udviklingsplan og den regionale erhvervsudviklingsstrategi i en ny regional vækst- og udviklingsstrategi.
- Nye opgaver til Danmarks Vækstråd, herunder fremme af en ensartet evalueringspraksis.
- Mere resultatorienterede regionale vækstpartnerskaber med de regionale vækstfora.

Med strategien lægges der op til følgende initiativer for at understøtte gode rammer for erhvervsudvikling.

Boks 1.3**Initiativer i hovedstadsstrategien**

- **Statslig opbakning til Greater Copenhagen-samarbejdet**

Regeringen vil bakke op om Greater Copenhagen-samarbejdet og vil invitere til dialog om det videre samarbejde. Udviklingen af samarbejdet har indgået i drøftelserne om vækstpartnerskaberne mellem regeringen og de to vækstfora.
- **Effektiv og kompetent sagsbehandling for virksomhederne**

Det anbefales at samarbejdet mellem kommunerne styrkes med henblik på at udbrede fælleskommunale løsninger. Dette kan f.eks. omhandle videndeling, kompetenceudvikling, fælles selvbetjeningsløsninger, ligesom man kan trække på hinandens ressourcer og specialer. Initiativet kan ses i sammenhæng med regeringens løbende fokus på, at udbrede fælles løsninger på tværs af sektorer og myndigheder og med at opnå en øget harmonisering og styrkelse af den erhvervsrettede sagsbehandling.
- **Frikommuneforsøg vedrørende samarbejde**

Der arbejdes for at tilvejebringe forsøgshjemler i sektorlovgivningen, så kommuner og regioner kan gives dispensationsmulighed til det tværkommunale samarbejde, herunder vedr. myndighedsopgaver, hvis de oplever uhensigtsmæssige administrative eller lovgivningsmæssige barrierer.
- **Analyse af kommunalt samarbejde vedr. myndighedsbetjening af virksomheder i hovedstadsområdet**

Det anbefales, at der i regi af Greater Copenhagen-samarbejdet igangsættes en analyse, der skal belyse potentialer og barrierer for tværkommunalt samarbejde på erhvervsrettede myndighedsområder som miljø-, bygge-, infrastruktur-, plan- og forsyningsområdet.
- **Et sammenhængende og effektivt erhvervsfremmesystem**

Der nedsættes en arbejdsgruppe bestående af relevante repræsentanter fra staten og fra regionerne og kommunerne i hovedstadsområdet. Arbejdsgruppen skal analysere potentialerne ved bedre koordinering mellem regionale, kommunale og nationale aktører samt evt. organisering af de lokale og regionale aktører i erhvervsfremmesystemet. Arbejdet ses i sammenhæng med Greater Copenhagen-samarbejdet.
- **Bedre erhvervsservicetilbud**

Det anbefales, at kommunerne styrker samarbejdet om lokal erhvervsservice – enten ved etablering af fælles operatørfunktioner, hvilket allerede er udbredt i kommunerne i Region Hovedstaden, men ikke i samme grad i Region Sjælland, eller gennem deling af redskaber og metoder samt sparring på tværs af kommunegrænser.

Det anbefales endvidere, at kommunerne overvejer – eventuelt i regi af Greater Copenhagen-samarbejdet – om der er tilstrækkelige lokale erhvervsservicetilbud til små og mellemstore virksomheder.
- **Udarbejdelse af kommunalt forankret erhvervsklimaundersøgelse**

Kommunerne opfordres, med inspiration fra svenske Nöjd Kund Indeks, til at udarbejde en fælles erhvervsklimaundersøgelse.

Boks 1.3 (fortsat)**Initiativer i hovedstadsstrategien**

- **Systematisk registrering af virksomhedskontakt i erhvervsservicesystemet**
Det anbefales, at kommunerne i fællesskab tilrettelægger erhvervsserviceindsatsen med henblik på at skabe et velfungerende samspil og en klar arbejdsdeling mellem de lokale erhvervskontorer og væksthuse og at de lokale erhvervskontorer og væksthuse samarbejder om systematisk registrering af deres kontakt med virksomhederne.
- **Fortsat fokus på erhvervsområder med international konkurrencekraft**
Regeringen vil følge op på de fremlagte vækstplaner på områder, hvor Danmark og hovedstadsområdet har international konkurrencekraft. Eksekveringen kan bl.a. ske i samarbejde med Vækstforum Hovedstaden og Vækstforum Sjælland.
- **Mere effektive offentlige udbud**
Det anbefales, at Greater Copenhagen-samarbejdet igangsætter en samlet analyse af potentialer og barrierer for tværkommunalt samarbejde om konkurrenceudsættelse i hovedstadsområdet.

1.2.2 Potentialerne i Øresundsregionen skal indfries

Øresundssamarbejdet

Der er en lang tradition for samarbejde i Øresundsregionen, og med etableringen af Øresundsbroen blev der skabt grobund for at skabe en mere integreret Øresundsregion. Siden åbningen af Øresundsbroen er pendlingen mangedoblet og handel og samarbejde mellem virksomheder blevet styrket.

Det er særligt svenske borgere og virksomheder, som orienterer sig mod den danske side. Det kan blandt andet ses ved, at der dagligt pendler 15.000 personer fra Skåne til Sjælland, mens der kun pendler 1.000 personer den anden vej. Men pendlingen over Sundet udgør fortsat kun en tredjedel af pendlingen fra det øvrige Sjælland til hovedstaden på trods af, at befolkningsoplandet i Skåne er mere end dobbelt så stort som det øvrige Sjælland.

Det tyder på, at der fortsat er barrierer, der forhindrer en gensidig udnyttelse af mulighederne på tværs af Øresund. Der er både mentale barrierer, informationsbarrierer og lovgivningsmæssige barrierer for såvel borgere som virksomheder, når en landegrænse krydses. Der er på denne baggrund behov for løbende koordination mellem danske og svenske myndigheder på såvel statsligt som regionalt og lokalt plan med henblik på at fastholde fokus på integrationen i Øresundsregionen.

ESS

Med etableringen af ESS bliver Øresundsregionen et samlingspunkt for nogle af verdens bedste forskere, og vil bidrage til at bringe Danmark helt i front på det materiale- og bioteknologiske område. Men skal det danske samfund høste gevinsten af det dansk-svenske værtskab, er det vigtigt, at vi er parate til at anvende ESS, og at der bliver bygget bro og etableres samspil mellem danske forskningsmiljøer, virksomheder og ESS. Dertil kommer, at der skal

skabes gode rammer for at bo og arbejde på tværs af Øresund for de tilflyttende studerende og forskere.

Med etableringen af ESS i Øresundsregionen er der endvidere potentiale for, at regionen bliver et materiale- og bioteknologisk center for udenlandske videnvirksomheder.

Boks 1.4

Allerede igangsatte initiativer

- Aftale om fjernelse og forebyggelse af grænsehindre i Norden
- Første spadestik til European Spallation Source (ESS) i Lund
- Interreg-program for Øresund, Kattegat og Skagerrak 2014-2020

Med strategien lægges der op til følgende initiativer, der skal understøtte indfrielsen af potentialerne i Øresundsregionen.

Boks 1.5

Initiativer i hovedstadsstrategien

- **Øresundstopmøde**
Erhvervs- og vækstministeren inviterer årligt danske og svenske ministerkolleger og kommuner og regioner på begge sider af Sundet til et dialogmøde om arbejdet med at styrke integration og vækst i Øresundsregionen.
- **Statsligt engagement i Øresunddirekt**
Det statslige engagement i Øresunddirekt videreføres, hvormed der fortsat stilles information til rådighed for borgere og virksomheder om forhold vedrørende at bo, arbejde og drive virksomhed på den anden side af Øresund.
- **Fortsat fokus på nedbrydning af grænsehindre**
Regeringen vil opprioritere arbejdet med nedbrydning af grænsehindre under det danske formandskab for Nordisk Ministerråd i 2015 ved bl.a. som noget nyt at sætte grænsehindre på dagsordenen for hvert eneste ministerrådsmøde og ved at bede Grænsehindringsrådet om at sætte forskellig implementering af EU-retsakter på dagsordenen i 2015.
- **Bedre udnyttelse af potentialer vedr. videninstitutioner og -miljøer i Øresundsregionen**
For at styrke den potentielle synergi, der kan være mellem videninstitutionerne i Øresundsregionen, opfordres uddannelsesinstitutionerne på begge sider af Sundet til øget samarbejde. Det kan f.eks. være i form af synliggørelse af relevante kursustilbud på uddannelsesinstitutioner på den anden side af Sundet samt ved en fælles 'markedsføring' i forhold til visse grupper af studerende.
- **National ESS-strategi**
Der udarbejdes en national ESS- strategi, som kan sætte pejlemærkerne for den fremtidige udvikling og indsats på området. Fokus vil være på udviklingsbehovene i dansk forskning, herunder på hvordan den nødvendige kapacitetsopbygning bliver sikret. Endvidere vil der være fokus på de erhvervmæssige perspektiver ved etableringen af ESS.

Boks 1.5 (fortsat)**Initiativer i hovedstadsstrategien**

- **ESS – løsning for ansatte fra lande uden for EU/EØS**

Der arbejdes på mulige løsninger for at ansatte ved forskningsanlægget ESS, der kommer fra lande uden for EU/EØS, kan bosætte sig i Danmark.

- **Styrket samarbejde mellem danske og svenske klynger/netværk i Øresundsregionen**

Der iværksættes en indsats for at styrke samarbejdet mellem klynger i hovedstaden og Skåne. Der etableres en dialogproces mellem relevante danske og svenske klyngeaktører med henblik på at identificere konkrete samarbejds muligheder, der styrker regionens erhvervsliv.

1.2.3 Kompetencer og forskning på et højt internationalt niveau

Rekruttering af højt uddannet arbejdskraft

Tilstedeværelsen af veluddannet arbejdskraft er afgørende for vækst og produktivitet. Der skal derfor være et tilstrækkeligt udbud af kvalificeret arbejdskraft, herunder arbejdskraft med kompetencer, der matcher hovedstadens erhvervsmæssige styrker. Der er allerede en relativt stor andel af befolkningen med en videregående uddannelse i hovedstaden sammenlignet med det øvrige Danmark og Skåne.

Arbejdsudbuddet i det nære hovedstadsområde, er ca. 1 mio. personer. I det øvrige Sjælland og Skåne udgør arbejdskraftspotentialet knap 250.000 personer hhv. godt 600.000 personer, således at arbejdskraften i det store hovedstadsområde udgør op mod 1,9 mio. personer.

For at sikre adgang til kvalificeret arbejdskraft i hovedstaden, såvel som i det øvrige Danmark, nedsatte regeringen et Udvalg for Kvalitet og Relevans i de Videregående Uddannelser, som i løbet af 2014 kom med konkrete anbefalinger til, hvordan kvalitet og relevans i de videregående uddannelser kan styrkes. Regeringen har blandt andet med *Aftale om en Vækstpakke* fra juni 2014 og *Fælles om god uddannelse* fra april 2015 fulgt op på en række anbefalinger fra udvalget. Herunder er sikret sammenlignelige oplysninger til de unges studievalg og taget initiativ til øget brug af dimensionering for at sikre, at de unge i højere grad søger ind på uddannelser, hvor der er bedre jobmuligheder.

Den højt kvalificerede arbejdskraft i hovedstaden er i højere grad ansat i virksomheder, som er udenlandsk ejet end højt kvalificeret udenlandsk arbejdskraft i øvrige danske regioner. Endvidere er virksomheder i hovedstaden bedre til at tiltrække højt kvalificeret udenlandsk arbejdskraft end i de øvrige regioner. En stor del af den højt kvalificerede udenlandske arbejdskraft medbringer familie, hvorfor det er vigtigt, at der eksisterer tilbud til ægtefæller og børn med udenlandsk baggrund.

Regeringen fremsatte i 2015 lovforslag om kommunale internationale grundskoler, der giver kommunerne mulighed for at etablere fritstående kommunale grundskoler uden for folkeskolens rammer, bl.a. med henblik på at tiltrække kvalificeret udenlandsk arbejdskraft.

Med aftalen om en reform af international rekruttering fra juni 2014 styrkes virksomhedernes konkurrencevilkår og dermed fundamentet for at skabe vækst og velfærd i hele Danmark.

Udenlandske studerende

Globaliseringen betyder, at der er stigende konkurrence om de dygtigste talenter. Det er derfor vigtigt at fokusere på at fastholde og tiltrække talent i Danmark.

Det er et selvstændigt fokusområde at tiltrække og fastholde højt kvalificerede internationale studerende efter færdiggjort uddannelse. Der er i den seneste 10-årige periode sket en stigning i antallet af internationale studerende, der tager en hel uddannelse i Danmark. Udfordringerne med at fastholde de internationale studerende tyder bl.a. på manglende kendskab til karrieremuligheder i Danmark og manglende netværk med danskere.

For at imødegå udfordringerne med fastholdelse af internationale studerende lancerede regeringen i 2014 handlingsplanen *Danmark - et attraktivt uddannelsesland* og har i forlængelse heraf med aftalen om international rekruttering taget en række konkrete initiativer.

Forskning, udvikling og innovation

Forskning, udvikling og innovation har stor betydning for samfundsudviklingen i hele landet. Forskning og udvikling er en vigtig kilde til fornyelse i den offentlige sektor og til innovation i virksomhederne. Innovation fører til nye produkter, nye services og bedre arbejdsgange, og styrker virksomhederne i den globale konkurrence. Det øger virksomhedernes produktivitet, og det skaber vækst og gode jobs i hele landet.

Regeringen ønsker at skabe de bedste rammer for forskning, udvikling og innovation i Danmark på et højt internationalt niveau. Målsætningen er, at de offentlige investeringer i forskning og udvikling fortsat skal udgøre mindst 1 pct. af BNP. Samtidig har regeringen med innovationsstrategien "*Danmark – løsningsernes land*" lagt sporene for styrket innovation i danske virksomheder.

To tredjedele af den private forskning og udvikling i Danmark udføres af virksomheder i Region Hovedstaden, hvor også knap 40 pct. af landets innovative virksomheder er placeret. Den private forskning og udvikling sker især inden for forskningsområderne bioteknologi, IT og sundhed.

Hovedstaden er hjemsted for en række højt kvalificerede forsknings- og videninstitutioner. Det gælder ikke mindst en lang række af landets universiteter, en række øvrige videregående uddannelsesinstitutioner, universitetshospitaler, sektorforskningsinstitutioner, GTS-institutter, Innovationsnetværk mv. Også i Skåne er der vigtige forsknings- og videninstitutioner.

Udviklingen af universiteternes erhvervssamarbejde og kommercialisering af forskningsresultater har været stigende de senere år. Antallet af opfindelser, patentansøgninger og licens-, salgs- og optionsaftaler er på det højeste niveau nogensinde. Udviklingen er dermed på rette kurs, men der er fortsat brug for et stærkt ledelsesfokus på de enkelte universiteter i forhold til at gøre det lettere og mere attraktivt for universiteternes forskere at engagere sig i erhvervssamarbejde og iværksætter, idet antallet af spin-out virksomheder fortsat er lavt.

Femern Bælt-forbindelsen som drivkraft for innovation

Som led i forhandlingerne om *Vækstpakke 2014* har regeringen indgået aftale om et initiativ, der skal styrke udnyttelsen af de muligheder, den kommende Femern Bælt-forbindelse rummer.

Femern Bælt-forbindelsen kan blive en drivkraft for vækst og innovation i hele Danmark. Regeringen vil i samarbejde med Region Sjælland og Region Hovedstaden styrke innovationsindsatsen i 3-400 små og mellemstore virksomheder med særligt fokus på de muligheder og opgaver, der opstår i forbindelse med byggeriet af Femern Bælt-forbindelsen. Det gælder f.eks. inden for områder som byggeri, transport, miljøteknologi, energi m.v. med fokus på udfordringerne i forbindelse med etableringen af Femern Bælt-forbindelsen.

Boks 1.6**Allerede igangsatte initiativer****Initiativer vedr. videregående uddannelser i *Aftaler om vækstpakke 2014***

- Øget brug af dimensionering på videregående uddannelser, hvor dimittenderne har svært ved at finde relevant beskæftigelse.
- Flere højtuddannede til Det Blå Danmark.
- Gennemsigtighed i den enkeltes uddannelsesvalg ved etablering af UddannelsesGuiden.
- Krav til videregående uddannelsesinstitutioner om øget kvalitet og gennemsigtighed.
- Forsøg med nyt stipendieprogram for talentfulde studerende fra lande uden for EU/ EØS

Initiativer vedr. videregående uddannelser i *Danmark – et attraktivt uddannelsesland 2014*

- Modtagelsen, integrationen og vejledningen af internationale studerende forbedres.
- Udvidelse og målretning af hjemmesiden www.studyindenmark.dk
- Toptalent Denmark programmet udvides til også at omfatte Indien.
- Kulturaftalestipendierne til kurser i Danmark målrettes studerende fra lande uden for EU/EØS.
- Der udarbejdes en ny Code of Conduct som er fælles for hele uddannelsessektoren og bl.a. fokuserer på internationale studerendes ophold ved danske videregående uddannelsesinstitutioner.
- Kvaliteten og effektiviteten i behandlingen af internationale studerendes adgangsgrundlag øges.

Reform af international rekruttering fra 2014

- Lettere og hurtigere rekruttering af international arbejdskraft
- Bedre fastholdelse af de internationale studerende
- Styrket modtagelse og fastholdelse af international arbejdskraft
- Lige vilkår for international arbejdskraft

Øvrige initiativer

- Mulighed for etablering af kommunale internationale grundskoler

Med strategien lægges der op til følgende initiativer for at understøtte kompetencer og forskning på højt internationalt niveau.

Boks 1.7**Initiativer i hovedstadsstrategien**

- **Sammenhæng og synergi i innovationsindsatsen**
Klyngeforum og forum for forenklingsspakken vil være naturlige arenaer for drøftelse af sammenspillet mellem de forskellige aktører i innovationssystemet. Med udgangspunkt i de allerede gennemførte analyser af henholdsvis det samlede nationale erhvervs- og innovationsfremmesystem (Damvad 2014) og det hovedstadsspecifikke erhvervsfremmesystem (Iris Group 2014) vil begge fora drøfte væsentlige tværministerielle eller regionale problemstillinger og udfordringer.
- **Bedre tiltrækning af internationale studerende og fastholdelse efter endt uddannelse**
Målene i uddannelsesinstitutionernes udviklingskontrakter er med til at sikre stærkere internationale miljøer på uddannelsesinstitutionerne og derved bl.a. understøtte tiltrækning og fastholdelse af internationale studerende. Relevante erfaringer med succesfulde initiativer skal videregives mellem uddannelsesinstitutionerne. De videregående uddannelsesinstitutioner opfordres til at sikre, at flere internationale studerende fastholdes i Danmark efter endt uddannelse. Dette kan bl.a. sikres ved at øge de internationale studerendes viden om og brug af karrierecentre.
- **Udnyttelse af potentialerne i etableringen af Femern Bælt-forbindelsen**
Som en del af Vækstpakke 2014 igangsættes et initiativ, der skal styrke innovation omkring Femern Bælt-forbindelsen. Det overordnede formål med indsatsen er at bruge Femern Bælt-byggeriet som springbræt til at fremme innovation og skabe holdbar teknologisk udvikling, teknologioverførsel, forskning og innovation. Herigennem styrkes virksomhedernes konkurrenceevne, hvilket fremmer eksport, vækst og beskæftigelse. Arbejdet igangsættes primo 2015.

1.2.4 En attraktiv og effektiv metropol

Turisme

Danmark har stærke traditioner som turistland og er den største turistnation i Norden med flere overnatninger end Sverige og Norge tilsammen. Turismen og oplevelsesøkonomien i Danmark skaber årligt en omsætning på omkring 87 mia. kr. Heraf står Region Hovedstaden for en årlig omsætning på 35 mia. kr., mens Region Sjælland står for en omsætning på 8,8 mia. kr.

Fra 2007-2012 oplevede Danmark en tilbagegang i den udenlandske turisme, mens Europa som helhed gik frem. Denne udvikling er nu vendt, og Danmark oplever igen vækst i turisme-erhvervet.

Udviklingen i dansk turisme viser et todelt billede. Der har gennem mange år været en stabil vækst i storby- og erhvervsturismen, mens der over en senere årrække har været et betydeligt fald i kyst- og naturturismen.

F.eks. har turismen i København i perioden 2008-2013 oplevet en vækst på ca. 35 pct., mens den gennemsnitlige vækst for turismen i sammenlignelige europæiske storbyer har været på ca. 29 pct.

I 2014 oplevede Danmark igen en samlet vækst i udenlandske overnatninger på 6,6 pct. i forhold til 2013. Det er en pæn fremgang, som både dækker over storby- og erhvervssturisme samt kyst- og naturturisme.

Erhvervs- og mødeturismen har også sat hovedstaden på verdenskortet, og antallet af kongresser og erhvervsbegivenheder afholdt i hovedstaden fortsætter med at sætte nye rekorder. København indtager nu en 8. plads på listen over verdens mest populære kongres- og konferencebyer.

Med aftalen om en vækstplan for dansk turisme styrkes den danske turismeindsats med det mål, at dansk turisme frem mod 2020 skal opnå vækstrater på mindst samme niveau som i de andre europæiske lande, og der er fokus på at fortsætte væksten i storbyturismen.

Byudvikling

Hovedstaden vil vokse i de kommende år. Forventningen er, at der bliver behov for 100.000 nye boliger i hovedstaden inden 2030. Den fysiske planlægning skal tage højde for, at der er arealer til, at virksomheder kan etablere sig og udvide samtidig med, at der er plads til nye boliger.

Hovedstaden skal bevare de særlige kendetegn, som eksempelvis de grønne områder, som byen er internationalt anerkendt for, og erhvervs- og byudviklingen skal derfor tage hensyn hertil.

Fingerplanen skal fortsat bidrage til at skabe det planmæssige grundlag for befolkningstilvæksten ved både at sikre tryghed for virksomhedernes vækstvilkår og for befolkningens levilkår.

Samtidig er der i så stort et område en risiko for segregering med områder i hovedstaden, som er ensidigt sammensat mht. indkomst, social situation, etnicitet etc. Det kan svække den befolkningsmæssige forskellighed, som hovedstaden i vid udstrækning har bevaret gennem årene.

Med finanslovsaftalen for 2015 ændres planloven, så kommuner får mulighed for at kræve, at almene boliger skal udgøre op til 25 pct. af nye boligområder. Desuden får kommunerne mulighed for at tilbyde støtte til opførelse af almene boliger på dyre byggegrunde i byer med få ledige almene boliger og forventet befolkningstilvækst. Dermed kan der fortsat bygges boliger til mennesker med forskellige indkomstniveauer i hovedstaden.

Smart City

Med den generelle teknologiske udvikling produceres meget store mængder data fra bl.a. mobiltelefoner, biler, lyssignaler, el- og vandmålere, billetautomater mv. Disse data skaber nye muligheder for at løse hovedstadens udfordringer og skabe ny værdi – mulighederne kaldes også "Smart City". Mange kommuner og virksomheder er allerede i gang.

Med Smart City kan der iværksættes initiativer, hvor adgang til data om hovedstaden, dens borgere og virksomheder betragtes som en ressource, og bruges til at gøre service og løsninger mere effektive og behovsrettede. Det kan være, når lyssignalerne justerer den grønne

bølge efter trafikmængderne, eller når kommunen inddrager borgerne i lokale høringer gennem de sociale medier.

At gøre hovedstaden smartere ved hjælp af de store datamængder kan muligvis hjælpe til at håndtere befolkningstilvæksten samt miljø- og klimaudfordringerne bedre. Mulighederne, omkostningerne og potentialerne herved skal undersøges.

Boks 1.8**Allerede igangsatte initiativer**

- Aftalen om en vækstplan for dansk turisme styrker den danske turismeindsats med bl.a. fokus på fortsat vækst i storbyturismen via udviklingselskabet Dansk Storbyturisme.
- Indsatsen for at tiltrække internationale møder og kongresser til Danmark styrkes via selskabet Dansk Erhvervs- og Mødeturisme (MeetDenmark).
- Ændring af planloven, så kommunerne kan stille krav om opførsel af op til 25 pct. alment boligbyggeri ved nye boligområder.
- Som del af regeringens Vækstplan for digitalisering i Danmark skal Danmark gøres til et internationalt udviklings- og testcenter inden for Smart Cities bl.a. gennem markedsføringstiltag, der skal tiltrække stærke internationale aktører.
- Ligeledes som del af Vækstplan for digitalisering i Danmark igangsættes seks datapartnerskaber om udvikling af nye digitale løsninger ved sammenkobling af offentlige og private data. Et af partnerskaberne vil have særligt fokus på de vækstmuligheder, som Smart City-tiltag giver for at udvikle f.eks. apps til effektiv byplanlægning.

Med strategien lægges der op til følgende initiativer for at sikre en attraktiv og effektiv metro-pol:

Boks 1.9**Initiativer i hovedstadsstrategien**

- **Internationalt fyrtårn indenfor arkitektur, byggeri, byudvikling og design**
Erhvervs- og Vækstministeriet vil i samarbejde med Realdania og Københavns Kommune etablere en hub for arkitektur, byggeri, byudvikling og design i rammerne af Bryghusprojektet, som Realdania er ved at opføre ved Københavns Havn.
- **Afdækning af behov for revision af fingerplanen og iværksættelse af fremtidige dialogprojekter**
Miljøministeriet igangsætter et arbejde med at afdække behovet for at revidere fingerplanen, under hensyntagen til de bærende principper, blandt andet med det formål at synliggøre lokaliseringsmuligheder for erhvervsbyggeri.
- **Analyse af mulighederne for nye samarbejder om byplanlægning og byudvikling**
Der iværksættes en analyse af muligheder for nye strategiske samarbejder blandt hovedstadsområdets kommuner, ministerier, universiteter og private parter med henblik på koordinering af fysisk planlægning på tværs af kommunegrænser, videndeling og udvikling af værktøjer til kommunerne.
- **Potentialerne i Smart City-løsninger**
Der igangsættes en analyse af muligheder og kompetencer i hovedstadsområdet og andre større byer inden for Smart City-løsninger. Analysen skal bl.a. afklare potentialet for Smart City – både ift. bedre drift og ift. vækstmuligheder og eksportpotentialet.

1.2.5 En infrastruktur rustet til vækst

Økonomisk vækst og et stigende mobilitetsbehov hænger tæt sammen. En af forudsætningerne for at hovedstaden er en attraktiv region at bo, arbejde, drive virksomhed og investere i, er, at infrastrukturen fungerer tilfredsstillende for borgere og erhvervsliv. Det gælder både den interne transport i regionen såvel som forbindelserne til omverdenen.

En god og sammenhængende infrastruktur skal derfor tilgodese de mange forskellige behov, der er i hovedstaden. Infrastrukturen må derfor sammentænkes og udvikles på flere niveauer, så ressourcerne udnyttes bedst muligt.

Samarbejde mellem aktørerne på transportområdet

Et velfungerende transportsystem skal give en god rejseoplevelse for den enkelte trafikant. Det betyder, at trafikafviklingen på vejene – statslige såvel som kommunale – skal ses i sammenhæng. For trafikalselskaberne gælder det, at takster, kundeservice, rejsebetingelser og kampagner må gå på tværs af de forskellige operatører. Det kræver øget samarbejde mellem aktørerne på transportområdet for at sikre en bedre udnyttelse af den infrastruktur, vi allerede har.

Organisatoriske og geografiske skel må ikke forhindre, at spørgsmål om trafik og infrastruktur bliver truffet ud fra et helhedsperspektiv.

De igangværende indsats for et øget samarbejde mellem nationale, regionale og lokale myndigheder skal derfor styrkes.

Gode pendlingsmuligheder i hovedstaden

For at understøtte produktivitet og konkurrencedygtighed i virksomhederne i hovedstaden, er det vigtigt, at arbejdskraften effektivt kan bevæge sig til og fra arbejdspladserne, og at erhvervslivets transport kan komme hurtigt frem. I kraft af infrastrukturen i Fingerplanen har virksomhederne i hovedstaden haft god adgang til kvalificeret arbejdskraft fra et stort opland, og den funktionelle region skal understøtte dette.

Pendlingen i hovedstaden sker med mange transportformer. I indre by spiller cyklen og den kollektive trafik en væsentlig rolle. Det gør, at bilerne fylder mindre i bybilledet end i andre metropoler, og det betyder, at ønsker om gode transportmuligheder og en grøn by kan gå hånd i hånd.

Uden for de tætte bydele spiller biltrafikken en større rolle, men den kollektive trafik står også for en meget stor andel af pendlingen i indfaldskorridorerne ind mod København. På tværs af hovedstadsområdet er de trafikale forbindelser mindre udbyggede end i indfaldskorridorerne, men de vil i de kommende år blive styrket med en letbane i Ring 3.

Det er vigtigt at sikre fortsat fokus på alle de efterspurgte transportformer i hovedstaden, så det er attraktivt at tage arbejde i hele hovedstaden, og for at transportsystemet understøtter et effektivt arbejdsmarked.

Udfordringerne i infrastrukturen er allerede analyseret af både Infrastrukturkommissionen, Trængselskommissionen og i de strategiske analyser på transportområdet. Bl.a. har Trængselskommissionen peget på, at forsinkelsestiden på vejnettet på grund af trængsel vil stige i de kommende år, hvis der ikke sættes ind.

Gennem de senere år er der derfor investeret massivt i infrastrukturen, jf. boks 1.10, hvilket vil hjælpe til at styrke den kollektive trafik og mindske stigningen i vejtrængsel. Samtidig omhandler en vigtig del af indsatsen også en optimering og bedre udnyttelse af den eksisterende infrastruktur med bl.a. mindre kapacitetstilgange og tiltag til bedre koordinering.

Københavns Lufthavn – virksomhedernes internationale adgang

Københavns Lufthavn, som er Nordens største, spiller en stor rolle i forhold til hovedstaden og resten af landet. Lufthavns funktion og størrelse er en betydningsfuld faktor for at tiltrække og fastholde virksomheder, udenlandske investeringer og turister. Lufthavnen forbedrer endvidere danske virksomheders adgang til internationale markeder.

Det er derfor vigtigt, at lufthavnen har de rette betingelser for at kunne understøtte og bidrage til vækst og international tilgængelighed for hele landet. Staten, kommunerne og trafikskaberne spiller hver især en rolle i at sikre fremkommeligheden til lufthavnen, så lufthavnens potentialer kan udnyttes bedre og bidrage til gode vækstbetingelser for virksomhederne i Danmark.

Der er afsat 13 mio. kr. i 2014 og 11 mio. kr. i 2015 til projektet Global Connected. Global Connected er et konsortium, der består af bl.a. Dansk Erhverv, Dansk Industri, Invest In Denmark, m.fl. Formålet er at tiltrække og fastholde eksisterende flyruter fra vigtige destinationer.¹

Hovedstadsområdet som knudepunkt mellem Nordeuropa og Skandinavien

Øresundsforbindelsen har gjort det muligt at tænke hovedstaden sammen med Skåne, ligesom Storebæltsbroen har rykket Vestdanmark tættere på hovedstaden - de faste forbindelser skaber således nye muligheder. Med implementeringen af Togfonden DK og moderniseringen af jernbanen vil der blive endnu kortere rejsetid mellem Øst- og Vestdanmark.

Med den kommende Femern Bælt-forbindelse vil rejsetiden mellem København og Nordtyskland blive reduceret markant. Dermed vil hovedstadsområdets position som bindeled mellem Skandinavien og Europa blive styrket og rejsetiden mellem de to storbyområder omkring Hamborg og København vil blive mindre. Der er perspektiver og samarbejdsmuligheder i et tættere samspil mellem f.eks. erhvervsklynger og videns- og uddannelsesinstitutioner mellem hovedstadsområdet og Hamborg-regionen.

¹ Den nuværende finansiering til Global Connected ventes at dække aktiviteter til og med 2018, og stammer fra finansloven, M-fonden (Fonden for Markedsføring af Danmark) samt de såkaldte UMTS-midler (Universal Mobile Telecommunications Systems).

Boks 1.10**Besluttede større infrastrukturprojekter med relation til hovedstadsområdet siden 2009****Motorveje mv.**

- Udbygninger af Køge Bugt Motorvejen og Helsingørmotorvejen
- Nye motorvejsstrækninger:
 - Motorring 4 – tværvæg v. Smørum (mod Frederikssund)
 - Strækning syd om Regstrup (mod Kalundborg)
 - Fra Sydmotorvejen (E47) v. Rønnede (mod Næstved)
- En ny forbindelse over Roskilde Fjord
- Nordhavnstunnel (som forbinder Nordhavn med Helsingørmotorvejen via Nordhavnsvej)

Jernbaner mv.

- Dobbeltspor på Nordvestbanen mellem Løjre og Vipperød
- En ny bane mellem København og Ringsted samt realisering af Timemodellen mod Odense, Esbjerg, Aarhus og Aalborg
- Femern Bælt-forbindelsen og hastighedsopgradering af jernbanen mellem Ringsted og Rødby
- En ny Storstrømbro
- Nye signaler, elektrificering og regionale hastighedsopgraderinger af jernbanen

Metro, letbaner mv.

- Metro til Nordhavnen og Ny Ellebjerg st. via Sydhavnen som led i anlæg af Cityringen
- En Letbane i Ring 3

Stationer mv.

- Ny Nørreport st.
- Udbygning af Ny Ellebjerg st. som trafikalt knudepunkt

Anm.: For motorvejsstrækningen mod Frederikssund er der vedtaget en anlægslov for hele motorvejen, men der udestår finansiering på 3,8 mia. kr. af den fulde udbygning. For motorvejsudbygningerne på strækningerne mod hhv. Kalundborg og Næstved er der truffet beslutning om delstrækninger. En fuldt udbygget motorvej til Kalundborg har et resterende finansieringsbehov på 2 mia. kr., mens det resterende finansieringsbehov for en fuldt udbygget motorvej til Næstved er knap 1 mia. kr.

Boks 1.11**Initiativer i hovedstadsstrategien**

- **En attraktiv infrastruktur for cyklister**
Staten, kommunerne, trafikskaber og virksomheder skal alle bidrage til at skabe bedre muligheder for cykelpendling. Bl.a. kan det gøres lettere at cykelpendle over længere afstande og lettere at kombinere rejser med cykel og den kollektive trafik. Udviklingen af et sammenhængende net af supercykelstier er allerede i gang, og fokus på at styrke cyklismen skal fortsættes.
- **Organisering af togtrafikken over Øresund**
En effektiv og stabil togbetjening har stor betydning for integrationen og pendlingen på tværs af Øresund. Transportministeriet og Skånetrafikken vil i fællesskab vurdere de overordnede erfaringer med den nuværende organisatoriske tilrettelæggelse af togtrafikken over Øresund, og drøfte mulige alternativer samt forslag til den fremtidige organisering fra det tidspunkt, hvor trafikken på dansk side kan drives adskilt til og fra Østerport.
- **Opfølgning på implementering af paraplyorganisationen for den kollektive trafik i hovedstaden**
Den 7. januar 2015 lancerede DSB, Movia og Metroselskabet den nye paraplyorganisation for den kollektive trafik (DinOffentligeTransport.dk). En tæt opfølgning fra statens side vurderes relevant for at høste det fulde potentiale i et tættere samarbejde i den kollektive trafik.
- **Udvidet samarbejde mellem vejmyndigheder**
Kommunerne opfordres til at tilslutte sig en fælles vejstyringscentral for at understøtte en effektiv trafikafvikling på tværs af kommunegrænserne.
Alle relevante kommuner i hovedstadsområdet opfordres endvidere til at indgå i samarbejdet omkring det strategiske vejnet. Det vil sikre en endnu bedre koordinering af de centrale veje i hovedstadsområdet og styrke trafikafviklingen på vejnettet.
- **Optimering af eksisterende infrastruktur**
Indsatsen for at undgå trængsel og trafikale flaskehalse i transportsystemet foregår på mange niveauer, fra mindre lokale forbedringer til de store projekter, som løbende drøftes som led i den rullende planlægning på transportområdet. Som led heri kan kommunerne og staten arbejde endnu mere målrettet med at finde omkostningseffektive løsninger på trafikale udfordringer og optimere den nuværende infrastruktur. Det bemærkes i den forbindelse, at målrettede kapacitetstiltag ofte har et højt samfundsøkonomisk afkast.
- **Undersøgelse af perspektiverne i direkte timemodeltog til lufthavnen**
Transportministeriet vil undersøge mulighederne for at forbedre den kollektive trafikbetjening af Københavns Lufthavn i forlængelse af de kommende års store investeringer i jernbanen og etablering af Ny Ellebjerg st. som et nyt trafikalt knudepunkt i hovedstadsområdet. Herunder undersøges perspektiverne i for at lade nogle af de kommende Timemodeltog og tog fra Tyskland (via Femern Bælt) køre direkte til lufthavnen.

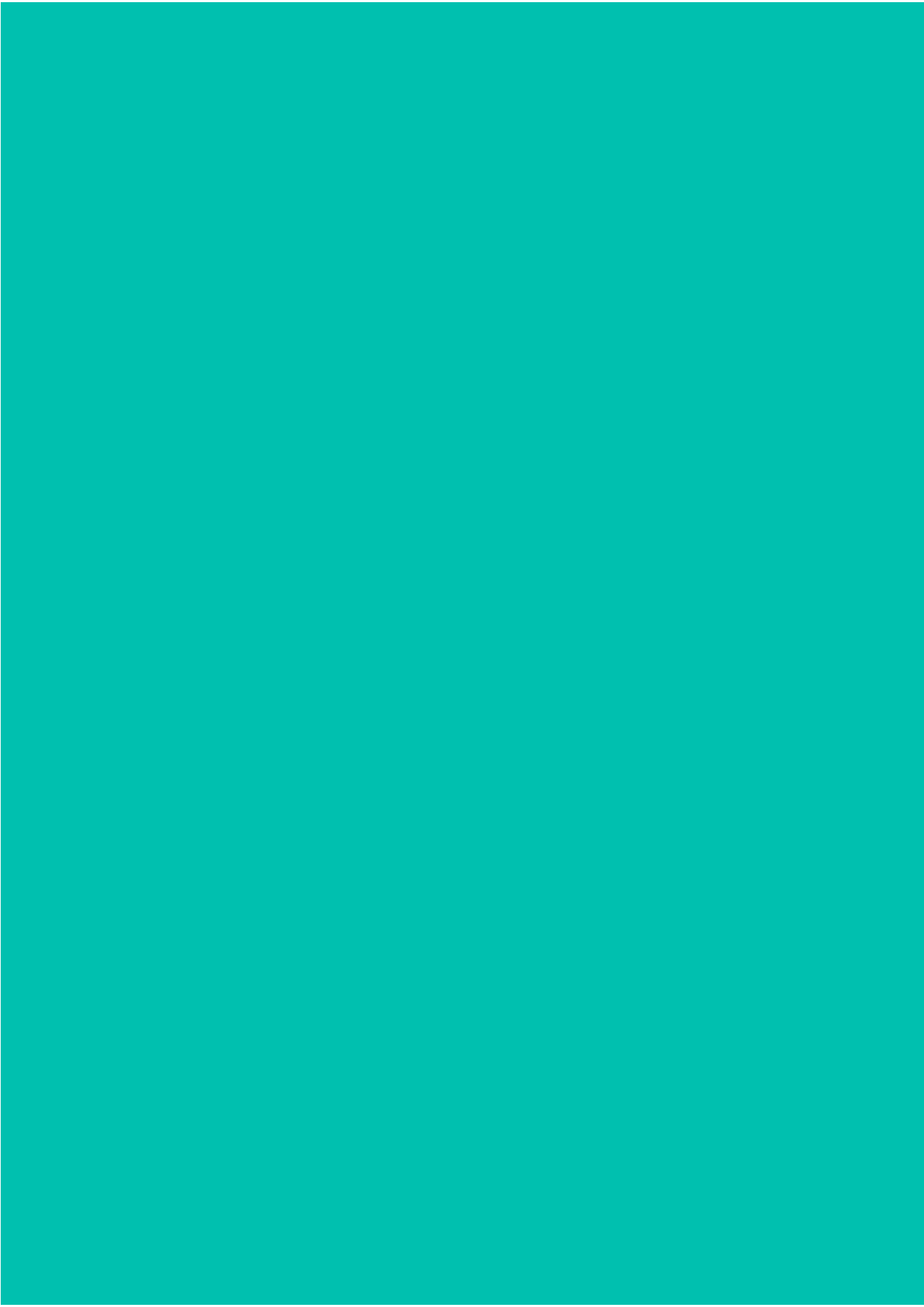
Boks 1.11 (fortsat)**Initiativer i hovedstadsstrategien**

- **Løbende opfølgning på udviklingen i tilbringertrafikken til lufthavnen**
Staten og kommunerne skal følge udviklingen i de centrale tilbringerkorridorer til lufthavnen. Der kan dermed på et passende tidspunkt tages planlægningsmæssige skridt til udbedring af trafikale udfordringer med relation til lufthavnen.
- **Styrket koordination af den fysiske planlægning af Københavns Lufthavn, Kastrup**
Københavns Lufthavn har en målsætning om en kraftig vækst i antal passagerer og flyafgange i de kommende år. Det vil styrke hovedstadsområdet internationale tilgængelighed, som er et vigtigt konkurrenceparameter i storbykonkurrencen. En forudsætning er, at lufthavnen har mulighed for at udbygge kapaciteten inden for det nuværende lufthavnsområde. Det foreslås, at staten og Tårnby Kommune sikrer en tæt koordination mellem de enkelte myndigheders indsats i forhold til den fysiske planlægning for Københavns Lufthavn for at sikre en effektiv proces omkring myndighedsbehandlingen af plangrundlaget.

1.3 Opfølgning

Der skal også fremadrettet holdes fokus på vækstpotentialet i hovedstaden. Det kan eksempelvis ske ved, at der årligt gøres en kort status over udviklingen med relevante nøgletal. Det kan bl.a. omfatte følgende nøgletal, hvor datagrundlaget løbende kan udvikles i samarbejde med relevante aktører, eksempelvis:

- Væksten i BNP pr. capita i det nære hovedstadsområde sammenlignet med relevante metropoler som eksempelvis Stockholm, Berlin og Amsterdam. Der skal i den forbindelse tages skyldigt hensyn til blandt andet forskellig konjunktursituation i de relevante lande.
- Produktivitetsudviklingen i det nære hovedstadsområde sammenlignet med relevante metropoler som eksempelvis Stockholm, Berlin og Amsterdam. Der skal i den forbindelse tages skyldigt hensyn til blandt andet forskellige konjunktursituationer i de relevante lande.
- Udviklingen i pendlingen i det nære hovedstadsområde og det store hovedstadsområde, herunder på tværs af sundet i forhold til Skåne.
- Nøgletal for andelen af studerende som fortsætter i en privat erhvervsvirksomhed efter endt uddannelse i Danmark/hovedstaden.
- Nøgletal for tiltrækning af udenlandsk arbejdskraft.



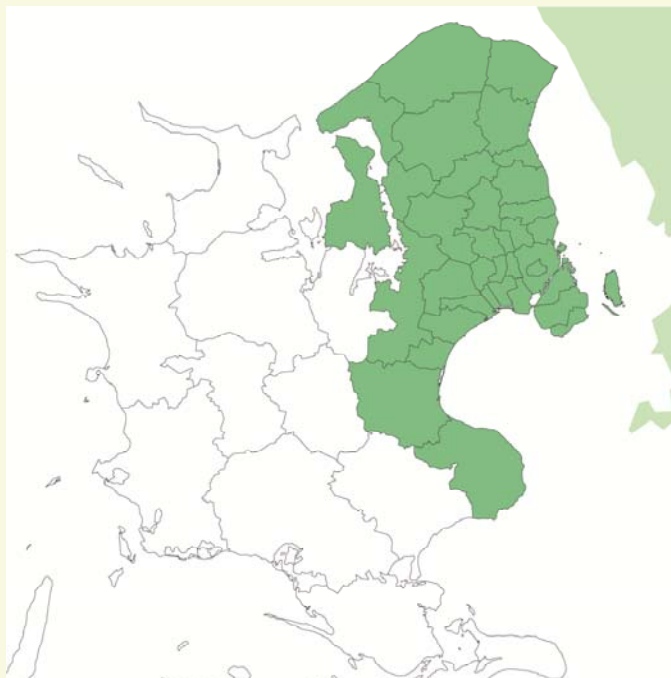
2. Afgrænsning af hovedstadsområdet

Udgangspunktet for afgrænsningen af hovedstadsområdet er i denne sammenhæng den funktionelle region. Herved forstås et område med en intensiv økonomisk interaktion. Der tænkes særskilt på det økonomiske samspil på arbejdsmarkedet, hvor arbejdskraften i den funktionelle region bevæger sig rundt i en sådan grad, at området kan betragtes som et samlet pendlerområde. Men også andre former for økonomisk samspil er med til at danne en funktionel region, såsom handel og forskellige former for kommunikation.

Med dette udgangspunkt er det fundet relevant at opstille afgrænsningen af hovedstadsområdet i to udgaver: Det "nære hovedstadsområde" og det "store hovedstadsområde".

Det *nære hovedstadsområde* afgrænses som det område, der i planlovssammenhæng forstås som hovedstadsområdet. Det er samtidig den afgrænsning, der anvendes på det kommunaløkonomiske område, inden for hvilken der bl.a. gælder en særlig hovedstadsudligning. Afgrænsningen er baseret på den funktionelle region defineret ud fra et samlet pendlerområde i tilknytning til det sammenhængende byområde København. Denne afgrænsning indeholder kommunerne i Region Hovedstaden med undtagelse af Bornholms Regionskommune samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevns Kommuner i Region Sjælland, jf. figur 2.1.

Figur 2.1
Det nære hovedstadsområde



Anm.: Kommunerne omfattet af Fingerplanen.
Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

I tilknytning til strategien arbejdes også med det *store hovedstadsområde*, som udgør et geografisk arbejdsmarkedsopland til det nære hovedstadsområde. Det store hovedstadsområde omfatter Region Hovedstaden og Region Sjælland samt Skåne Län, jf. figur 2.2. Området er karakteriseret af et betydeligt omfang af pendling, om end på nuværende tidspunkt af mindre intensitet end i det nære hovedstadsområde. Især er pendlingen begrænset i forhold til Skåne.

Det store hovedstadsområde vurderes at have et potentiale for på sigt at udgøre en funktionel region med et funktionelt arbejdsmarked. Strategien for hovedstaden er således udarbejdet med henblik på udvikling af det store hovedstadsområde, selv om en række tiltag umiddelbart vil knyttes til det nære hovedstadsområde.

Med denne afgrænsning er det også tydeligt, at hovedstaden har et potentiale som en metropol med gode forbindelser til omverdenen. Det gælder ikke mindst pga. lufthavnen, der sikrer flyveruter ud i verdenen, men den kommende Femern-Bælt-forbindelse skaber også en

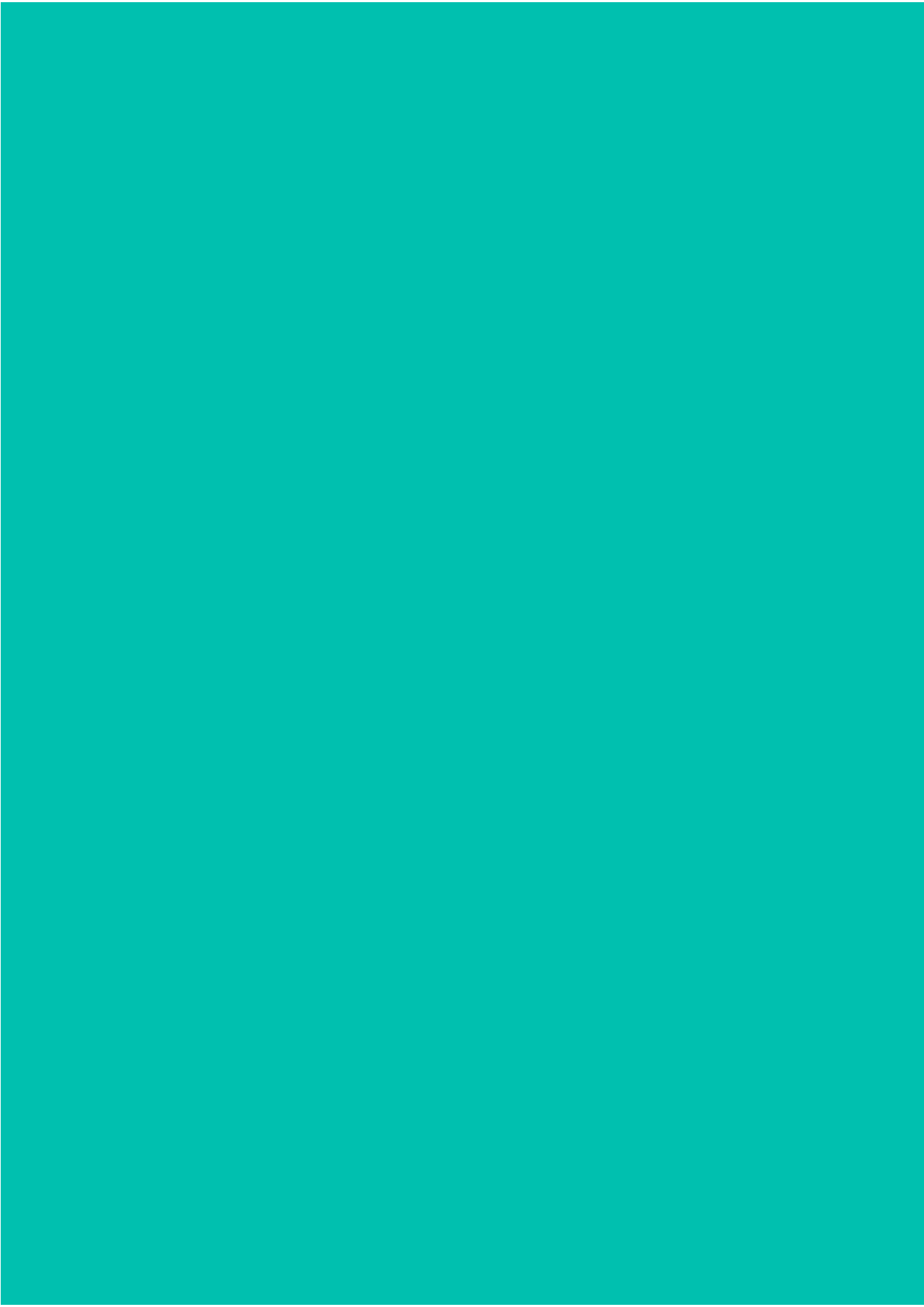
transportkorridor til det nordlige fastland. Sammen med Øresundsforbindelsen giver det en transportkorridor, der løber lige gennem hovedstaden.

Figur 2.2
Det store hovedstadsområde



Anm.: Svarer til Greater Copenhagen-samarbejdets afgrænsning af hovedstaden.
Kilde: Greater Copenhagen-samarbejdet.

Herudover er det i et større perspektiv relevant at pege på sammenhængen til det øvrige land, til resten af Skandinavien og til det Nordeuropæiske fastland.



3. Initiativkatalog

Indsatsområde 1. Gode rammer for erhvervs- udvikling

1 Statslig opbakning til Greater Copenhagen-samarbejdet

Baggrund

Kommuner og regioner på hele Sjælland er gået sammen om en "Fokuseret Vækstdagsorden" – nu kaldet Greater Copenhagen-samarbejdet. Tanken er, at man på sigt får inkluderet kommunerne i Skåne, således at området kan brande sig på en større geografi med et stort arbejdskraftopland (3,8 mio. indbyggere).

Med Greater Copenhagen-samarbejdet er der taget et skridt i retning af at sikre opbakning og ejerskab samt et ligeværdigt partnerskab mellem kommunale og regionale aktører. Dette følger godt op på den problemstilling, der blev rejst i evalueringen af kommunalreformen, hvor det blev fremhævet, at der især i Østdanmark er udfordringer med at sikre ejerskab og forankring af de regionale erhvervsindsatser i regioner og kommuner. Med det etablerede Greater Copenhagen-samarbejde har de involverede aktører taget ansvar for at sikre et mere integreret og samarbejdende fællesskab

Initiativ

Regeringen vil bakke op om Greater Copenhagen-samarbejdet. Regeringen vil derfor blandt andet sætte fokus på kommunalt samarbejde, f.eks. gennem frikommuneforsøg og analyser af potentialerne ved tværkommunale samarbejder. Derudover inviteres parterne i Greater Copenhagen-samarbejdet repræsenteret ved Vækstforum Hovedstaden og Vækstforum Sjælland til fremadrettet at indgå et fælles regionalt vækstpartnerskab.

Implementering

Regeringen bakker op om Greater Copenhagen-samarbejdet og vil som opfølgning på denne strategi invitere til dialog om det videre samarbejde.

Regeringen inviterer endvidere løbende hvert af de seks regionale vækstfora til at indgå et vækstpartnerskab. Erhvervs- og Vækstministeriet kan ved indgåelse af de kommende vækstpartnerskaber tilbyde Vækstforum Hovedstaden og Vækstforum Sjælland at indgå et samlet vækstpartnerskab i regi af Greater Copenhagen-samarbejdet.

2 Effektiv og kompetent sagsbehandling for virksomhederne

Baggrund

Kommunerne spiller på en række områder en central rolle som erhvervslivets indgang til den offentlige sektor, og kommunerne kan derfor understøtte vækst og arbejdspladser lokalt ved bl.a. at levere en god service over for virksomhederne. Regeringen har derfor taget en række skridt, der skal understøtte en effektiv og kompetent sagsbehandling for virksomhederne. Det indgår bl.a. i Aftaler om en Vækstpakke 2014, at sagsbehandlingstiderne på bygge- og miljøområdet skal forkortes med en tredjedel i 2016, og at der skal ske en professionalisering og modernisering af den tekniske byggesagsbehandling.

Dansk Industris årlige målinger af erhvervsklimaet i de danske kommuner viser, at den overordnede tilfredshed med kommunernes erhvervsvenlighed, herunder i forhold til den erhvervsrettede sagsbehandling og service, er lavere i Region Hovedstaden og Region Sjælland end i eksempelvis Vestdanmark. Videre påpeger analysen i hovedstadsstrategien, at sagsbehandlingstider og virksomhedernes oplevelse af kompetent sagsbehandling på byggesager og miljøgodkendelser varierer meget kommunerne imellem. Endvidere viser analysen, at særligt for miljøområdet har hovedstadsområdet gennemsnitligt få sager pr. kommune. Dette gør det alt andet lige vanskeligere for den enkelte kommune at opretholde den tilstrækkelige faglige kompetence til at kunne sagsbehandle få, men ofte komplicerede sager.

Produktivitetskommissionen har ligeledes peget på, at særligt den tekniske byggesagsbehandling i dag kan være en barriere for vækst og produktivitet i byggebranchen, fordi den ikke fremmer standardisering og brug af nye innovative materialer og processer. En af årsagerne hertil kan netop være, fordi kommunen ikke nødvendigvis har de fornødne tekniske kompetencer til at vurdere, om funktionskravene i et byggeri er opfyldt.

Hovedstadsområdets geografiske tæthed giver potentiale for tværkommunale samarbejder, hvor kommunerne går sammen i fælles centre med det formål at levere en ensartet og bedre service for færre ressourcer. Der er flere eksempler på sådanne samarbejder f.eks. på byggesagsområdet.

Initiativ

Regeringen har løbende fokus på at udbrede fælles løsninger på tværs af sektorer og myndigheder og på at opnå en øget harmonisering og styrkelse af den erhvervsrettede sagsbehandling. På den baggrund anbefales det, at kommunerne generelt styrker samarbejdet om at udbrede fælleskommunale løsninger indenfor de eksisterende rammer. Dette kan f.eks. omhandle videndeling og kompetenceudvikling, fælles selvbetjeningsløsninger, ligesom man kan trække på hinandens ressourcer og specialer.

Der er allerede som led i Aftaler om Vækstpakke 2014 og regeringens byggepolitiske strategi igangsat initiativer, som skal effektivisere og professionalisere kommunernes byggesagsbehandling. En anbefaling om et styrket samarbejde i hovedstadsområdet med henblik på udbredelse af fælles løsninger skal ses i sammenhæng hermed.

Implementering

Den nærmere udmøntning af initiativet skal koordineres med øvrige tiltag for en professionalisering og modernisering af byggesagsbehandlingen samt initiativet i regeringens byggepolitiske strategi om koordinering og effektivisering af kommunernes byggeopgaver. Regeringen og KL følger op på implementeringen af initiativer, der skal bidrage til, at virksomhederne oplever en effektiv og kompetent sagsbehandling. Regeringen og KL gør status på initiativer i forbindelse med økonomiforhandlingerne for 2016.

3 Frikommuneforsøg vedrørende samarbejde

Baggrund

For at sikre en effektivt fungerende offentlig sektor i relation til erhvervslivet er det vigtigt, at kommunerne ikke oplever, at der er administrative og lovgivningsmæssige barrierer, der uhensigtsmæssigt hindrer et øget samarbejde på tværs af kommunegrænserne. Samtidig skal der tages hensyn til, at der skal være et entydigt, politisk ansvar for afgørelser som indebærer vurderinger og skøn, ligesom det lokale demokratis funktion ikke må udhules.

På myndighedsområdet har flere kommuner allerede oprettet fælles byggesagscentre, men det er med den nuværende lovgivning ikke muligt at træffe egentlige myndighedsafgørelser i fællescentrene. Der kan være et potentiale for fælles løsninger også på dette område i respekt for de ovennævnte hensyn. Det kan omfatte myndighedsopgaver i tværkommunale samarbejder, at lade én myndighed/kommune træffe afgørelser på vegne af andre etc. Potentialet må forventeligt særligt være gældende i hovedstadsområdet, hvor de geografiske forhold kombineret med en stor befolkningstæthed og et stort antal kommuner spiller en rolle.

Det indgår i Aftaler om Vækstpakke 2014, at der skal ske en professionalisering af den tekniske byggesagsbehandling. Heri indgår også, at der skal ses på de nødvendige lovgivningsmæssige rammer, som kan understøtte en professionalisering af den tekniske byggesagsbehandling.

Initiativ

Mulighederne for, at der kan etableres forsøgshjemler i sektorlovgivningen, så kommuner og regioner kan gives en dispensationsmulighed til at etablere tværkommunale samarbejder og lignende tværgående organisatoriske løsninger vedrørende myndighedsopgaver, undersøges. Dispensationsmulighederne skal rettes mod kommuner, som sammen med andre kommuner oplever uhensigtsmæssige administrative eller lovgivningsmæssige barrierer. Dispensationen kan f.eks. gælde byggesagsbehandling og miljøgodkendelser.

Implementering

Der iværksættes et arbejde i relevante ressortministerier til afdækningen af mulighederne herfor. I den forbindelse skal bl.a. forholdet til persondataloven og EU-reguleringen heraf belyses. Forsøgshjemlerne vil indgå som en del af næste version af frikommuneforsøgene. På byggeområdet afventer eventuelle forsøgshjemler, at der er udarbejdet en model for professionalisering af den tekniske byggesagsbehandling.

4 Analyse af kommunalt samarbejde vedr. myndighedsbetjening af virksomheder i hovedstadsområdet

Baggrund

Organiseringen i hovedstadsområdet med 46 relativt små kommuner (heraf de 29 alene i Region Hovedstaden) betyder, at der er særligt mange kommunale myndighedsaktører inden for et lille geografisk område.

Analysen peger på, at det relativt store antal kommuner inden for et økonomisk tungt - men geografisk begrænset - byområde medfører et særligt behov for koordination, samordning og samarbejde.

Dermed understøttes: 1) Faglig bæredygtighed til at løfte de store opgaver, 2) Fælles retning på initiativer og rammevilkår, 3) Effektiv ressourceudnyttelse, 4) Effektiv håndtering af problemer på tværs af kommunegrænserne på de erhvervsrettede områder som miljø-, bygge-, infrastruktur-, plan-, forsyningsområdet og 5) Hovedstaden som ét effektivt marked fremfor 46 delmarkeder.

Det skal også ses i lyset af, at ensartede vilkår på tværs af kommuner er med til at styrke konkurrencen og virksomhedernes muligheder for at udnytte stordriftsfordele, hvilket vil øge virksomhedernes produktivitet. Samordning af administration på miljø- og teknikområdet kan således bidrage til, at der skabes et mere sammenhængende marked for virksomhederne til gavn for vækst og velstand i hovedstadsområdet.

Med regionernes og hovedstadskommunernes eget initiativ "Greater Copenhagen-samarbejdet" er der taget de første politiske skridt til et mere formelt samarbejde om vækst og erhvervsudvikling i hovedstadsområdet. Der kan imidlertid være et potentiale i at undersøge, hvorvidt samarbejdet og koordinationen af de erhvervsrelaterede myndighedsområder i hovedstadsområdet kan styrkes og udvides yderligere i regi af Greater Copenhagen-samarbejdet og inden for den nuværende overordnede kommunale og regionale organisering.

Initiativ

Det anbefales, at der i regi af Greater Copenhagen-samarbejdet igangsættes analyser af de erhvervsrelaterede myndighedsområder i hovedstaden.

Analyserne skal afdække potentialet i at styrke koordinationen, samordningen og samarbejdet yderligere f.eks. gennem en styrkelse eller udvidelse af Greater Copenhagen-samarbejdet til andre områder. Det foreslås derfor at igangsætte:

- En analyse af potentialer og barrierer for tværkommunalt samarbejde, koordination og samordning af myndighedsområder og administrativ praksis på erhvervs-, teknik- og miljøområdet.
- Oplæg til anbefalinger.

Anbefalingerne skal styrke væksten og derfor vurderes i forhold til 1) Faglig bæredygtighed til at løfte de store opgaver, 2) Fælles retning på initiativer og rammevilkår, 3) Effektiv ressourceudnyttelse, 4) Effektiv håndtering af problemer på tværs af kommunegrænser, 5) Hovedstaden som ét effektivt marked.

Implementering

Regeringen, KL og Greater Copenhagen-samarbejdet nedsætter et udvalg bestående af relevante repræsentanter fra staten, og kommunerne i hovedstadsområdet. Analyserne afleveres i december 2015 med et oplæg til anbefalinger til drøftelse.

5 Et sammenhængende og effektivt erhvervsfremmesystem

Baggrund

Evalueringen af kommunalreformen viste, at det langt hen ad vejen er lykkedes at indfri målet om en énstreget og mere sammenhængende indsats på erhvervsområdet. Flere analyser og aktører peger dog på, at der i hovedstadsområdet kan være behov for i endnu højere grad at sikre gennemslagskraft i erhvervsindsatsen, bl.a. ved øget koordinering, professionalisering og specialisering i indsatsen.

Greater Copenhagen-samarbejdet har igangsat en kortlægning af erhvervsfremmesystemet i hovedstadsområdet og det øvrige Sjælland (Iris Group, 2014). Aktørerne i erhvervsfremmesystemet er de operatører, der har erhvervs- og innovationspolitik, som deres hovedformål. I kortlægningen fremhæves det, at det samlede system er kendetegnet ved mange operatører på både kommunalt, regionalt og statsligt niveau, som indgår i en kompleks værdikæde og som løser forskellige typer af relaterede opgaver. Selvom der ikke er stort overlap i operatørernes kerneydelser, så kan sammenhængen i systemet være stærkere, ligesom det er vurderingen, at større kritisk masse kan styrke effekt og resultatskabelse.

Initiativ

Der nedsættes en arbejdsgruppe bestående af relevante repræsentanter fra staten og fra regionerne og kommunerne i hovedstadsområdet. Arbejdsgruppen skal analysere potentialerne ved bedre koordinering mellem regionale og kommunale og nationale aktører samt evt. organisering af de lokale og regionale aktører i erhvervsfremmesystemet i hovedstadsområdet og det øvrige Sjælland. Arbejdet ses i sammenhæng med Greater Copenhagen-samarbejdet.

Implementering

Arbejdsgruppen skal i december 2015 komme med oplæg til anbefalinger der skal drøftes med parterne i Greater Copenhagen-samarbejdet. Arbejdet koordineres med arbejdet i forum for forenklingsspakken, jf. initiativ 18.

6 Bedre erhvervsservicetilbud

Baggrund

På baggrund af et fælles udvalgsarbejde aftalte regeringen og KL i Aftalen om kommunernes økonomi for 2015 at gennemføre en række initiativer med henblik på at styrke den kommunale erhvervsfremmeindsats. Arbejdet pegede på et behov for en vis kritisk masse i den lokale erhvervsservice.

Tværkommunalt samarbejde kan være en måde at sikre volumen og et stærkt fagligt miljø i den lokale erhvervsservice. Fælles vejlednings-, kursus- og uddannelsesstilbud kan være hensigtsmæssigt, da kommunerne ved at samarbejde om arrangementer m.v. kan sikre, dels at ressourcerne bruges mest økonomisk, dels at den nødvendige kritiske masse er repræsenteret. Tilsvarende kan der også være driftsmæssige fordele i at overveje fælleskommunale operatørfunktioner. Fælleskommunale erhvervskontorer kan – uanset kommunestørrelse – være en måde at sikre volumen, et styrket fagligt miljø, synlighed og et velfungerende samspil med andre dele af erhvervsfremmesystemet (Arbejdsgruppen om kommunale rammer for vækst og erhvervsfremme, 2014).

Med projektet Fremtidens Erhvervsservice har Erhvervsstyrelsen og Københavns Erhvervsservice sat fokus på videreudvikling af den lokale erhvervsservice. Med udgangspunkt i tre fokusområder – effektmåling, digitalisering og fremtidens rådgiverfunktioner – er der udviklet og afprøvet en række redskaber og metoder, der kan udbredes til andre kommuner – bl.a. i regi af Greater Copenhagen-samarbejdet – og dermed bidrage til at styrke indsatsen i det eksisterende erhvervsfremmesystem.

Ifølge en analyse gennemført af Iris Group kan der ligeledes være behov for, at parterne i Greater Copenhagen-samarbejdet ser nærmere på udbuddet af lokal erhvervsservice til små og mellemstore virksomheder (SMV'er). Ifølge Iris Group udbyder kun få kommuner i Region Hovedstaden og Region Sjælland erhvervsservice til etablerede SMV'er, på trods af at SMV'er udgør en meget væsentlig del af erhvervslivet i de to regioner og gennemgående oplever en række udfordringer vedr. f.eks. generationsskifte, automatisering, håndtering af international konkurrence etc.

Initiativ

Det anbefales, at kommunerne styrker samarbejdet om lokal erhvervsservice – enten ved etablering af fælles operatørfunktioner, hvilket allerede er udbredt i kommunerne i Region Hovedstaden, men ikke i samme grad i Region Sjælland, eller gennem deling af redskaber og metoder samt sparring på tværs af kommunegrænser.

Det anbefales endvidere, at kommunerne overvejer – evt. i regi af Greater Copenhagen-samarbejdet – om der er tilstrækkelige lokale erhvervsservicetilbud til små og mellemstore virksomheder.

Implementering

KL og Erhvervs- og Vækstministeriet følger op på initiativerne i Aftale om Kommunernes Økonomi for 2015 vedr. kommunal erhvervsfremme.

Anbefalingen om tilstrækkelige lokale erhvervsservicetilbud til SMV'er kan indgå i drøftelserne med Greater Copenhagen-samarbejdet om erhvervsfremmesystemet.

7 Udarbejdelse af kommunalt forankret erhvervsklimaundersøgelse

Baggrund

På baggrund af et fælles udvalgsarbejde aftalte regeringen og KL i Aftalen om kommunernes økonomi for 2015 at gennemføre en række initiativer med henblik på at styrke den kommunale erhvervsfremmeindsats, herunder at sikre bedre data, styring og evaluering af indsatsen. Samarbejdet om at sikre bedre data og principper for evaluering pågår.

Det fælles udvalgsarbejde pegede bl.a. på, at lokale brugerundersøgelser, f.eks. af den kommunale sagsbehandling eller de kommunale tilsyn, er én måde at udvikle kommunens services til virksomhederne. Dansk Industri (DI) foretager årligt undersøgelser, der på en række parametre rangordner kommunerne efter erhvervsvenlighed. Virksomhederne i Øst-Danmark er ifølge indekset overordnet mindre tilfredse med den kommunale erhvervsvenlighed end virksomhederne i Vestdanmark. DI's undersøgelse, der overvejende er spørgeskema-baseret, har dog været genstand for kritik fra kommunerne, men indekset nyder stor offentlig bevågenhed og synes at skabe grundlag for lokal dialog med erhvervslivet i de enkelte kommuner.

Kommunerne kan derfor – med inspiration fra de svenske kommuners Nöjd Kund Indeks – udarbejde en fælles erhvervsklimaundersøgelse. En fælles erhvervsklimaundersøgelse kan bestå af en brugerundersøgelse, hvor virksomheder der har været i kontakt med kommunen, får mulighed for at vurdere den kommunale service. Derudover kan undersøgelsen suppleres med faktorer, som kommunerne har direkte indflydelse på såsom sagsbehandlingstider, afgifter og gebyrer. Hensigten er ikke at rangordne kommunerne, men give et faktisk grundlag for at vurdere udviklingen i erhvervsklimaet i den enkelte kommune. En fælles undersøgelse kan give et bedre grundlag for at vurdere, hvilke tiltag der virker på tværs af kommunerne, samt et bedre grundlag for lokal dialog om forbedringer af den virksomhedsrettede service.

Initiativ

Kommunerne opfordres med inspiration fra det svenske Nöjd Kund Indeks til at udarbejde en fælles erhvervsklimaundersøgelse.

Implementering

Udviklingen og arbejdet med erhvervsklimaundersøgelsen skal forankres i og finansieres af kommunerne. Erhvervs- og Vækstministeriet drøfter anbefalingen med kommunerne.

8 Systematisk registrering af virksomhedskontakt i erhvervsservicesystemet

Baggrund

På baggrund af et fælles udvalgsarbejde aftalte regeringen og KL i Aftalen om kommunernes økonomi for 2015 at gennemføre en række initiativer med henblik på at styrke den kommunale erhvervsfremmeindsats. Arbejdet pegede på behovet for at skabe en klar arbejdsdeling og en stærk henvisningspraksis mellem den lokale og specialiserede erhvervsservice.

Kommunerne bruger i stigende omfang ressourcer på fokuserede forløb, hvor sparring og vejledning fokuserer på bestemte grupper af iværksættere (f.eks. kreative eller etniske iværksættere) eller bestemte erhverv, der er vigtige for kommunen. Når kommunerne iværksætter særlige forløb, er det afgørende, at de supplerer og ikke konkurrerer med den erhvervsservice, der tilbydes i regi af væksthuset. Væksthusene har således ansvaret for den specialiserede erhvervsservice, hvor virksomheder med vækstpotentiale og vækstambitioner kan få vejledning om eksport, ejerskifte, vækststrategier og finansiering mv.

Informationsudveksling mellem de forskellige aktører i erhvervsfremmesystemet er væsentlig, så virksomhederne ikke oplever, at de skal give de samme oplysninger gentagne gange. Lige så vigtigt er det, at virksomhederne ikke oplever at blive kontaktet af flere forskellige erhvervsfremmeaktører parallelt. Manglende gennemsigtighed for både den lokale erhvervsservice og væksthusene kan udgøre en barriere for virksomhedskontakt. Det er derfor i fælles interesse, at der skabes en klar arbejdsdeling og informationsudveksling i erhvervsfremmesystemet.

Ét redskab kommunerne kan anvende til at understøtte samarbejdet om systematisk informationsudveksling er det fælles kunderegistreringssystem, CRM-systemet. CRM-systemet stilles til rådighed for alle erhvervsserviceudbydere og kan benyttes til registrering og videndeling omkring kunder.

Initiativ

Det anbefales, at kommunerne i fællesskab tilrettelægger erhvervsserviceindsatsen med henblik på at skabe et velfungerende samspil og en klar arbejdsdeling mellem de lokale erhvervskontorer og væksthusene, samt at de lokale erhvervskontorer og væksthuse samarbejder om systematisk registrering af deres kontakt med virksomhederne.

Implementering

KL og Erhvervs- og Vækstministeriet følger op på initiativerne i Aftale om kommunernes økonomi for 2015 vedr. kommunal erhvervsfremme.

9 Mere effektive offentlige udbud

Baggrund

Udbud af offentlige opgaver, som f.eks. vejvedligeholdelse, rengøring på offentlige arbejdspladser eller hjemmepleje, kan medføre en række positive effekter, herunder at løsningen af opgaverne sker mere effektivt, og at der skabes en mere innovativ opgaveløsning. I sådanne tilfælde kan konkurrenceudsættelse også bidrage til at styrke strukturelt BNP.

Det er vigtigt, at offentlige udbud sker med et klart strategisk fokus og som et led i en klar prioritering. Således knytter de positive effekter sig ikke alene til den private opgavevaretagelse. Flere studier peger på, at det ofte er selve konkurrencesituationen som sikrer nytænkning, effektiviseringer og forbedringer. Det kræver, at der skabes gode og fleksible funktionskrav i udbudsmaterialet, så der bliver skabt gode muligheder for nytænkning og innovation, og så man i højere grad anvender de eksisterende muligheder for dialog med markedet. Det er således ikke afgørende om opgaven efter konkurrenceudsættelse varetages af en privat eller offentlig leverandør.

Graden af konkurrenceudsættelse i hovedstadsområdet svarer nogenlunde til resten af landets. Der er dog stor spredning mellem kommunerne inden for hovedstadsområdet, hvilket tyder på, at kommunerne arbejder forskelligt med konkurrenceudsættelse af deres serviceopgaver. Det er den enkelte kommune selv, som står for tilrettelæggelsen af opgavevaretagelsen, herunder inddragelse af private leverandører, så der kan være tale om en politisk prioritering.

Sandsynligheden for at høste gevinster ved offentlige udbud er størst, når udbudssummen er stor og der er god konkurrence om opgaven, herunder et tilstrækkeligt antal tilbudsgivere. Det må på den baggrund forventes, at hovedstadsområdet har særligt gode forudsætninger for effektiv konkurrenceudsættelse af offentlige serviceopgaver, idet det er et sammenhængende byområde, hvor leverandørerne har mulighed for at byde på flere og større opgaver. Derfor er det også vigtigt, at kommuner og regioner i hovedstaden såvel som i resten af landet udformer udbudsmaterialet, så det er attraktivt at byde ind på opgaven for så mange kvalificerede leverandører som muligt.

Initiativ

For at afklare mulighederne for at skabe bedre offentlig service, større effektivitet og øget vækst via mere effektive offentlige udbud anbefales det på den baggrund, at:

- Greater Copenhagen-samarbejdet igangsætter en samlet analyse af potentialer og barrierer, herunder eventuelle konsekvenser for konkurrencen ved tværkommunalt samarbejde, koordination og samordning om konkurrenceudsættelse i hovedstadsområdet.
- Regeringen og Greater Copenhagen-samarbejdet drøfter udbredelsen af og potentialerne for konkurrenceudsættelse i hovedstaden som opfølgning på ovenstående analyse.
- Kommuner og regioner i hovedstadsområdet, hvor det er effektivt og hensigtsmæssigt, samler eventuelle udbud af opgaver på tværs af flere institutioner, områder og myndigheder for derigennem at udbyde opgaver af større volumen.

- Kommuner og regioner i hovedstadsområdet i samarbejde med staten sikrer sammenlignelige data på tværs af kommuner og regioner, så der skabes øget gennemsigthed vedr. konkurrenceudsættelse. Dette kan f.eks. ske gennem indhentning af data i særlige regnskabsoplysninger og det løbende arbejde med tilpasning af kon-toplanen.
- Arbejdet med at indsamle og offentliggøre eksempler på udbud af offentlige serviceydelser, herunder især velfærdsydelser, fortsættes.

Implementering

Der følges op på tiltagene i regi af drøftelserne mellem regeringen og Greater Copenhagen-samarbejdet.

10 Fortsat fokus på erhvervsområder med international konkurrencekraft

Baggrund

Regeringen har fremlagt vækstplaner for en række erhvervsområder med international konkurrencekraft, der har væsentlig betydning for vækst og jobskabelsen i Danmark – og hvor der i de kommende år forventes en stigende global efterspørgsel. Det gælder f.eks. på en række områder, hvor også hovedstadsområdet står stærkt, herunder sundheds- og velfærdsløsninger, Det Blå Danmark samt kreative erhverv og design. Med vækstplanerne har regeringen igangsat en lang række konkrete initiativer, der skal styrke vækstvilkårene på de enkelte erhvervsområder. Målet er at skabe vækst og nye varige job gennem konkrete løsninger og initiativer, der forbedrer vækstvilkårene i de internationalt konkurrenceudsatte erhverv.

Initiativ

Regeringen vil følge op på de fremlagte vækstplaner på områder, hvor Danmark og hovedstadsområdet har international konkurrencekraft. Eksekveringen kan bl.a. ske i samarbejde med Vækstforum Sjælland og Vækstforum Hovedstaden, f.eks. i regi af vækstpartnerskaberne.

Implementering

Erhvervs- og Vækstministeriet har løbende fokus på opfølgning og eksekvering af de fremlagte vækstplaner for en række erhvervsområder med international konkurrencekraft, og vil bl.a. sætte fokus herpå ved indgåelsen af vækstpartnerskaber

Indsatsområde 2. Potentialerne i Øresundsregi- onen skal indfries

11 Øresundstopmøde

Baggrund

Der er en lang tradition for samarbejde i Øresundsregionen, og med etableringen af Øresundsbroen blev der skabt grobund for at skabe en integreret Øresundsregion. Bl.a. tiltrækker den sjællandske medicinalindustri kvalificeret arbejdskraft over Øresund, hvilket er vigtigt for at kunne bevare og udvide industrien i Danmark. Fra åbningen af Øresundsbroen i 2000 til 2008 voksede antallet af øresundspendlere således fra godt 3.000 til knap 20.000. Fra 2008 faldt pendlingen imidlertid og var i 2012 på godt 16.000.

I de kommende år investerer Danmark i en af verdens største og mest avancerede forskningsfaciliteter. European Spallation Source (ESS) bliver bygget i Øresundsregionen (Lund og København) og har en samlet konstruktionspris på ca. 15 mia. kr. Med ESS bliver Øresundsregionen et samlingspunkt for nogle af verdens bedste forskere. ESS vil bidrage til at bringe Danmark helt i front på det materiale- og bioteknologiske område, hvilket har betydning for bl.a. lægemiddelvirksomhederne. For at få det fulde udbytte af investeringen skal der bl.a. skabes gode rammer for at bo og arbejde på tværs af Øresund for de tilflyttende studerende og forskere.

Københavns Lufthavn fungerer i dag som et nordeuropæisk knudepunkt ("hub"). Det betyder samlet set, at der er relativt mange internationale flyforbindelser i forhold til regionens størrelse. Lufthavnens størrelse giver en konkurrencefordel ift. at tiltrække internationale virksomheder, der netop efterspørger muligheden for direkte, udenlandske forbindelser. En sammenhængende Øresundsregion har afgørende betydning for at fastholde lufthavnen som internationalt knudepunkt, da en stor del af lufthavnens kundegrundlag er indbyggere i Skåne og det øvrige Sydsverige, der med tog over Øresundsbroen let kan komme direkte til lufthavnen.

På denne baggrund er det hensigtsmæssigt at styrke indsatsen for at nedbryde eventuelle barrierer og skabe en sammenhængende region. Greater Copenhagen-samarbejdet er et forsøg på at bygge bro i erhvervsfremmeindsatsen på tværs af Øresund. En yderligere styrkelse af samarbejdet og integrationen på tværs af Øresund kan bl.a. ske via politisk involvering fra statens side.

Initiativ

Erhvervs- og vækstministeren vil årligt invitere danske og svenske ministerkolleger og kommuner og regioner på begge sider af Sundet til et dialogmøde om arbejdet med at styrke integration og vækst i Øresundsregionen.

Der udpeges et tema for hver drøftelse, f.eks. uddannelse, transport, arbejdsmarked, ESS e.l. De(n) relevante ministre inviteres til drøftelsen.

Implementering

Erhvervs- og Vækstministeriet med inddragelse af relevante ministerier afhængig af temaet for drøftelserne.

12 Statsligt engagement i Øresunddirekt

Baggrund

Øresunddirekt er borgernes og virksomhedernes indgang til information om arbejdsmarked, bolig, skat, pensionsforhold m.v. på tværs af Øresund. Mangel på information er en af grundene til, at mange ikke benytter sig af muligheden for at arbejde eller etablere virksomhed på tværs af landegrænser, og at der opstår vanskeligheder i forbindelse hermed. Adgang til information er derfor vigtigt i forhold til at opretholde en høj mobilitetsrate.

Ved at stille information til borgere og virksomheder til rådighed om forhold vedrørende at bo, arbejde og drive virksomhed på den anden side af Øresund bidrager Øresunddirekt til at fremme integrationen og udviklingen af et sammenhængende arbejdsmarked til gavn for væksten i Øresundsregionen.

Da Øresunddirekt samler information på tværs af myndighedsniveauer er det vigtigt fremadrettet, at der skabes bred statslig, regional og kommunal opbakning til videreudvikling af informationstjenesten. Region Hovedstaden og Region Skåne er Øresunddirekt Danmarks primære bidragsydere. Informationstjenesten har således en stærk regional forankring. Et stærkere ejerskab blandt kommunerne kunne sikre en bredere forankring af arbejdet med videreudvikling af tjenesten, herunder arbejdet med at gøre (dele af) informationen tilgængelig på engelsk.

Initiativ

Det statslige engagement i Øresunddirekt videreføres.

Implementering

SKAT har givet tilsagn om fortsat finansiering af Øresunddirekt i 2015 på 350.000 kr. Erhvervs- og Vækstministeriet har givet tilsagn om fortsat finansiering på 200.000 kr. årligt i perioden 2015-2017.

13 Fortsat fokus på nedbrydning af grænsehindringer

Baggrund

Der kan ikke peges på én enkelt grænsehindring, der hindrer den fulde gensidige udnyttelse af arbejdskraft mv. på tværs af Øresund, og som dermed virker hæmmende for væksten. Det er snarere summen af grænsehindringerne, der resulterer i manglende transparens for grænsegængere og virksomheder. De omtrent 16.000 pendlere illustrerer dog trods alt, at der i dag allerede er mulighed for at bo og arbejde på tværs af Øresund.

EU's indre marked har i praksis medført, at en række grænsehindringer – også i Øresundsregionen – løbende har fundet og fortsat finder sin løsning i EU-regi. Dertil kommer, at Øresundskomiteén arbejder med at identificere specifikke grænsehindringer i Øresundsregionen, ligesom der i regi af Nordisk Ministerråd er et omfattende arbejde med henblik på at identificere og afskaffe grænsehindringer. Bl.a. blev der i 2014 i regi af Nordisk Ministerråd etableret et grænsehindringsråd, som skal fremme den frie bevægelighed i Norden for både privatpersoner og virksomheder.

Regeringen har også gennemført tiltag med henblik på at nedbryde og forebygge grænsehindringer. I regi af det nordiske samarbejde indgik regeringen og hele Folketinget i 2013 en aftale om fjernelse og forebyggelse af grænsehindringer med henblik på at skabe fremdrift i arbejdet med at fjerne grænsehindringer mellem de nordiske lande. Aftalen fokuserer på arbejdsmarkeds- og socialområdet, og har betydet løsningen på visse spørgsmål, bl.a. på grænsehindringerne om ret til fravær fra arbejde ved møder i visse udvalgte forsamlinger og om erhvervsmæssig rehabilitering.

Andre grænsehindringer kræver fortsat arbejde, hvorfor regeringen vil opprioritere arbejdet med nedbrydning af grænsehindringer under det danske formandskab for Nordisk Ministerråd i 2015 jf. formandskabsprogrammet "Vækst, Velfærd og Værdier".

Initiativ

Regeringen vil opprioritere arbejdet med nedbrydning af grænsehindringer under det danske formandskab for Nordisk Ministerråd i 2015 ved bl.a. som noget nyt at sætte grænsehindringer på dagsordenen for hvert eneste ministerrådsmøde og ved at bede Grænsehindringsrådet om at sætte forskellige implementering af EU-retsakter på dagsordenen i 2015.

Derudover igangsættes en uformel rådgivningsgruppe bestående af faglige organisationer og repræsentanter fra erhvervslivet med henblik på at kunne bistå med fakta og råd i den kommende tid og der arrangeres en vækstkonference under formandskabet, hvor man lokaliserer de mest generende grænsehindringer samtidig med, at der også fokuseres på løsninger.

Endelig vil regeringen arbejde videre med aftalen med Folketinget om fjernelse af grænsehindringer.

Implementering

Udenrigsministeriet (sekretariatet for ministeren for nordisk samarbejde) og relevante fagministerier.

14 Bedre udnyttelse af potentialer vedr. videninstitutioner og - miljøer i Øresundsregionen

Baggrund

Der eksisterer på begge sider af Øresund betydelige videncmiljøer og en stor koncentration af videregående uddannelsesinstitutioner. Det muliggør en udnyttelse af potentielle stordriftsfordele i den forstand, at der kan foregå videnoverførsel mellem institutionerne og ske en målretning af undervisningsudbuddet, hvor institutionerne supplerer hinanden.

Initiativer

For at styrke den potentielle synergi, der kan være mellem videninstitutionerne i Øresundsregionen, opfordres uddannelsesinstitutionerne på begge sider af sundet til øget samarbejde. Det kan f.eks. være i form af synliggørelse af relevante kursustilbud på uddannelsesinstitutioner på den anden side af Sundet samt ved en fælles 'markedsføring' i forhold til visse grupper af studerende. Der opfordres til, at erfaringerne fra det nu lukkede "Øresundsuniversitet" bringes i anvendelse.

I forbindelse med etableringen af ESS gennemføres en undersøgelse af, om der er barrierer for at bo og arbejde på tværs af Øresund for de tilflyttende studerende og forskere med henblik på at finde en løsning.

Staten medvirker til udarbejdelse af en fælles strategi med universiteterne og erhvervslivet med henblik på et forpligtende samarbejde om, hvordan der bedst muligt kan drages nytte af ESS.

Implementering

Arbejdet ledes af Uddannelses- og Forskningsministeriet.

15 National ESS Strategi

Baggrund

I de kommende år vil en af verdens største og mest avancerede forskningsfaciliteter blive bygget i Øresundsregionen - European Spallation Source (ESS).

ESS fungerer som et kæmpestort mikroskop, der kan bruges til at undersøge nye og avancerede materialer. Danmark og Øresundsregionen vil dermed blive samlingssted for mange af verdens bedste materialeforskere. Det skaber helt unikke muligheder for, at tiltrække såvel topforskere som højteknologiske virksomheder til Danmark, og det giver mulighed for at styrke arbejdsmarkedet for højtuddannede. Dermed er betingelserne tilstede til, at Danmark kan udvikle sig til et nyt "materials valley" – et af verdens centre for udvikling af nye avancerede materialer.

Skal danske universiteter og erhvervsliv høste gevinsten af det danske medværtskab af ESS, er det afgørende, at vi er parate til at udnytte de muligheder, som ESS giver. Det er således afgørende, at der findes tilstrækkeligt med forskere og virksomheder, der ved, hvordan neutronteknologien kan udnyttes. Det er ligeledes helt afgørende, at der bygges bro og etableres samspil mellem danske forskningsmiljøer, erhvervsvirksomheder og ESS.

Initiativ

For at få sat retning for det fremtidige forberedelsesarbejde udarbejdes en national ESS-strategi, som kan sætte pejlemærkerne for den fremtidige udvikling og indsats på området. Strategien skal bl.a. have fokus på udviklingsbehovene i dansk forskning; herunder på hvordan den nødvendige viden bliver sikret. Men det er også afgørende, at strategien har fokus på de erhvervsmæssige perspektiver ved etableringen af ESS. Strategien skal belyse, hvordan samspillet mellem uddannelse, forskning og erhverv styrkes, samt hvordan ikke mindst de små og mellemstore virksomheder får bedre muligheder for at udvikle og anvende nye og avancerede materialer.

Implementering

Strategien udarbejdes af en uafhængig strategigruppe med repræsentanter fra bl.a. universiteter, dansk erhvervsliv samt andre relevante aktører på området. Strategigruppen nedsættes af uddannelses- og forskningsministeren, og der lægges op til, at gruppen præsenterer sin strategi i løbet af efteråret 2015. Uddannelses- og Forskningsministeriet er ansvarlig for sekretariatsbetjening af strategiarbejdet.

16 ESS – løsning for ansatte fra lande uden for EU/EØS

Baggrund

En afgørende forudsætning for, at vi kan høste gevinsten af det danske medværtskab af ESS handler om at bygge bro mellem ESS og det danske samfund. Derfor er det også vigtigt, at ansatte ved ESS-faciliteten kan bosætte sig i Danmark. Det vil styrke arbejdsmarkedet for højtuddannet arbejdskraft i Danmark, hvilket er til gavn for såvel de offentlige forskningsmiljøer som vores virksomheder.

Regeringen har med den politiske aftale om international rekruttering fra juni 2014 allerede taget initiativ til at styrke mulighederne for, at danske virksomheder kan rekruttere internationale talenter og videnmedarbejdere. Aftalen har blandt andet gjort det mere fleksibelt for forskere fra lande uden for EU/EØS at komme til Danmark, bl.a. ved at muliggøre deltidsansættelse, mulighed for delvis ansættelse i Danmark og i udlandet, samt fritagelse for opholdstilladelse for forskningsophold i Danmark i op til 3 måneder.

Den gældende udlændingelov muliggør imidlertid ikke at ansatte ved ESS i Lund, der kommer fra lande uden for EU/EØS kan få opholdstilladelse til at bo i Danmark udelukkende på baggrund af arbejde i Lund. Dette er der ikke ændret på med den politiske aftale.

Initiativ

Der arbejdes på mulige løsninger for at ansatte ved forskningsanlægget ESS, der kommer fra lande uden for EU/EØS, kan bosætte sig i Danmark.

Implementering

Undersøgelsen gennemføres i et samarbejde mellem Uddannelses- og Forskningsministeriet og Beskæftigelsesministeriet.

17 Styrket samarbejde mellem danske og svenske klynger/netværk i Øresundsregionen

Baggrund

Både på den danske og svenske side af Øresund findes der velfungerende klynger og netværk, hvor virksomheder, videninstitutioner og erhvervsfremmeaktører samarbejder om at skabe innovation og vækst. I de senere år har klyngerne/netværkene udvidet deres internationale udsyn og aktiviteter, men der er fortsat et stort potentiale for at styrke klyngesamarbejdet hen over Øresund.

Et tættere samarbejde med de skånske klynger vil give virksomheder i hovedstaden adgang til nye kommercielle og forsknings- og udviklingssamarbejdspartnere. Samtidig vil Øresundsregionen kunne brande sig endnu stærkere internationalt, hvis beslægtede klynger/netværk fra de to lande etablerer strategiske alliancer, f.eks. inden for styrkepositioner som biotech, medtech, ikt og transport. Dette vil på sigt kunne tilføre ny dynamik, viden og investeringer til hovedstaden. Den øvrige del af Danmark vil også få gavn af initiativet, idet netværkene formidler viden og binder aktører sammen på tværs af hele landet.

Initiativ

De væsentligste klynger på begge sider af Øresund kortlægges, og der iværksættes en indsats for at styrke samarbejdet mellem klynger i hovedstaden og Skåne. Der etableres en dialogproces mellem relevante danske og svenske klyngeaktører med henblik på at identificere konkrete samarbejds muligheder, der styrker regionens erhvervsliv.

De ansvarlige nationale og regionale myndigheder for klyngeindsatsen i Danmark og Sverige vil i forlængelse heraf drøfte, hvordan der kan støttes op om de mest perspektivrige Øresunds klyngesamarbejder, der er identificeret.

Endvidere gøres en aktiv indsats for at udbrede kendskabet til de danske klynger og netværk på den svenske side af Øresund. Relevante svenske virksomheder og videninstitutioner inviteres til at deltage i danske klynger og netværk med henblik på at styrke videnuvekslingen.

Indsatsen skal ses i sammenhæng med regeringens vækstplaner på områder, hvor danske virksomheder har international konkurrencekraft.

Implementering

Arbejdet ledes af Uddannelses- og Forskningsministeriet, der har ansvaret for det nationale klyngeprogram Innovationsnetværk Danmark, og gennemføres i samarbejde med Region Hovedstaden, Københavns Kommune og Region Skåne. De konkrete aktiviteter i initiativet vil blive planlagt og påbegyndt i 2015.

Ved gennemførelse af de konkrete klyngematchmaking- og informationstiltag i initiativet samarbejdes endvidere med den nyetablerede supportfunktion for klynger og netværk i Danmark "Cluster Excellence Denmark".

Indsatsområde 3. Kompetencer og forskning på et højt internationalt niveau

18 Sammenhæng og synergi i innovationsindsatsen

Baggrund

Uddannelses- og Forskningsministeriet har som en del af Innovationsstrategien nedsat to tværgående fora på innovationsområdet med deltagelse af relevante ministerier, Innovationsfonden, de regionale vækstfora og de danske regioner.

Det ene er Klyngeforum, som skal udmønte en fælles strategi for den danske klyngeindsats, herunder koordinere og styrke sammenhængen mellem de forskellige parter indsats, med henblik på at opnå større effekter af den samlede indsats. I Klyngeforum deltager tillige Københavns Kommune.

Det andet er forum for forenklingsspakken, der skal udmønte en omfattende forenklingsspakke gældende for alle offentlige innovationsordninger, så innovationssystemet fremstår mere simpelt, serviceminded og intuitivt for brugerne, dvs. virksomheder og videninstitutioner.

Initiativ

Klyngeforum og forum for forenklingsspakken vil være naturlige arenaer for drøftelse af samspillet mellem de forskellige aktører i innovationssystemet.

Med udgangspunkt i analyserne af henholdsvis det samlede nationale innovations- og erhvervsfremmesystem (Damvad 2014) og det hovedstadsspecifikke erhvervsfremmesystem (Iris Group, 2014) vil begge fora drøfte væsentlige tværministerielle eller regionale problemstillinger og udfordringer. Foraene vil diskutere behovet for evt. yderligere samarbejde og justeringer samt hvordan der kan sikres et optimalt samspil mellem innovationsindsatsen i hovedstaden og både den nationale og de øvrige regioners indsats.

I Klyngeforum vil det endvidere være muligt at drøfte hovedstadsspecifikke potentialer og udfordringer relateret til klyngeudvikling. Drøftelserne kan både omhandle strategier for udvikling og professionalisering af klynger, og udvikling og gennemførelse af konkrete indsatser på klyngeområdet. Klyngeforum fungerer endvidere som et forum for deling og tilvejebringelse af viden om klyngeudvikling, hvilket kan give input og inspiration til hovedstadens klyngeindsats.

Implementering

Arbejdet er forankret Uddannelses- og Forskningsministeriet, som leder de to fora. Begge fora mødes to gange årligt.

19 Bedre tiltrækning af internationale studerende og fastholdelse efter endt uddannelse

Baggrund

Tilgangen af internationale studerende har været stigende i Danmark og herunder også i hovedstaden de seneste 10-15 år. For også fremover at sikre adgang til kvalificeret arbejdskraft, er det afgørende, at rekrutteringen af internationale studerende fortsætter, samt at flere studerende fastholdes i jobs i Danmark efter endt uddannelse.

I reform af international rekruttering ligger forskellige initiativer, der skal bidrage til bedre fastholdelse af internationale studerende, herunder bl.a. større synliggørelse af uddannelsesinstitutionernes og Workindenmark-centrenes information og vejledning om karrieremuligheder over for internationale studerende. Endelig er det de enkelte uddannelsesinstitutioner, der har ansvaret for opgaver i forbindelse med tiltrækning og fastholdelse af internationale studerende, og de enkelte uddannelsesinstitutioner har etableret en række projekter i den forbindelse.

Initiativ

Internationaliseringen ved de videregående uddannelser skal styrkes. Initiativet skal understøttes af målet om internationalisering i udviklingskontrakterne med uddannelsesinstitutionerne. De seneste kontrakter er netop indgået for 2015-2017. Målene i udviklingskontrakterne skal være med til at sikre stærkere internationale miljøer på uddannelsesinstitutionerne og derved bl.a. understøtte tiltrækning og fastholdelse af internationale studerende. Relevante erfaringer med succesfulde initiativer skal videregives mellem uddannelsesinstitutionerne.

De videregående uddannelsesinstitutioner opfordres endvidere til at sikre, at flere internationale studerende fastholdes i Danmark efter endt uddannelse. Dette kan bl.a. sikres ved at øge de internationale studerendes viden om og brug af karrierecentre.

Endelig opfordres de videregående uddannelsesinstitutioner til at overveje, hvordan der kan udvikles metoder og incitamentsstrukturer, som understøtter etablering af flere netværk mellem danske og internationale studerende for at styrke de internationale studerendes sociale relationer. Endelig opfordres de videregående uddannelsesinstitutioner til at erfaringsudveksle inden for rekruttering og fastholdelse af internationale studerende eller til at etablere egentlige samarbejder på området, hvorved netværk og vejledning bliver bredere funderet.

Implementering

Arbejdet ledes af Uddannelses- og Forskningsministeriet.

20 Udnyttelse af potentialerne i etableringen af Femern Bælt-forbindelsen

Baggrund

Femern Bælt-forbindelsen vil med et forventet anlægsoverslag på 55 milliarder kroner for kyst til kyst-forbindelsen og 9,5 milliarder kroner (2015-priser) for de danske landanlæg være det største infrastrukturprojekt i Danmark nogensinde.

Når den står færdig vil Femern Bælt-forbindelsen betyde, at København og Hamborg og områderne mellem de to storbyer rykker meget tættere på hinanden. Den nye nærhed kan potentielt skabe grobund for udviklingen af en stærk grænseregion og en tættere relation mellem hovedstadsområdet og Hamborg, som kan bidrage til at skabe et større sammenhængende marked og øget konkurrence, nye synergier mellem stærke erhvervs-klynger, samarbejder inden for uddannelse og forskning mv. Det vil kræve en fokuseret og vedvarende indsats fra både private og offentlige aktører at indfri disse potentialer.

Men også i anlægsperioden kan de meget store investeringer, som Danmark lægger i Femern Bælt-forbindelsen over de næste 10 år, blive grobund for varige arbejdspladser, innovation, produktivitetsvækst, forskning og læring – samt for opbygning af styrkepositioner i de danske anlægs-, transport- og logistikerhverv. I den forbindelse er det vigtigt at sikre, at også små og mellemstore virksomheder kommer i spil i dette store projekt. Lokale virksomheder vil få muligheden for at blive underleverandører til de store, internationale entreprenørkonsortier, der skal bygge den faste forbindelse. Og efter færdiggørelsen vil beliggenheden op ad en ny europæisk transportkorridor kunne udnyttes.

Den nye Femern Bælt-forbindelse vil skabe en effektiv transportkorridor mellem Skandinavien og resten af Europa, og den vil bringe bl.a. Stockholm, København/Malmø, Hamborg og Berlin tættere sammen. Udover mulighederne for kulturel samt forsknings- og uddannelsesmæssig brobygning mellem Tyskland og Danmark åbnes nye muligheder for pendling og et mere integreret arbejdsmarked på tværs af Femern Bælt. Dertil kommer, at Femern Bælt-forbindelsen på sigt vil udvide det marked, som virksomhederne kan betjene fra hovedstaden ved at sænke transporttiden, øge transportkapaciteten og styrke leverancesikkerheden. Der er allerede en række etablerede samarbejder nationalt, regionalt og lokalt. F.eks. samarbejder Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Slesvig-Holsten, Hamborg og Københavns Kommune i regi af STRING om at udnytte potentialerne i etableringen af Femern Bælt-forbindelsen.

I forhold til samarbejdet i den dansk-tyske grænseregion er der ligeledes en række etablerede samarbejder, men det er vurderingen, at der er potentiale for yderligere at styrke samarbejdet og integrationen til gavn for vækst og erhvervsudvikling. Med det nye grænseoverskridende dansk-tyske EU-program for 2014-2020 (INTERREG 5 A Danmark-Tyskland), der som noget nyt dækker hele grænseregionen, er der potentiale for at styrke sammenhængen i indsatsen for vækst og erhvervsudvikling på tværs af ressortområder, myndighedsniveauer, regions- og kommunegrænser i det dansk-tyske grænseland.

Initiativ

Regeringen vil i samarbejde med regionale og lokale parter arbejde målrettet mod at udnytte potentialerne, der opstår med etableringen af Femern Bælt-forbindelsen.

Som en del af Vækstpakke 2014, som en række partier i Folketinget indgik aftale om i juni 2014, har regeringen besluttet at igangsætte et initiativ, der skal styrke innovation omkring Femern Bælt-forbindelsen. Det overordnede formål med indsatsen er at bruge Femern Bælt-byggeriet som springbræt til at fremme innovation og skabe holdbar teknologisk udvikling, teknologioverførsel, forskning og innovation. Herigennem styrkes virksomhedernes konkurrenceevne, hvilket fremmer eksport, vækst og beskæftigelse.

Regeringen har underskrevet en ministererklæring og udarbejdet en handlingsplan med Slesvig-Holsten med det formål at øge væksten og erhvervsudviklingen på tværs af den landfaste grænse og Femern Bælt. Regeringen vil i samarbejde med delstatsregeringen i Slesvig-Holsten 1) gøre det nemmere at tage arbejde og rekruttere på begge sider af den dansk-tyske grænse, 2) styrke samarbejdet om erhvervsuddannelser og videregående uddannelser og 3) fremme virksomhedernes og pendlernes mobilitet gennem et styrket samarbejde på transport- og logistikområdet. Udover de konkrete tiltag er det aftalt, at den danske regering og delstatsregeringen i Slesvig-Holsten mødes igen i 2016 mhp. at identificere yderligere konkrete tiltag.

Implementering

Der findes allerede i dag en innovationsinfrastruktur i form af en række GTS-institutter, innovationsnetværk, erhvervsakademier m.v., som initiativet kan bygge videre på. Erhvervsakademier vil blive inddraget med trænings- og undervisningsaktiviteter af eksempelvis faglærte i SMV'erne. Uddannelses- og Forskningsministeriet har sammen med Region Sjælland aftalt en model for konkret organisering af indsatsen. Det er aftalt, at der etableres et "Femern Bælt sekretariat", der skal sikre koordination mellem virksomhederne og de igangsatte projekter og initiativer, der har relation til byggeriet af Femern Bælt forbindelsen. Sekretariatet skal desuden levere input til brug for Uddannelses- og Forskningsministeriets udmøntning af GTS-resultatkontrakter, der specifikt vedrører Femern Bælt. Region Hovedstaden og Københavns Kommune og andre relevante interessenter vil så vidt muligt blive inddraget i arbejdet.

Indsatsområde 4. En attraktiv og effektiv me- tropol

21 Internationalt fyrtårn inden for arkitektur, byggeri, byudvikling og design.

Baggrund

Danmark er verdenskendt for byudvikling, arkitektur og design, og flere institutioner formidler i dag de danske kompetencer på området. Der har dog indtil nu manglet ét sted i Danmark, hvor udenlandske turister, virksomheder og erhvervsdelegationer kan se det bedste, som dansk arkitektur og design kan byde på.

Realdania er med Bryghusprojektet i København ved at opføre en opsigtsvækkende, multifunktionel bygning, der har potentialet til at blive et internationalt fyrtårn som formidler af danske løsninger og kompetencer inden for byudvikling, arkitektur og design og som samlingspunkt for førende iværksættere, virksomheder, videninstitutioner mv. inden for området.

Initiativ

Erhvervs- og Vækstministeriet vil i samarbejde med Realdania og Københavns Kommune etablere en hub for arkitektur, byggeri, byudvikling og design i rammerne af Bryghusprojektet, som Realdania er ved at opføre ved Københavns Havn. Ved at Dansk Arkitektur Center og Dansk Design Center lokaliserer sig som del af hub'en styrkes grundlaget for at udvikling af bl.a. innovative byløsninger, som kan tiltrække internationale virksomheder og turister til Danmark.

Implementering

En styregruppe med Erhvervs- og Vækstministeriet, Realdania og Købehavns Kommune forestår udviklingen af hub'en.

22 Afdækning af behov for revision af fingerplanen og iværksættelse af fremtidige dialogprojekter

Baggrund

Fingerplanen er den bærende strategi i hovedstadens overordnede planlægning og udvikling. Efter strukturreformen, hvor miljøministeren overtog ansvaret for den regionale planlægning i hovedstadsområdet, er Fingerplanen blevet revideret i 2007 og senest i 2013. De demografiske ændringer i hovedstadsområdet, investeringer i infrastruktur, ændringer i erhvervsstrukturen og ikke mindst nye udfordringer som eksempelvis klimatilpasning betyder imidlertid, at der løbende skal foretages vurdering af, hvorvidt der er behov for revision af planen.

Der er rigelige byggemuligheder i hovedstadsområdet, og udfordringen med at tiltrække investeringer er således ikke kvantitativ, men i højere grad et spørgsmål om kvalitet af de tilgængelige arealer og formidling af de eksisterende muligheder. For at fremme byudviklingen i hovedstadsområdet er der behov for, at de mange arealer i kommunernes planer prioriteres og differentieres i tråd med udviklingen i hovedstadsområdet som helhed.

Miljøministeriet har tradition for at understøtte såvel landsplanredegørelse som Fingerplanen med dialogprojekter, hvor flere kommuner inddrages i arbejdet med regionale koordinering. Miljøministeriets dialogprojekter med Ringbykommunerne om såvel en fælles strategi for byomdannelsen og fælles strategi for grønne og blå elementer er et godt eksempel på, hvordan der kan arbejdes på tværs af kommuner med strategi for arealanvendelsen langs den kommende letbane.

I Norge er der introduceret såkaldte "bymiljøaftaler", der samler investeringer i transportsystem og krav til kommunal planlægning i en samlet aftale mellem stat og kommuner (Norsk Miljøverndepartement 2013). Gennem disse aftaler sikrer den norske stat, at kommunerne indarbejder de regionale og statslige hensyn i planlægningen.

Initiativ

Miljøministeriet igangsætter et arbejde med at afdække behovet for at revidere Fingerplanen på basis af de forestående udfordringer og konklusionerne i hovedstadsstrategien bl.a. om at skabe øget fokus på at prioritere og synliggøre attraktive erhvervsplaceringer. Revisionen skal ske indenfor rammerne af de bærende principper, herunder fingerbyen, de grønne kiler, det regionale hensyn, stationsnærhed og transportkorridorerne.

I forbindelse med en eventuel fremtidig revision af Fingerplanen og i forbindelse med Miljøministeriets dialog med hovedstadsrådets kommuner sættes der øget fokus på differentiering og synliggørelse af attraktive placeringer – toplokaliseringssteder – i hovedstadsområdet. Dette vil først og fremmest betyde en formidlingsmæssig indsats med fokus på det samlede udbud af lokaliseringsmuligheder i Fingerplanen og den konkrete planlægning af attraktive erhvervsområder.

Miljøministeriet vil samtidig hermed igennem det Nordiske plansamarbejde følge de norske erfaringer med bymiljøaftaler, særligt med henblik på at vurdere en eventuel effekt ved brug af sådanne aftaler i dansk planlægning.

Implementering

Et arbejde igangsættes under Miljøministeriet. I dette arbejde inddrages relevante parter som f.eks. KL, Region Hovedstaden, Danmarks Naturfredningsforening og relevante ministerier, herunder Transportministeriet.

23 Analyse af mulighederne for nye samarbejder om byplanlægning og byudvikling

Baggrund

En funktionel region skal understøttes af, at udbuddet af arealer og byomdannelsesprojekterne også anskues på tværs af kommunegrænser. Udbud af attraktive arealer skal planlægges ud fra en større geografi end den enkelte kommune.

Samtidigt må det konstateres, at byomdannelse er fagligt kompleks og vanskelig at gennemføre, og analyserne har peget på, at byomdannelsen kan hjælpes på vej med en styrkelse af det faglige niveau med fokus på dialog med ejendomsmarkedets parter og særligt i erhvervsplanlægningen med anvendelse af den nyudviklede metode til udvikling af en erhvervsstrategi.

Stat og kommuner har i flere sammenhænge samarbejdet om planlægning og planrelaterede temaer, herunder i dialogprojekter som følge af Landsplanredegørelsen og Fingerplanen. Disse har udover betydning for kommunernes planlægning medført faglig sparring og erfaringsdeling blandt projektdeltagene. Samtidigt har Miljøministeriet i en længere årrække iværksat samarbejdsprojekter med forskellige parter i planlægningen som eksempelvis KL, DI, regioner, kommuner, universiteter mv. med henblik på faglig udvikling og nye metoder i byernes planlægning. Som eksempler kan nævnes samarbejdsprojekterne "Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet", "Strategi for byernes erhverv" og "Den gode cykelby", alle med resultater offentliggjort i 2014.

Miljøministeriet yder også støtte til Dansk Byplanlaboratorium, som netop arbejder med faglig udvikling med primært fokus på de kommunale planlæggere.

Initiativ

Der iværksættes en analyse af muligheder for nye strategiske samarbejder blandt hovedstadsområdet kommuner, ministerier, universiteter og private parter med henblik på at sikre koordinering af planlægning på tværs af kommunegrænser, videndeling og udvikling af værktøjer til kommunerne i arbejdet med vækst og udvikling.

Implementering

Analysen iværksættes under Miljøministeriet og med inddragelse af relevante aktører herunder Ministeriet for By, Boliger og Landdistrikter. Udenrigsministeriet

24 Potentialer i Smart City-løsninger

Baggrund

Til en metropols styrkeposition hører de potentielle fordele der er, ved at befolkningens liv, erhvervenes produktion og økonomisk aktiviteter i øvrigt udspiller sig på et forholdsvis lille, tæt og geografisk sammenhængende område. Dette giver også nogle udfordringer i forhold til trængsel, klima, byomdannelse etc. som kræver nye innovative løsninger. Disse løsninger tager særligt i de større byer i stigende grad afsæt i data og IKT.

Smart Cities er byer, der understøtter relationer mellem borgere, myndigheder, videninstitutioner, organisationer og virksomheder, ved at disse - hurtigt og let - kan give, få, dele og påvirke data på digitale platforme og dermed udnytte muligheder eller løse problemer til gavn for hele samfundet. En Smart City kan dermed være en betegnelse for en by eller region, der forbedrer eller redefinerer sine servicefunktioner via IKT. Det kan f.eks. være intelligent trafikstyring, som via data løbende sikrer bedst mulig trafikafvikling, eller når kommunen inddrager borgerne i lokale høringer gennem de sociale medier.

Over halvdelen af de danske kommuner arbejder med Smart City-begrebet og en række kommuner i hovedstadsområdet er internationalt anerkendt for deres Smart City arbejde.

Der er i regi af Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter i samarbejde med Aarhus Universitet etableret et Smart city netværk med deltagelse af kommuner, organisationer og virksomheder. Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter har desuden fået udarbejdet en analyse af danske kommuners arbejde med Smart city og samling af gode eksempler på danske og internationale byers arbejde med Smart city

Initiativer

- Der igangsættes en analyse af muligheder og kompetencer i bl.a. hovedstadsområdet inden for Smart City-løsninger. Analysen skal:
 - Afdække om der er et vækspotentiale for Smart City-løsninger – herunder ift. produktivitet, bedre drift og eksportmuligheder samt mulighederne for tiltrækning af internationale investeringer og viden inden for Smart City-løsninger og -teknologier
 - Kortlægge den nuværende anvendelse af data og teknologi som grundlaget for styringen og udviklingen af hovedstaden og andre større byer.
 - Inddrage erfaringer fra relevante nationale og internationale projekter.
 - Evaluere de muligheder og barrierer som arbejde er støt på

Implementering

Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter er tovholder på analyserne, men udføres i tæt samarbejde med Invest In Denmark/Udenrigsministeriet, Erhvervs- og vækstministeriet og andre relevante ministerier.

Indsatsområde 5. En infrastruktur rustet til vækst

25 En attraktiv infrastruktur for cyklister

Baggrund

En væsentlig forudsætning for den fremtidige vækst i hovedstadsområdet er, at der er gode pendlingsmuligheder, og at det er let af transportere sig rundt i byen. Hovedstaden er i dag kendetegnet ved, at en meget stor andel af transporten målt i antal ture foretages på cykel. Uden den udbredte cykelkultur og med den givne transportefterspørgsel i København ville behovet for biltransport – og dermed antallet af biler på vejene i København – og kapacitetsbehovet i den kollektive trafik være større.

Ifølge Københavns Kommunes cykelregnskab foretages 36 pct. af alle pendlerture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune på cykel. Den stærke cykelkultur i København (og Danmark) giver et bedre udgangspunkt for en effektiv trafikafvikling i København end andre sammenlignelige byer som f.eks. Stockholm, hvor biltrafikken fylder meget mere i gadebilledet. Cykelkulturen hænger bl.a. sammen med, at Danmark har en ret unik og veludbygget cykelinfrastruktur i en international sammenhæng. Størstedelen af alle cykelture (ca. 70 pct.) er 3 km eller derunder, mens relativt få pendlere vælger cyklen på længere afstande, hvor bilen og kollektiv trafik mange gange vil være et hurtigere transportmiddel.

Kommunerne i hovedstadsområdet arbejder på en række tiltag, som kan gøre det lettere og hurtigere at komme frem på cykel, herunder et net af supercykelstier i Storkøbenhavn. Målet er bl.a. at få flere pendlere til at vælge cyklen. For mange pendlere er cyklen desuden et uundværligt transportmiddel til at komme til og fra stationen. Det gælder ikke mindst for pendlere, der benytter den kollektive trafik over længere afstande mellem deres hjem og arbejde. Hvis man ikke kan komme nemt det sidste stykke mellem stationen og arbejdet, vælger man muligvis bilen frem for cyklen.

Initiativ

Kommunerne og Region Hovedstaden opfordres til at fortsætte arbejdet med at udvikle et sammenhængende net af cykelstier, supercykelstier, grønne bølger og smutveje for cyklister, så det bliver mere attraktivt at vælge cyklen som transportmiddel i hverdagen og for at fremme hovedstadsregionen som en cyklende storbyregion.

Det foreslås, at staten, kommunerne, regionen, trafikselskaberne, virksomheder og andre interessenter arbejder sammen om at skabe bedre muligheder for at kombinere cyklen og den kollektive trafik med det mål at få flere pendlere til at vælge cyklen og den kollektive trafik frem for bilen. Det kan f.eks. være ved at etablere flere og mere sikre cykelparkeringspladser ved stationer og andre knudepunkter, eller ved at arbejdsgiverne tilbyder pendlercykler og andre cykelfaciliteter til deres medarbejdere.

Implementering

Trængselskommissionen anslog, at realiseringen af hovedstadskommunernes samlede vision for et sammenhængende supercykelstinet vil beløbe sig til 1-2 mia. kr. For kommunerne er udgangspunktet, at kommunale cykelstier anlægges for kommunale midler, mens cykelsti-projekter på det statslige vejnet finansieres af statslige midler.

Fra statens side er der i 2014 truffet politisk beslutning om at afsætte to nye nationale puljer til medfinansiering på op til typisk 40 pct. til cykelprojekter, hvor kommuner og evt. andre aktører kan søge om statsligt tilskud. Dels en pulje på 180 mio. kr. til supercykelstier og cykelparkering, hvoraf 40 mio. kr. er udmøntet i 2014 og 140 udmøntes i 2015, dels en cykelpulje på 50 mio. kr. til fremme af cykelisme i øvrigt. Hertil kommer også midler til en forstærket indsats mod højresvingsulykker som led i den samlede trafiksikkerhedsindsats på vejene. Midler til evt. statslig medfinansiering vil også fremadrettet blive fundet inden for rammerne af forligskredsene på transportområdet.

Transportministeriet har endvidere i 2009 indgået en aftale med DSB om at etablere flere bil- og cykelparkeringspladser samt dertil knyttede adgangs- og omstigningsforhold ved stationer i hele Danmark i perioden 2009-2020.

26 Organisering af togtrafikken over Øresund

Baggrund

I Danmark har staten ansvaret for togtrafikken over Øresund, hvorimod det i Sverige er det regionale trafikskelskab Skånetrafiken, der har ansvaret for trafikopgaven. De to trafik købere har i dag hver sin operatør til at udføre selve togdriften, hvorved der i praksis er 4 parter – med tilhørende grænse- og samarbejdsflader – der har betydning for trafikbetjeningen.

Den statslige trafik køber i Danmark og den regionale i Sverige har forskelligt fokus. Den danske er beskæftiget med togtrafikken over hele landet, hvor Øresundstogene er en vigtig brik, men dog kun tegner sig for knap 3 pct. af den samlede togtrafik. For Skånetrafiken er Øresundstrafikken en afgørende del af den samlede produktion. I Sverige er der derfor et stort fokus på togforbindelserne fra Sverige over Øresund, mens interessen på den danske side i højere grad samler sig om trafikken på Kystbanen (Helsingør-København), som i dag også betjenes af Øresundstogene.

Den praktiske afgrænsning mellem driftsansvaret for de to udførende operatører er trukket midt på Øresund, men er ikke nødvendigvis sammenfaldende med den mest effektive og hensigtsmæssige. Hvis kun én operatør stod for hele trafikken ville det også kunne imødegå afgrænsningsproblemer, men forudsætter på den anden side afklarede rammer om fordeling af økonomi og ansvar på tværs af sundet.

Øresundstrafikken dækker geografisk en stor del af Sydsverige, og hovedparten af passage-rerne i Øresundstogene er svenskere. Spørgsmål og kvalitet, betjeningsstandard mv. påkalder sig derfor naturligt nok særligt stor interesse på svensk side. Gode og velfungerende togforbindelser mellem København og Sverige er dog tilsvarende vigtige for virksomhederne og arbejdsmarkedet i hovedstadsområdet, og er helt centralt for Københavns lufthavn.

Når der på sigt åbnes mulighed for at separere togtrafikken på Kystbanen og Øresundsbanen, så Øresundstogene kan betjene strækningen mellem Østerport og Sverige tilvejebringes praktiske forudsætninger for en mere grundlæggende tilpasning af den organisatoriske tilrettelæggelse af Øresundstrafikken. Fra dette tidspunkt står en række alternativer åbne vedrørende udførelsen, trafik køberansvar og kontraktformer.

Initiativ

Det danske Transportministerium og Skånetrafikken vil i fællesskab vurdere de overordnede erfaringer med den gældende organisatoriske tilrettelæggelse af togtrafikken over Øresund, og drøfte mulige alternativer samt forslag til den fremtidige organisering fra det tidspunkt, hvor trafikken på dansk side kan drives adskilt til og fra Østerport.

Implementering

Efter vurderingen er tilendebragt vil evt. ændringer blive implementeret af det danske Transportministerium og Skånetrafikken i fællesskab.

Initiativet kræver ikke særlig finansiering.

27 Opfølgning på implementering af paraplyorganisationen for den kollektive trafik i hovedstaden

Baggrund

Den kollektive trafik i hovedstaden varetages i dag af både DSB, Movia og Metroselskabet. Selskaberne arbejder allerede i dag sammen om at skabe sammenhæng i den kollektive trafik. Kunderne oplever dog ind i mellem at sammenhæng på rejser, der anvender flere transportmidler, ikke er helt optimal. Med ændringen af Lov om trafikselskaber i 2014 stilles der krav om, at der skal oprettes en paraplyorganisation for den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Paraplyorganisationen blev lanceret den 1. januar 2015 under navnet "DOT" (Dit Offentlige Trafikselskab) og skal være med til at skabe en enklere organisering i den kollektive trafik i hovedstadsområdet, som i højere grad sikrer, at der tages udgangspunkt i kundens situation og kundens behov for en nem, effektiv og sammenhængende rejse fra dør til dør på tværs af den kollektive trafik. Et effektivt samarbejde omkring paraplyorganisationen skal bidrage til at forbedre kundetilfredsheden og gøre den kollektive trafik i hovedstadsområdet endnu mere attraktiv.

Initiativ

Det foreslås, at staten følger op på initiativerne omkring paraplyorganisationen for den kollektive trafik i hovedstadsområdet med henblik på at sikre, at der skabes en større sammenhæng og kundetilfredshed i den kollektive trafik.

Implementering

Der gennemføres en evaluering af Transportministeriet efter ca. 2 år.

28 Udvidet samarbejde mellem vejmyndigheder

Baggrund

Hovedstadsområdet skiller sig ud ved, at der er mange geografisk små kommuner. På transportområdet indebærer det, at der i flere tilfælde er mange forskellige vejbestyrelser (kommunerne og Vejdirektoratet), der ud fra lokale hensyn træffer forskellige beslutninger for den samme vejkorridor. F.eks. løber Roskildevej, der fungerer som en vigtig regional pendlerkorridor, gennem otte kommuner fra København til Roskilde. Fremkommeligheden på vejnettet i hovedstaden er præget af de mange bygge- og anlægsarbejder, der optager arealet i hovedstaden. Her kan der gennem samarbejde mellem kommunerne og Vejdirektoratet gøres meget for at sikre, at der generelt er så små som muligt samt sikre, at de afgrænses i tid.

Den nye vejlov giver mulighed for at undersøge strækninger, der er særligt væsentlige for fremkommeligheden, nærmere i et fremkommelighedsudvalg, hvor berørte vejmyndigheder deltager sammen med politiet. På baggrund af de gennemførte undersøgelser udarbejder udvalget fælles aftaler for fremkommeligheden på hele strækningen.

Denne nye samarbejdsform tager udgangspunkt i Trængselskommissionens anbefalinger. Det er et nyt værktøj, der kan anvendes i kommunesamarbejdet, og det vil særligt være relevant i forhold til strækninger, der er præget af større fremkommelighedsproblemer og som involverer flere vejmyndigheder, der skal koordinere indsatsen. De nærmere regler for fremkommelighedsudvalg skal fastsættes i en bekendtgørelse frem mod sommeren 2015. Når de nye regler er på plads, kan der indledes en dialog med kommuner i hovedstadsområdet om at nedsætte fremkommelighedsudvalg omkring en eller flere strækninger.

Vejdirektoratet og Københavns Kommune er med inddragelse af politiet og Rigspolitiet gået sammen om at etablere en fælles trafikstyringscentral i København. Samarbejdet kan udvides på sigt med flere kommuner, trafikselskaber mv. Der har hidtil ikke eksisteret nogen fast overordnet ramme for trafikovervågning og styring af vejsystemet i hovedstadsområdet. Målet er, at trafikstyringscentralen skal give bedre information om trafikken på vejene og bedre planlægningsredskaber, som kan hjælpe til en mere effektiv trafikafvikling. Samarbejdet kan bl.a. danne grundlag for at identificere mindre optimeringstiltag som f.eks. tilpasning af signalanlæg, som erfaringsmæssigt kan være en billig og effektiv måde at forbedre trafikafviklingen.

Vejdirektoratet har siden 2011 arbejdet med at udvikle det strategiske vejnet, der gennem et frivilligt samarbejde mellem vejbestyrelserne bl.a. søger at skabe rammer for bedre information om og planlægning af vejarbejder og reducere følgevirkningerne herved. Som led i samarbejdet er der igangsat forsøg med faste omkørselsruter i tilfælde af kødannelse i forbindelse med bl.a. hændelser eller vejarbejder. Forsøget er tilrettelagt med udgangspunkt i et frivilligt samarbejde mellem Vejdirektoratet og interesserede kommuner samt politiet.

For at sikre en smidigere trafikafvikling på tværs af vejmyndigheder er der i en politisk aftale fra juni 2014 om en ny vejlov enighed om at indføre bestemmelser om bl.a. en fælles trafikstyringscentral og mulighed for statslig intervention ved uenighed mellem vejmyndigheder. Der er fremsat lovforslag til en ny vejlov i efteråret 2014.

Initiativ

Kommunerne i hovedstadsområdet, der er en del af det strategiske vejnet, opfordres til at tilslutte sig samarbejdet med Vejdirektoratet om at koordinere vejarbejder og prioritere fremkommeligheden på det strategiske vejnet. I dag er der 17 ud af de 34 kommuner i det nære hovedstadsområde, der har tilsluttet sig samarbejdet. Endvidere indgår Sund & Bælt i samarbejdet i relation til Øresundsforbindelsen..

Kommunerne opfordres til at tilslutte sig samarbejdet omkring den fælles trafikstyringscentral, som Vejdirektoratet og Københavns Kommune har taget initiativ til. Kommunerne og Vejdirektoratet kan i forlængelse af samarbejdet omkring trafikstyringscentralen drøfte muligheder for en udulning af moderne signalanlæg i hovedstadsområdet for på sigt at understøtte en bedre trafikinformation og en målrettet trafikstyring.

Implementering

Samarbejdet omkring det strategiske vejnet og en fælles trafikstyringscentral er frivillighedsbaseret. De indledende etableringsomkostninger for trafikstyringscentralen afholdes af Københavns Kommune og Vejdirektoratet. Udgifter herudover håndteres inden for parternes eksisterende økonomiske rammer.

Det bemærkes, at Københavns Kommune har afsat op til 100 mio. kr. frem mod 2016 til optimering af signalanlæg.

29 Optimering af eksisterende infrastruktur

Baggrund

I en funktionel region er det vigtigt, at arbejdskraften kan bevæge sig rundt mellem virksomhed og bopæl, og at erhvervslivets transport kan komme effektivt frem. For fortsat at understøtte virksomhederne i hovedstadsområdet i forhold til produktivitet og konkurrencedygtighed, skal fokus fastholdes på adgang til den rigtige arbejdskraft og fremme af mobiliteten for borgere og erhvervslivets transport.

Trængselskommissionen og de strategiske analyser på transportområdet har peget på, at der også i de kommende år er behov for at tilpasse og udvikle vej- og baneinfrastrukturen. Trængselskommissionens beregninger har vist, at forsinkelsestiden på vejnettet i hovedstadsområdet vil blive fordoblet frem til 2025, hvis der ikke sættes ind.

Disse problemer kan søges håndteret med indsatser på mange forskellige niveauer, og for at få mest muligt ud af midlerne er det vigtigt at være opmærksom på at udnytte hele paletten fra mindre lokale forbedringer til de store projekter, som løbende drøftes som led i den rullende planlægning på transportområdet. Der skal findes de mest omkostningseffektive løsninger på de forhåndenværende problemer, og analyserne viser, at kapacitetsudfordringer og trafikale flaksehalse ofte kan løses eller reduceres med mindre tiltag såsom bedre trafikstyring, målrettede initiativer og mindre kapacitetstiltag, der f.eks. forbedrer kapaciteten i kryds eller rampeanlæg. Såvel Trængselskommissionen som Produktivitetskommissionen har peget på, at sådanne målrettede kapacitetstiltag erfaringsmæssigt ofte har en meget høj samfundsøkonomisk forrentning.

For at sikre at vi får mest ud af de forhåndenværende midler, er det vigtigt at vælge de mest omkostningseffektive løsninger til at håndtere de trafikale udfordringer, der opstår på det kommunale og statslige vejnet.

Det blev med en politisk aftale i juni 2014 i "den grønne forligskreds" (regeringen, V, DF, SF, K og LA) besluttet at gennemføre to analyser af kørsel i nødspor – den ene vedrørende hele landet og den anden vedrørende Motorring 3. Analyserne går ud på at finde ud af, om de pågældende trafikbelastede strækninger vil kunne tilpasses kørsel i nødspor, og hvad det i så fald vil koste.

I hovedstadsområdet er der desuden etableret et forsøg med kørsel i nødspor på Hillerødmotorvejen. Forsøget blev startet i januar 2014 og de foreløbige vurderinger indikerer, at der er gode effekter på fremkommeligheden og dermed sparet rejsetid.

Kørsel i nødspor vil formentlig medføre, at den tilladte hastighed på motorvejen skal sættes ned. Dermed er kørsel i nødspor primært attraktivt på de strækninger og i de tidsrum, hvor trafikken er så tæt, at hastigheden alligevel vil være lavere end den tilladte hastighed på motorvejen.

Initiativ

Det foreslås, at kommunerne og staten arbejder endnu mere målrettet mod at optimere den infrastruktur, vi allerede har, ved bl.a. at kortlægge lokale flaskehalse, mulighederne for at udbrede forsøg med kørsel i nødspor i myldretiderne samt mulighederne for at forbedre kapaciteten i lyskryds og rampeanlæg til motorvejene mv.

Der foreslås, at kommunerne og staten i forlængelse af det frivillige samarbejde omkring en fælles trafikstyringscentral og det strategiske vejnet overvejer, hvordan der også kan samarbejdes om at kortlægge lokale trængselspletter på det kommunale og statslige vejnet, som opstår som følge af den løbende samfundsudvikling og trafikvækst.

Mulighederne for kørsel i nødsporet på flere motorvejsstrækninger i hovedstadsområdet vurderes i den igangværende analyse af kørsel i nødspor.

Implementering

En kortlægning af mulige tiltag for at optimere infrastrukturen indgår som led i den løbende planlægning af den kommunale og statslige infrastruktur i hovedstaden.

30 Undersøgelse af perspektiverne i direkte Timemodestog til lufthavnen

Baggrund

Københavns lufthavn spiller en helt særlig rolle i at sikre, at hovedstadsområdet og Danmark som helhed er en attraktiv placering for internationale virksomheder, for tiltrækning af udenlandske investeringer og for danske virksomheders adgang til at agere på internationale markeder. Mere end 30.000 mennesker er beskæftiget i lufthavnen i omkring 700 virksomheder og tidligere analyser har peget på, at nye internationale flyruter giver et stort samfundsøkonomisk afkast og skaber flere jobs.

Lufthavnens opland er et centralt parameter, når lufthavnen skal konkurrere med andre lufthavne om at tiltrække nye flyforbindelser. Lufthavnens primære opland eller "catchment-område" er det antal indbyggere, der kan nå lufthavnen inden for to timer. Der er inden for de sidste årtier investeret i direkte motorvej, togforbindelser og metro til lufthavnen, som har gjort, at det i dag er nemt og hurtigt at komme til lufthavnen. Inden for de næste 10 år vil Femern-Bælt-forbindelsen og Timemodellen føre til endnu en markant udvidelse af lufthavnens opland og medføre, at de vestdanske virksomheder får hurtigere adgang til de internationale flyforbindelser.

Der foreligger analyser, der viser, at det i forlængelse af de besluttede investeringer i jernbanen i de kommende år, med relativt mindre tilpasninger af infrastrukturen, vil være muligt at øge tilgængeligheden yderligere til lufthavnen fra Vestdanmark og Sjælland med direkte regional- og fjerntogforbindelser til lufthavnen (uden om København H) via Ny Ellebjerg st. Med direkte tog vil rejsende fra Vestdanmark kunne spare omkring 15 minutters rejsetid til lufthavnen i forhold til turen via København H.

Initiativ

Transportministeriet vil undersøge mulighederne for og perspektiverne i at forbedre den kollektive trafikbetjening af Københavns Lufthavn i forlængelse af de kommende års store investeringer i jernbanen og etablering af Ny Ellebjerg st. som et nyt trafikalt knudepunkt i hovedstadsområdet. Herunder undersøges perspektiverne for at lade nogle af de kommende Timemodestog og tog fra Tyskland (via Femern Bælt) køre direkte til lufthavnen.

Implementering

Transportministeriet har nedsat en styregruppe, hvor Københavns Lufthavn, Sund & Bælt og Banedanmark indgår. Styregruppen undersøger passagereffekterne for lufthavnen ved direkte regional- og fjerntogbetjening af Københavns Lufthavn, Kastrup. Desuden undersøges mulighederne for og perspektiverne i en forbedret togbetjening af lufthavnen på længere sigt - eksempelvis ved udnyttelse af et knudepunkt i Ny Ellebjerg i køreplanerne for Timemodellen og tog fra Tyskland via den kommende Femern Bælt forbindelse. Perspektiverne for direkte Timemodestog til lufthavnen indgår i dette regi.

31 Løbende opfølgning på udviklingen af tilbringertrafik til lufthavnen

Baggrund

Lufthavnen er et centralt aktiv i at sikre vækst og udvikling i hovedstaden. En stærk lufthavn er således en vigtig konkurrenceparameter for internationale virksomheders placering, tiltrækning af udenlandske investeringer og for danske virksomheders adgang til at agere på internationale markeder. Hvis hovedstadsområdet og resten af Danmark skal kunne udnytte de potentialer, lufthavnen giver, skal transportforbindelserne til lufthavnen være hurtige og pålidelige. Hvis transportforbindelserne muliggør at lufthavnen kan tiltrække kunder fra et stort befolkningsopland, står lufthavnen tilsvarende stærkere i konkurrencen med andre europæiske lufthavne om nye internationale flyruter. Det er derfor vigtigt at sikre, at der også i fremtiden er gode trafikale forbindelser til lufthavnen, og at det løbende overvejes, hvordan forbindelserne kan forbedres yderligere.

Det drejer sig bl.a. om busforbindelserne og togbetjeningen af lufthavnen, hvor der særligt i forbindelse med etablering af Ny Ellebjerg st. som nyt trafikalt knudepunkt, kan være et potentiale i at udvikle endnu hurtigere togforbindelser til lufthavnen fra Sjælland og Vestdanmark, jf. også initiativ 30. Desuden drejer det sig om metroen, som er den hurtigste og mest direkte forbindelse til lufthavnen for mange af de rejsende fra København, og som det også vil blive lettere for rejsende fra Sjælland og Vestdanmark at blive koblet på med den nye Sydhavnsmetrolinje til Ny Ellebjerg st. Endeligt drejer det sig også om kapaciteten på de vigtigste forbindelsesveje til lufthavnen, herunder Amagermotorvejen, Motorring 3 og forbindelsesvejene på Amager.

Initiativ

Staten og kommunerne følger udviklingen i de centrale trafikkorridorer til lufthavnen med henblik på at kunne tage planlægningsmæssige skridt på det rette tidspunkt.

Implementering

Hensynet til adgangen til lufthavnen indgår som en del af den overordnede monitorering og vurdering af kapaciteten i det samlede transportsystem. Eventuelle kapacitetstilpasninger drøftes løbende som led i den rullende planlægning på kommunernes og statens område.

32 Styrket koordination af den fysiske planlægning af Københavns Lufthavn, Kastrup

Baggrund

Københavns Lufthavn har som centralt knudepunkt for lufttrafikken stor betydning for udviklingen i hovedstadsområdet og resten af landet. Københavns Lufthavn har offentliggjort en udviklingsplan for kapaciteten, hvor målet er at kunne håndtere en fordobling af passagerantallet fra 20 mio. til 40 mio. årligt i 2040. Det vil betyde flere arbejdspladser og mere vækst i hovedstaden. Lufthavnens plan skal muliggøre, at kapaciteten kan udbygges i takt med en forventet stigning i flytrafikken i de kommende år.

Der foreligger i dag et kompliceret sæt af regler for lufthavnens udvikling fordelt på såvel lovgivning, cirkulære og lokalplan. Realisering af lufthavnens udviklingsplaner kan forudsætte nogle tilpasninger i plangrundlaget, som henholdsvis Transportministeriet, Miljøministeriet og Tårnby Kommune er ansvarlige for at udarbejde.

Plangrundlaget omfatter bl.a. bestemmelser om den konkrete arealanvendelse og bebyggelsesregulerende bestemmelser inden for lufthavnens område, som fastlægges ud fra hensynet til dels at sikre og understøtte den fortsatte udvikling af lufthavnsvirksomheden, samtidig med varetagelsen af andre samfundsmæssige interesser, f.eks. miljøhensyn mv. Da der er flere myndigheder involveret, vil der være et væsentligt behov for koordinering i sagsbehandlingen i forbindelse med eventuelle ændringer af plangrundlaget.

Initiativ

Der etableres et forum til at sikre koordination af de enkelte myndigheders indsats samt sikre rettidig involvering af centrale interessenter i forhold til den fysiske planlægning af Københavns Lufthavn. Gruppen skal fungere som et forum for dialog og samarbejde mellem de involverede myndigheder og lufthaven og sikre en effektiv proces og forventningsafstemning omkring myndighedsbehandlingen af plangrundlaget.

Implementering

Staten ved Miljøministeriet og Transportministeriet tager initiativ til at etablere en formel organisering af en styrket koordineret indsats i forhold til den fysiske planlægning af Københavns Lufthavn. Følgende parter involveres i organiseringen af et styrket samarbejde og koordinering:

Myndigheder: Miljøministeriet, Transportministeriet og Tårnby Kommune.

Centrale interessenter: Københavns Lufthavne A/S samt Erhvervs- og Vækstministeriet.

Hovedstaden

En metropol i vækst

2014/2015 : 27

Henvendelse om udgivelsen kan i øvrigt ske til

Økonomi- og Indenrigsministeriet

Slotsholmsgade 10-12

1216 København K

Tlf. 72 28 24 00

Elektronisk publikation

978-87-93214-70-5

Design af omslag

e-Types & e-Types Daily

Web

Publikationen kan hentes på

www.oim.dk

