

Indholdsfortegnelse - Bilag

Indholdsfortegnelse - Bilag	1
3.1 Godkendelse af Erhvervshus Hovedstadens resultatkontrakt 2023	2
Bilag 1: Erhvervshus Hovedstaden Resultatkontrakt 2023 2. udkast	2
3.3 KKR Hovedstadens VIP klimaprojekter	14
Bilag 1: Hovedstadens klima VIP-projekter	14
Bilag 2: VIP klima halvvejsstatus oktober 2022	33
Bilag 3: INVITATION_Politisk møde om tværgående klimaindsatser i hovedstadsområdet - d. 14.12-2022	40
Bilag 4: Program_klimapolitisk møde d. 14.12-2022_UDKAST	42
3.6 Fælles prioriterede infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet (VIP)	44
Bilag 1: Faktaark_Fælles prioriterede infrastrukturprojekter i hovedstaden_KKR H_Reg H	44
Bilag 2: Udkast til vision, pejlemærker og mobilitetsanalyse for prioriterede infrastrukturprojekter	47
Bilag 3: Baggrund_Budgetnotat om Analyse af mobiliteten_Københavns Kommune	52
3.7 Justering af KKR Hovedstadens fælles uddannelsesstrategi	56
Bilag 1: Fælles Uddannelsesstrategi KKR Hovedstaden udkast.....	56
3.8 Dimensionering på SOSO-området	60
Bilag 1: Fordeling af lærepladser i hovedstadskommunerne 2023	60
4.1 Udpeging af repræsentanter til Regions Hovedstadens opgaveudvalg Rejsen med bus, tog og cykler i Region Hovedstaden	62
Bilag 1: Kommissorium for opgaveudvalg for rejsen med bus, tog og cykler i Region Hovedstaden 8. nov	62

3.1

Godkendelse af Erhvervshus Hovedstadens resultatkontrakt 2023

UDKAST (nov.)

**Resultatkontrakt 2023
mellem
KKR Hovedstaden
og
Erhvervshus Hovedstaden**

Indledning

Erhvervshus Hovedstaden etableredes i 2019 som et tværkommunalt kompetencecenter for at samle de specialiserede faglige kompetencer om virksomhedsdrift og -udvikling til understøttelse af regionens små og mellemstore virksomheder. Erhvervshuset fungerer endvidere som fysisk knudepunkt i erhvervsfremmesystemet og er operatør for virksomhedsrettede programmer. Erhvervshuset og dets bestyrelse spiller en vigtig rolle i at skabe strategisk sammenhæng og retning i erhvervsfremmeindsatsen, og fungerer som Danmarks Erhvervsfremmebestyrelses regionale og lokale bidragsyder og sparringspartner, når der skal udvikles en samlet erhvervsfremmestrategi for hele Danmark.

Det overordnede formål med erhvervshusets indsats er at bidrage til øget vækst, konkurrenceevne i Hovedstadsregionens erhvervsliv.

Erhvervshus Hovedstaden arbejder med følgende vision:

Vi indfrir regionens potentiale til at være blandt verdens bedste at starte, drive og vækste internationalt konkurrencedygtige SMV'er i.

Erhvervshusets indsats og strategiske prioriteter

For at opfylde sit formål tilbyder Erhvervshuset specialiseret vejledning og sparring til virksomheder i hele Region Hovedstaden. Erhvervshuset vejleder både før-iværksættere, iværksættere, vækstvirksomheder og etablerede små og mellemstore virksomheder. Virksomhederne møder kvalificeret vejledning i form af telefonisk sparring, 1-1 forløb og kollektive workshops, der øger virksomhedernes viden, afklarer udviklingsbehov og potentialer og henviser til yderligere private og offentlige muligheder i erhvervsfremmesystemet. Derudover forvalter Erhvervshuset en række virksomhedsprogrammer, som yder støtte til virksomhedernes vækst og omstilling, herunder gennem tilskud til privat rådgivning.

Erhvervshusets indsats tilrettelægges på baggrund af analyser af virksomhedernes efterspørgsel samt analyser af udviklingstendenser, markedsbetingelser, teknologiske muligheder, regionale behov og styrkepositioner. Erhvervshuset er således i stand til at vejlede virksomhederne ift. deres umiddelbare og individuelle behov samt ift. ofte uerkendte behov for udvikling, innovation og omstilling.

Erhvervshusets strategiske prioritetsområder i 2023 er;

- Bæredygtighed
- Digitalisering
- Internationalisering

Dertil kommer et fortsat fokus på Hovedstadsregionens iværksættere.

Derudover arbejder Erhvervshuset for at skabe effekt, kendskab og sammenhæng med følgende 3 fokusområder;

- 1) Erhvervshuset ønsker at opnå den **størst mulige effekt** af de tildelte ressourcer for at styrke **regionens økonomi og konkurrenceevne**. Erhvervshuset tilbyder alle virksomheder vejledning, når det efterspørges, men foretager ligeledes en opsøgende indsats overfor virksomheder og virksomhedssegmenter, som vurderes at have mest mulig gavn af vejledningen. Det indebærer, at Erhvervshuset tilstræber at have en balanceret

virksomhedsportefølje, hvor både før-startere, iværksættere, drifts- og vækstvirksomheder finder den rette assistance samt en løbende prioritering af Erhvervshusets ydelser og variation i type og længde af den vejledning, der ydes til de forskellige virksomheder. Da andelen af mikrovirksomheder blandt Erhvervshusets kunder traditionelt har været høj, vil der være et fokus på også at nå ud til virksomheder med 5-50 ansatte.

- 2) For at kunne bidrage til at løfte regionens erhvervsliv er det væsentligt at virksomhederne har kendskab til Erhvervshusets ydelser og de mange muligheder, der ligger i erhvervsfremmesystemet. Dertil kommer, at et sammenhængende erhvervsfremmesystem er et internationalt konkurrenceparameter med selvforstærkende effekt. Erhvervshuset arbejder derfor målrettet med strategiske partnerskaber og netværk for at være et **synligt knudepunkt, der bidrager til et sammenhængende erhvervsfremmesystem.**
- 3) Erhvervsfremmesystemet har tilskudsmidler til rådighed, ikke mindst fra regeringen og EU, som byder på attraktive bidrag til virksomhedernes vækst og omstilling. Erhvervshuset arbejder for tilgængeligheden af **relevante midler, som kan understøtte Erhvervshusets mandat og strategiske prioriteter for vækst og omstilling i Hovedstadsregionen.**

KKR og Erhvervshus Hovedstaden

KKR Hovedstaden varetager en overordnet, styrende rolle for Erhvervshus Hovedstaden herunder indgåelse af en årlig resultatkontrakt med Erhvervshus Hovedstaden. Resultatkontrakten formuleres af Erhvervshusets bestyrelse til KKR Hovedstadens vedtagelse, inden for rammerne af *Aftale om etablering af tværkommunale erhvervshuse* af 25. oktober 2018, *Aftale om rammerne for erhvervshuse 2021- 2023* af 27. januar 2021 indgået mellem KL og Erhvervsministeriet samt Strategi 2025, som vedtaget af Erhvervshusets bestyrelse den 26. oktober 2020.

KKR Hovedstaden inddrages i erhvervshusets bidrag til erhvervsfremmestrategien fra Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse, og varetager i hver funktionsperiode endvidere den samlede proces for udpegning af medlemmer til bestyrelsen for Erhvervshus Hovedstaden, herunder beslutter de indstillingsberettigede erhvervsorganisationer og videninstitutioner, jf. lov om erhvervsfremme.

Resultatkontrakten mellem KKR Hovedstaden og Erhvervshus Hovedstaden indeholder nationalt fastsatte mål, som følger af rammeaftalen mellem KL og Erhvervsministeriet for 2021-2023, samt en række lokalt definerede mål i udmøntning af Strategi 2025 og Erhvervshusets strategiske fokusområder.

Efter vedtagelse indsendes resultatkontrakten til KL og Erhvervsstyrelsen. Direktøren for Erhvervshuset har ansvaret for overholdelse af og afrapportering på resultatkontrakten. Status på resultatopfyldelse afrapporteres til KKR Hovedstaden minimum 1 gang årligt, og når KKR Hovedstaden i øvrigt anmoder om det. F.eks. de nationale mål, opgøres målopfyldelsen af Erhvervsstyrelsen, og vil blive afrapporteret, når resultaterne foreligger fra Erhvervsstyrelsen.

Erhvervshuset afrapporterer ved bestyrelsesformanden løbende og hvor relevant til KKR Hovedstaden om erhvervsfremmedagsordenen.

Opsummering af mål for Erhvervshus Hovedstaden

Følgende mål er defineret indenfor rammerne af rammeaftalen 2021 – 2023 mellem KL og Erhvervsministeriet samt Erhvervshus Hovedstadens Strategi 2025, efter aftale mellem KKR-hovedstaden og Erhvervshus Hovedstaden.	
1. Virksomhedernes kendskab til Erhvervshusene	Nationalt og lokalt mål
2. Bred geografisk spredning	Lokalt mål
3. Kvalitet, kompetencer og virksomhedernes tilfredshed	Nationalt mål
4. Erhvervshusenes knudepunktsfunktion	Nationalt og lokalt mål
5. Grøn omstilling og cirkulær økonomi	Nationalt og lokalt mål
6. Effekt i virksomhederne	Nationalt mål
7. Digitalisering og nye teknologier	Nationalt og lokalt mål
8. Øget internationalisering	Lokalt mål

Mål 1 – Virksomhedernes kendskab til erhvervshusene

Erhvervshusene skal kunne betjene alle virksomheder med behov for specialiseret vejledning. For at virksomhederne kan få gavn af erhvervshusene forudsættes et bredt kendskab til erhvervshusene og deres ydelser hos dansk erhvervsliv. I september 2020 blev der gennemført en måling af virksomhedernes kendskab til erhvervshusene, som viste en kendskabsgrad på 33 pct. på landsplan.

Mål	<ol style="list-style-type: none"> 1) Overordnet mål: Kendskabsgraden øges til 50%. 2) Mindst 50 pct. af de vejledte virksomheder er nye i forhold til de virksomheder, der modtog vejledning fra erhvervshuset året før. 3) Erhvervshusets interne mål: <ol style="list-style-type: none"> a) 3.000 flere abonnenter til nyhedsbrev b) 50 artikler og klummer i medier c) 30 cases d) 100.000 månedlige visninger af nyhedsbreve og SoMe
Metode	<p>Kendskabsgraden opgøres af ekstern part, foranlediget af Erhvervsstyrelsen.</p> <p>Målet om andelen af nye vejledte virksomheder opgøres ved registreringer i Erhvervshus Hovedstadens CRM-system.</p> <p>Erhvervshuset opgør intern målopfyldelse månedligt.</p>

Afrapportering	Erhvervshuset afrapporterer til KKR Hovedstaden, når de årlige resultater foreligger fra Erhvervsstyrelsen.
----------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Mål 2 – Bred geografisk spredning

For at understøtte erhvervsudviklingen i hele regionen er det vigtigt, at virksomheder i landdistriktskommuner såvel som bykommuner kender til og gør brug af erhvervshusenes ydelser.

Mål	<p>1) Overordnet mål: Erhvervshuset yder vejledning til 4000 små og mellemstore drifts- og vækstvirksomheder, iværksættere samt før-startere. Der tilstræbes en balance mellem de forskellige virksomhedssegmenter på tværs af de 29 kommuner.</p> <p>Der tilbydes følgende ydelser tilpasset den enkelte virksomheds efterspørgsel, behov og omstillingskapacitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1:1 specialiserede vejledningsforløb for vækst, drift og iværksættere (anslået ca. 1500 stk., heraf 30% med +5 ansatte) • Kollektive forløb i form af fysiske og virtuelle workshops (anslået ca. 1250 stk.) • Individuel hotline sparring (anslået ca. 1250 stk.) <p>Dette suppleres af støtte til virksomheder gennem en række programmer.</p> <p>2) Erhvervshuset udfører opsøgende arbejde med målrettede tilbud om specialiseret vejledning til virksomheder med 5-50 ansatte. I samarbejde med den lokale erhvervsservice kontaktes 10% af de relevante virksomheder i første omgang i 10-15 kommuner. Der fokuseres på øget geografisk spredning af Erhvervshusets ydelser.</p>
Metode	Målene opgøres løbende af Erhvervshuset internt.
Afrapportering	<p>Der afrapporteres løbende til bestyrelsen samt til de enkelte kommuner efter behov. Dertil kommer udarbejdelse af en årlig rapport, som bl.a. dokumenterer den geografiske spredning af Erhvervshusets indsats, som formidles direkte til kommunerne.</p> <p>Afrapportering på den samlede målopfyldelse til KKR Hovedstaden, KL og Erhvervsstyrelsen sker en gang årligt.</p>

Mål 3 – Kvalitet, kompetencer og virksomhedernes tilfredshed

Virksomhederne skal opleve en høj kvalitet i vejledningen og kompetente medarbejdere, så erhvervshusene opbygger et godt omdømme. På den baggrund er der i rammeaftalen mellem KL og Erhvervsministeriet for 2021-2023 aftalt følgende mål.

Mål	<ol style="list-style-type: none">1) Mindst 80 pct. af de vejlede virksomheder angiver i brugerevalueringen, at de er "Meget tilfredse" med erhvervshusmedarbejdernes faglige kompetencer. Målet skal være opfyldt for hvert af erhvervshusenes drifts- og vækstsegmenter.2) Erhvervshusene opnår hvert år en Net Promotor Score (NPS) på mindst 70 for hhv. deres drifts- og vækstsegment
Metode	<p>Målet opgøres af Erhvervsstyrelsen ved, at de virksomheder, der har modtaget specialiseret vejledning i 2023 samt er tilmeldt brugerevaluering, bedes vurdere hvorvidt virksomheden er tilfreds med Erhvervshusmedarbejderens faglige kompetencer.</p> <p>Net promotor score opgøres på baggrund af virksomhedernes bedømmelse i brugerevalueringssystemet. Spørgsmålet lyder: <i>'Hvorsandsynligt er det, at du vil anbefale Erhvervshuset til andre virksomhedsejere og personer i dit netværk?'</i></p>
Afreportering	Erhvervsstyrelsen afreporterer til KL og erhvervshusene en gang årligt. Erhvervshus Hovedstaden afreporterer årligt til KKR Hovedstaden.

Mål 4 – Erhvervshusenes knudepunktsfunktion

Erhvervshusene fungerer som indgang og knudepunkt i det samlede erhvervsfremmesystem, og skal kunne henvise de vejledte virksomheder, som har brug for yderligere sparring og rådgivning til relevante private rådgivere og andre aktører og ydelser i det offentlige erhvervsfremme- eller innovationssystem.

Mål	<ol style="list-style-type: none">1. Overordnet mål: Styrke strategiske partnerskaber, der understøtter de strategiske prioritetsområder og øget sammenhæng i region Hovedstadens erhvervsfremmesystem. Erhvervshusets tiltag:<ol style="list-style-type: none">a) Der indledes samarbejder med 5 kerneinteressenter (udvalgte erhvervsorganisationer, interesseorganisationer og/eller klynger) om virksomhedsrettede aktiviteter, der understøtter Erhvervshusets strategiske fokusområder inden for bæredygtighed, digitalisering og internationalisering.b) Erhvervshuset bidrager til udvikling af fyrtårnsinitiativerne i henh. Hovedstaden og på Bornholm med fokus på at understøtte forretningsudvikling af iværksættere og virksomheder, som deltager i indsatserne.c) Der afholdes branchespecifikke rådgiverevents med det formål at skabe bedre samarbejds muligheder mellem Erhvervshusets kunder og de private rådgivere.d) For at afhjælpe virksomhedernes store behov for kvalificeret arbejdskraft samarbejder Erhvervshuset med og henviser til de relevante aktører inden for rekruttering, herunder Copenhagen Capacity, Arbejdsmarkedskontoret Øst, Workindenmark, Nordsjællands Rekrutteringsservice, Cand.SMV (Kbh. Kommune), ligesom det sikres, at virksomhederne får viden om og andel i opkvalificeringspuljer. Derudover samarbejder Erhvervshuset med uddannelsesinstitutionerne i forhold til projekt- og udviklingsopgaver, hvor studerende bliver tilknyttet SMV`erne.e) Der samarbejdes med Erhvervshus Sjælland om etablering af European Innovation Digital Hub (EDIH) med det formål at fremme optaget af digitale teknologier i virksomhederne.2. I 2023 angiver mindst 50 pct. af de henviste virksomheder, at de har benyttet den eksterne rådgivning eller vejledning efter henvisning fra Erhvervshuset.
-----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Metode	<p>Erhvervshuset redegør for fremdrift i samarbejderne løbende til bestyrelsen.</p> <p>Målet om anvendelse af private rådgivere opgøres af Erhvervsstyrelsen ved, at de virksomheder, der har modtaget specialiseret vejledning i 2020 samt er tilmeldt brugerevaluering, bedes vurdere hvorvidt virksomheden har benyttet sig af den henvisning tileksterne rådgivning de fik henvist af Erhvervshus Hovedstaden.</p> <p>Virksomhederne tæller med, hvis de angiver at de har modtaget henvisning til ekstern rådgivning efter vejledning af erhvervshuset. Virksomheder tælles med i andelen hvis de har benyttet henvisningen. Virksomheder der ikke ved, om de har benyttet henvisningen, udgår af beregningen.</p>
Afreportering	<p>Erhvervsstyrelsen afreporterer til KL og erhvervshusene en gang årligt. Erhvervshus Hovedstaden afreporterer årligt til KKR Hovedstaden</p>

Mål 5 Grøn omstilling og cirkulær økonomi

Grøn omstilling og cirkulær økonomi kan både styrke virksomhedernes konkurrenceevne og bidrage til de danske målsætninger på klimaområdet.

Erhvervshusenes skal understøtte og konkretisere grøn omstilling og cirkulærøkonomi for virksomhedernes herunder forretningsmuligheder i forbindelse hermed. Grøn omstilling indgår ligeledes som prioritet i Erhvervshus Hovedstadens Strategi 2025.

Mål	<ol style="list-style-type: none"> 1) 70 pct. af de virksomheder der har modtaget vejledning inden for bæredygtighed, grøn omstilling og cirkulær økonomi, vurderer at vejledningen "I høj grad" forventes at have en positiv effekt for virksomheden. 2) Virksomhedernes kendskab til Erhvervshus Hovedstadens ydelser inden for bæredygtighed, grøn omstilling og cirkulær økonomi skal være steget med 5 procentpoint i forhold til kendskabsmålingen i 2021. 3) Virksomheder vejledt i 2023 øger deres bæredygtighedsgrad således at andelen af virksomheder med ingen bæredygtighedsgrad reduceret med 2,5 procentpoint og andelen med lav, medium eller høj bæredygtighedsgrad øges med 2,5 procentpoint.
Metode	<p>Effektmålet opgøres ved at undersøge forventningen via brugerevalueringssystemet hos den gruppe virksomheder der jf. registrering i CRM har modtaget vejledning inden for temaet bæredygtighed, grøn omstilling og cirkulær økonomi.</p> <p>Opgørelsen af hhv. reduktion og øgning af bæredygtighed opgøres af Erhvervshuset gennem et spørgeskema i januar 2024 vedr. vejledte</p>

	virksomheder i 2023. Der foreligger en baseline undersøgelse fra 2021.
Afreportering	Erhvervshuset afreporterer løbende til bestyrelsen og årligt til KKR Hovedstaden.

Mål 6 – Effekt i virksomhederne

Erhvervshusenes formål er at styrke erhvervsudviklingen i hele Danmark, herunder bl.a. at forbedre virksomhedernes produktivitet og konkurrenceevne. På den baggrund fastsættes i rammeaftalen ml, Erhvervsstyrelsen og KL følgende målepunkter:

Mål	<ol style="list-style-type: none"> 1) I 2023 vurderer 70 pct. af de virksomheder, der har modtaget hjælp i erhvervshusene at vejledningen "I høj grad" forventes at have en positiv effekt for virksomheden. 2) For virksomheder i erhvervshusenes vækstsegment skal der to år efter endt vejledning, kunne måles en mervækst på mindst 10 procentpoint i omsætning og mindst 5 procentpoint i beskæftigelse i forhold til en kontrolgruppe af sammenlignelige virksomheder. 3) Virksomheder i erhvervshusenes driftssegment har to år efter endt vejledning en øget produktivitet sammenlignet med en kontrolgruppe af sammenlignelige virksomheder. I beregningen måles væksten i virksomhedernes omsætning per årsværk.
Metode	<p>Målet omkring forventet positiv effekt opgøres af Erhvervsstyrelsen ved, at de virksomheder, der har modtaget vejledning i 2023 samt er tilmeldt brugerevaluering, bedes vurdere hvorvidt vejledningen i høj grad forventes at have en positiv effekt for virksomheden.</p> <p>Den registerbaserede måling af effekten hos de virksomheder, der benytter Erhvervshusenes tilbud om specialiseret vejledning indebærer, at målingen af udviklingen i omsætning og beskæftigelse sker 2 år efter vejledning på baggrund af Danmark Statistiks registre, herunder elndkomst og 'momsstatistikken' (firmaers køb og salg) og sammenholdes med en kontrolgruppe af sammenlignelige virksomheder.</p> <p>Beskæftigelse måles i årsværk.</p> <p>Udvikling i produktivitet hos virksomheder, der har fået specialiseret vejledning i Erhvervshusene og er klassificeret som en 'driftsvirksomhed', opgøres ligeledes 2 år efter vejledning ved at sammenholde væksten i</p>

	virksomhedernes omsætning pr. årsværk med udviklingen hos en sammenlignelig gruppe af virksomheder, der ikke har benyttet Erhvervshusene.
Afreportering	Erhvervsstyrelsen afreporterer til KL og erhvervshusene en gang årligt. Erhvervshus Hovedstaden afreporterer årligt til KKR Hovedstaden.

Mål 7 – Digitalisering og nye teknologier

For mange virksomheder kan styrket digitalisering og brug af nye teknologier være et vigtigt element i forhold til at udvikle virksomhedens drift og forretningsudvikling for at øge produktiviteten og styrke konkurrenceevnen. Øget digitalisering indgår således som fokusområde i både rammeaftale 2021-2023 ml. Erhvervsstyrelsen og KL samt i Erhvervshus Hovedstadens Strategi 2025.

Mål	<ol style="list-style-type: none"> 1) I 2023 vurderer 70 pct. af de virksomheder der har modtaget vejledning indenfor digitalisering og brug af nye teknologier, at vejledningen "I høj grad" forventes at have en positiv effekt for virksomheden. 2) Virksomheder vejledt i 2023 øger deres digitaliseringsgrad således, at andelen af virksomheder med lav digitaliseringsgrad reduceres med 2,5 procentpoint og virksomheder med medium eller høj digitaliseringsgrad øges med 2,5 procentpoint.
Metode	<p>Det kvantitative mål opgøres af Erhvervsstyrelsen ved, at de virksomheder, der har modtaget specialiseret vejledning i 2023, er tilmeldt brugerevaluering samt angiver at de har modtaget vejledning indenfor digitalisering og automatisering, giver udtryk for, at erhvervshusets vejledning i høj grad forventes at have en positiv effekt for virksomheden.</p> <p>Opgørelsen af hhv. reduktion og øgning af digitaliseringsgrad opgøres af Erhvervshuset gennem et spørgeskema i januar 2024 vedr. vejlede virksomheder i 2023. Der foreligger en baseline undersøgelse fra 2021.</p>
Afreportering	Erhvervsstyrelsen afreporterer til KL og Erhvervshusene en gang årligt. Erhvervshuset afreporterer løbende til bestyrelsen og årligt til KKR Hovedstaden.

Mål 8 – Internationalisering

Internationaliserede virksomheder bidrager væsentligt til Danmarks vækst og beskæftigelse, og den internationale konkurrenceevne blandt Hovedstadens virksomheder er afgørende. Covid-19 krisen har medført tab i eksportomsætningen, særligt hos de eksporterende SMV'er og det er

vigtigt, at øge virksomhedernes forudsætninger for at eksportere og øge deres eksportandele. Internationalisering indgår som strategisk prioritet i Erhvervshus Hovedstadens Strategi 2025.

Mål	1) Virksomheder vejledt i 2023 med +10% i eksportandel af omsætningen øges med 1 procentpoint 2022 til 2023.
Metode	Opgørelsen opgøres af Erhvervshuset gennem et spørgeskema i januar 2024 vedr. vejlede virksomheder i 2023. Der foreligger en baseline undersøgelse fra 2021.
Afreportering	Erhvervshus Hovedstaden afreporterer årligt til KKR Hovedstaden.

3.3

KKR Hovedstadens VIP klimaprojekter

HOVEDSTADENS KLIMA-VIP-PROJEKTER

EN FÆLLES OG AMBITIØS INDSATS
FOR DEN GRØNNE OMSTILLING



HOVEDSTADENS KLIMA-VIP-PROJEKTER EN FÆLLES OG AMBITIØS INDSATS FOR DEN GRØNNE OMSTILLING

Danmark har et ambitiøst mål om 70 pct. Co2 reduktion i 2030. Kommunerne har en central rolle i at gennemføre denne målsætning. Dette både som ejer af forsyningsvirksomheder, planmyndighed og som bindeled til borgere og virksomheder. Klima er samtidig et oplagt investerings- og innovationsområde for at skabe vækst og udvikling i opfølgning af COVID-19 situationen.

KKR Hovedstaden besluttede i juni 2019 at se på yderligere tværkommunale initiativer, der kan sætte fart på den grønne omstilling i hovedstadsområdet. På den baggrund er udarbejdet forslag til 7 VIP-projekter. Det handler om energi- og klimaplaner, håndtering af madspild og bioaffald, 100% grønne drivmidler, cirkulære indkøb, grønne pendlervaner, energibesparelse i boliger og fælles plan for plastaffald. For hvert projekt er udarbejdet forslag til målsætninger og indsatser.

Det har været vigtigt for KKR Hovedstaden, at alle kommuner og regionen tager del i arbejdet for at skabe maksimal effekt. Derfor arbejdes med, at kommunerne kan deltage i arbejdet med forskellige hastigheder. Dermed kan den enkelte kommune prioritere de indsatser, som passer bedst med kommunens politikker. Samtidig er det en forudsætning for fremdrift i arbejdet, at der er kommuner, som er villige til at påtage sig en tovholderopgave for en eller flere af de 7 projekter. Kommunerne vil kunne få hjælp til implementeringen fra det igangværende projekt Energi på Tværs og fra Region Hovedstaden.

Der arbejdes med følgende governance-model for arbejdet:

- Den enkelte kommunalbestyrelse træffer beslutning om at deltage i KKR Hovedstadens 7 VIP-projekter. Deltagelse i partnerskabet indebærer, at man som kommune arbejder for at gennemføre de målsætninger og aktiviteter, der indgår i VIP-projekterne. I dette indgår også at koordinere egne aktiviteter og beslutninger med de relevante andre partnere, således, at man eksempelvis i et opland ind mod et forsyningselskab forpligter sig på at søge en koordination af eksempelvis energiplaner
- Den enkelte kommune kan deltage i partnerskabet med forskellige hastigheder. Hver kommune vælger selv, hvilke projekter man ønsker at være særlig aktiv partner i. Som aktiv partner kan man om muligt også stille personaleressourcer

til rådighed for evt. ad hoc projektgrupper på tværs af kommunerne. Andre aktører, særligt forsyningselskaber, kan inviteres med som partnere. Nogle aktiviteter skal laves af kommunen selv. Andre skal laves i samarbejde med andre kommuner

- Der vælges en tovholderkommune for hver af de 7 projekter. Tovholderkommunen får ansvar for at koordinere og samle op på fremdrift for det pågældende projekt og tegne projektet udadtil. Flere kommuner kan godt være sammen om at påtage sig en tovholderrolle
- Embedsmandsudvalget for klima og infrastruktur under KKR Hovedstaden er programstyregruppe for VIP-projekterne med løbende rapportering til kommunaldirektørkredsen (K29). Der afholdes et årligt møde med alle de tekniske direktører fra kommunerne – første gang ultimo 2020. Derudover afholdes to temamøder i perioden med deltagelse af relevante politikere
- Region Hovedstaden deltager i partnerskabet med viden og hjælp til netværk og ansøgninger om finansiering. Derudover indgår Region Hovedstaden i relevante projektgrupper, ligesom regionen er fast medlem af embedsmandsudvalget
- Projekterne gennemføres i perioden 2020-23.

Kommunerne vil kunne hente hjælp til at gennemføre projekterne fra en række eksisterende projekter:

- Fra projektet Energi på Tværs kan hentes rådgivning og hjælp til gennemførelse af projekterne vedr. udarbejdelse af klima og energiplan, grønne pendlervaner og energibesparelse i boliger
- Fra Copenhagen Electric i Region Hovedstaden kan hentes hjælp, viden og erfaringer vedr. gennemførelse af projekterne om grønne drivmidler og udbredelse af grønne pendlervaner
- Det eksisterende partnerskab for cirkulære kommuner vil kunne være et kontaktpunkt for arbejdet med projekterne om bioaffald, cirkulære indkøb og plastaffald.

Derudover vil en arbejdsgruppe under embedsmandsudvalget med deltagelse af Region Hovedstaden og Greater Copenhagen EU Office arbejde på at tiltrække EU-midler til gennemførelse af VIP-projekterne. Dette arbejde vil blive tæt koordineret med tovholderkommunerne.

HVAD ER MÅLET?



Alle kommuner i hovedstadsregionen har vedtaget en klima- og energiplan inden udgangen af 2022. De 33 kommuner i hovedstadsregionen har givet hinanden håndslag på en fælles energivision om en fossilfri el- og varmeforsyning i 2035 og en fossilfri transportsektor i 2050, som planerne skal leve op til.

HVORFOR ER DET VIGTIGT?

Handling på kommunalt niveau er afgørende for at nå den nationale målsætning om at reducere CO₂-udledningen med 70 procent i 2030. Politisk lederskab og retning er essentiel for omstillingen.

Kommunerne har en afgørende rolle som myndighed, indkøbere, ejere af forsyningsvirksomheder og som det lokale talerør til virksomheder og borgere.

Kommunale klima- og energiplaner sætter mål og rammer for den grønne omstilling, derfor er de nøglen til at sikre de nødvendige handlinger lokalt og på tværs af kommunegrænserne.

HVAD ER EN KLIMA- OG ENERGIPLAN?

Klima- og energiplaner opstiller mål for CO₂-reduktion og energiomstilling, samt beskriver tiltag og handlinger.

Klima- og energiplaner laves for en kommune som geografi og dækker områderne energi, transport, landbrug, affald, spildevand og proces. En klima- og energiplan indeholder typisk:

- Kortlægning
- Mål og vision
- Analyse og handlemuligheder med vurdering af klimaeffekt og omkostninger
- Konkrete indsatser



KOMMUNALE KLIMA- OG ENERGIPLANER



HVAD KAN DEN ENKELTE KOMMUNE GØRE, OG HVAD SKAL EN FÆLLES INDSATS INDEHOLDE?

Hver kommune skal forpligte sig til at udarbejde klima- og energiplaner med individuelle og fælles tiltag for den grønne omstilling. Planerne skal tage afsæt i Fælles Strategisk Energiplan fra 2018 og indeholde tiltag som eksempelvis solvarme, varmepumper, varmelagring, geotermi, energirenovering og grønne drivmidler fra oversigten Roadmap 2025 i projektet Energi på Tværs.

I de kommuner, der allerede har gældende klima- og energiplaner, bør det tydeligt fremgå - eventuelt i tillæg til planen, hvordan Roadmap 2025 implementeres i kommunen og hvilke forpligtende samarbejder, der er etableret.

I fællesskab skal der etableres forpligtende samarbejder på tværs af kommunegrænser. Arbejdet understøttes af:

- ▶ Politisk forankring af klima- og energiplanerne via en platform, der skaber et tværgående overblik over indsatserne i hele regionen.
- ▶ Måling af indsatser i klima- og energiplanerne – blandt andet ved at bruge det fælles værktøj Energi- og CO₂-regnskabet.
- ▶ Vidensdeling mellem kommunerne i regi af Energi på Tværs og DK2020.

HVAD ER NÆSTE SKRIDT?



- ▶ Klima- og energiplaner udarbejdes eller opdateres med udgangspunkt i Roadmap 2025 i alle kommuner i hovedstadsregionen.
- ▶ Der etableres en platform for status og opfølgning på de kommunale klima- og energiplaner i et samarbejde mellem KKR Hovedstaden og projektet Energi på Tværs.

Arbejdet koordineres af Gate 21 i Energi på Tværs med input fra DK2020.

HVAD ER ROADMAP 2025?

KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden vedtog i 2015 visionen om en fossilfri el- og varmeforsyning i 2035 og en fossilfri transportsektor i 2050. Det resulterede i den Fælles Strategiske Energiplan.

På baggrund af visionen er der lavet et Roadmap 2025, der indeholder 34 tiltag for fjernvarme-produktion, varmeforsyning, el- og gassystemet, transport og energibesparelser.

Gate 21 hjælper via Energi på Tværs kommuner med at gennemføre anbefalingerne.

Roadmap 2025 og Fælles Strategisk Energiplan er udarbejdet i projektet Energi på Tværs, der er initieret af Region Hovedstaden. Dokumenterne kan hentes på www.energipåtværs.dk

Hvem er relevante aktører?

- Alle kommuner i KKR Hovedstaden
- Forsyningselskaberne i regionen
- Region Hovedstaden
- DK2020
- Energi på tværs
- Gate 21

FÆLLES INDSATS FOR AT HÅNDTERE MADSPILD OG BIOAFFALD

HVAD ER MÅLET?



Madspild i offentlige køkkener skal halveres inden 2030. Alle kommuner i hovedstadsregionen indsamler bioaffald fra husholdninger senest i 2022 og gennemfører kampagner for at mindske madspild og forbedre indsamlingen af bioaffald.

HVORFOR ER DET VIGTIGT?

Ifølge FN bliver en tredjedel af verdens fødevarer til madspild og udgør dermed den tredjestørste synder i forhold til udledning af CO₂.

Bioaffald er en stor del af husholdningsaffaldet. Bioaffaldet indeholder både kulstof og vigtige næringsstoffer, som i stedet for at blive brændt, kan bringes tilbage til kredsløbet - eksempelvis til produktion af biogas, hvor restmaterialet kan udnyttes som gødning og jordforbedring på markerne. At indsamle bioaffald er væsentligt for at kunne leve op til målene for genanvendelse i EU's affaldsdirektiv.



OM MADSPILD

Madspild er spiselig mad, der ender i skraldespanden.

Det vurderes, at hver dansker smider 43,7 kilo spiselig mad ud hvert år – i alt 246.977 tons spiselig mad i husholdningsaffaldet i Danmark.

Det anslås, at CO₂-aftrykket fra madspild i Danmark årligt udgør 2,2 millioner ton CO₂.

Fra 2012 til 2017 er madspildet i husholdninger reduceret med cirka 8 procent.

FN's bæredygtighedsmål nummer 12 har en konkret målsætning om at halvere madspildet hos forbrugeren senest i 2030.



HVAD KAN DEN ENKELTE KOMMUNE GØRE, OG HVAD SKAL EN FÆLLES INDSATS INDEHOLDE?

Den enkelte kommune skal indbygge konkrete indsatser i de kommunale affaldsplaner for at mindske madspild og højne kvaliteten og mængden af det indsamlede bioaffald.

I fællesskab skal der arbejdes med:

- ▶ Idekatalog for kommunerne i hovedstadsregionen med indsatser, der kan halvere madspild og forbedre indsamlingen af bioaffald til genanvendelse og biogas.
- ▶ Et tværgående team der skal inspirere, udveksle viden og igangsætte pilotindsatser om at:
 - ▶ minimere affald med primært fokus på madspild - eksempelvis via lokale madspildspartnerskaber.
 - ▶ skabe effektive og ensartede ordninger til at indsamle bioaffald til genanvendelse og til biogas.
 - ▶ definere krav og gennemføre udbud til behandlingen af bioaffald til genanvendelse.
 - ▶ med udgangspunkt i den nationale kommunikationsindsats, skabe regionale kommunikations- og adfærdskampagner for at højne indsamling til genanvendelse.
 - ▶ udarbejde fælles måling af effekter og målopfyldelse.



HVAD ER NÆSTE SKRIDT?

- ▶ Udvikle fælles kommunalt katalog over mulige indsatser for at reducere madspild og forbedre effektiviteten af indsamlingen af bioaffald
- ▶ Nedsætte et tværgående team – i samarbejde med affaldsselskaberne, der skal igangsætte pilotindsatser om madspild og afdække mulighederne og gevinster ved fællesudbud af det indsamlede bioaffald til genanvendelse.

Indsatsen for at reducere madspild kan forankres organisatorisk i projektet Partnerskab for Cirkulære Kommuner, der løber til udgangen af 2020. Der refereres til KKR's Embedsmandsudvalg for trafik, infrastruktur, klima og miljø. Organiseringen om indsamling af bioaffald afdækkes i projektet Energi på Tværs.

BIOAFFALD

I følge EU's affaldsdirektiv skal kommunerne senest i 2023 indføre sortering af bioaffald fra husholdninger. Affaldsdirektivet fastsætter også et mål for genanvendelse på 55 procent af husholdningsaffaldet i 2025, 60 procent i 2030 og 65 procent i 2035.

Cirka 20 procent af hovedstadsregionens madaffald bliver sorteret til genanvendelse. Resten forbrændes. Omkring en tredjedel af restaffaldet i regionen er madaffald.

Hvem er relevante aktører?

- Kommuner i KKR Hovedstaden
- Affaldsselskaberne i regionen
- Miljø- og Fødevarerministeriet
- Region Hovedstaden
- Aktører inden for madspild
- Detailhandlen
- Projekterne Partnerskab for Cirkulære Kommuner samt
- Affald og Ressourcer på Tværs (initieret af Region Hovedstaden)
- Gate 21

100% GRØNNE DRIVMIDLER I 2030

HVAD ER MÅLET?



Mindst 50 procent af regionalt eller kommunalt finansieret transport i hovedstadsregionen er drevet af grønne drivmidler i 2025. I 2030 er den transport 100 procent fossilfri.

HVORFOR ER DET VIGTIGT?

Transport står for omtrent en tredjedel af Danmarks samlede CO₂-udledning. Derfor er potentialet for at reducere udledningerne fra transport ved at omstille til grønne drivmidler stort.

Hovedstadskommunerne og Region Hovedstaden indkøber hvert år kollektiv trafik – særligt i form af busser – for omkring 730 millioner kroner. Langt de fleste af de indkøbte busser bruger diesel eller benzin.

Kommunerne og regionen anvender selv køretøjer til person- og transportkørsel – eksempelvis i hjemmeplejen. På landsplan er fire procent af alle ny-indregistrerede biler baseret på el, men langt hovedparten af alle biler i kommunerne i hovedstadsregionen kører fortsat på benzin eller diesel.



100% GRØNNE DRIVMIDLER I 2030



HVAD KAN DEN ENKELTE KOMMUNE GØRE, OG HVAD SKAL EN FÆLLES INDSATS INDEHOLDE?

Hver kommune og Region Hovedstaden skal forpligte sig til at fremme grønne drivmidler i transporten ved at:

- ▶ udskifte den kommunale/regionale bilflåde til elkøretøjer
- ▶ udbrede elladeinfrastruktur ved at:
 - ▶ understøtte opsætning af elladestandere i takt med, at det bliver muligt
 - ▶ understøtte elladeinfrastrukturen i kommunen/ regionen til privat- og erhvervskørsel
- ▶ stille krav om grønne drivmidler i den kollektive trafik
- ▶ stille krav om grønne køretøjer i udbud af serviceydelse – eksempelvis ved taxikørsel, varelevering og byggeri.

På tværs af kommuner og hovedstadsregionen skal sikres sammenhæng i løsninger og strategier gennem vidensdeling. Målet er at sikre bedre økonomi og sammenhæng i omstillingen, og at borgere og virksomheders mulighed for at skifte til elbiler fremmes.

HVAD ER NÆSTE SKRIDT?



- ▶ Kommunerne og region påbegynder arbejdet med at indkøbe biler med grønne drivmidler, når bilparken udskiftes.
- ▶ Kommunerne og region prioriterer at købe grønne transportserviceydelser.
- ▶ Kommunerne og region igangsætter arbejdet med at udvikle en elbils ladestrategi.

De fælles arbejde med at udvikle elbils ladestrategier koordineres i arbejdsgruppen Grøn Transportomstilling i Energi på Tværs i samarbejde med Copenhagen Electric i Region Hovedstaden.



Hvem er relevante aktører?

- Alle kommuner i KKR Hovedstaden
- Copenhagen Electric (Region Hovedstaden)
- Dansk Elbil Alliance
- Foreningen af Danske Elbilejere (FDEL)
- Vejdirektoratet
- Movia
- Energi på tværs
- Gate 21

HVAD ER MÅLET?



Alle kommuner har inden udgangen af 2022 besluttet en indkøbspolitik eller indkøbsstrategi, hvori man forpligter sig til at fremme cirkulære indkøb.

Der peges på tre til fem områder, hvor der i forbindelse med kommende kommunale og regionale udbud indarbejdes krav eller på anden måde arbejdes med cirkulære indkøb. Områderne skal udpeges inden for de kategorier, som har størst potentiale for at nedbringe CO₂-udledningen.

HVORFOR ER DET VIGTIGT?

Med en indkøbsmuskel på 300 milliarder kroner årligt har det offentlige Danmark en enestående mulighed for at stille bæredygtige krav til de indkøb, de foretager.

Gennem krav og synlighed om produkternes kvalitet og bæredygtighed kan kommuner og regioner motivere virksomheder til at arbejde innovativt med nye cirkulære løsninger.

Der er et stort potentiale ved, at kommuner indgår i samarbejder og partnerskaber på tværs af kommunegrænser, da cirkulære indkøb kan være vanskelige at løfte indenfor den enkelte kommune. Det er samtidig en central motivation for virksomhederne i markedet, at flere kommuner går sammen om at skubbe til den cirkulære efterspørgsel.

EKSEMPLER PÅ OFFENTLIGE CIRKULÆRE LØSNINGER OG INDKØBSKRAV

Genbrug og reparation

- Malmø Kommune har i deres nyeste møbeludbud lavet et udbud på udelukkende genbrugsmøbler, herunder redesign og reparation af egne møbler, logistikløsning samt køb af genbrugsmøbler fra leverandør.
- Region Hovedstaden har etableret et stort, professionelt lager for brugt udstyr med logistikafdeling og reparationsværksted. Det drejer sig om kontormøbler og senge til hospitals- og plejeudstyr, som bliver afsat internt i organisationen, solgt til andre virksomheder eller doneret væk.

Byggeri

- Flere kommuner arbejder med at kortlægge materialer, selektiv nedrivning og krav om at få mere genbrug og genanvendelse ind i nybyggeri og renovering.
- Flere norske kommuner er sammen i et partnerskab om affaldsfrie byggepladser med fælles dialog med virksomheder i markedet og fælles krav i udbud.

Tekstil

- Region Hovedstaden og Københavns Kommune samarbejder om at udvikle et roadmap for cirkulære tekstilindkøb. Det indeholder fælles dialog med aktørerne på markedet som en del af projektet Partnerskab for Cirkulære Kommuner. De to aktører har estimeret, at de tilsammen smider tekstilaffald i forbrændingen, der svarer til én t-shirt hvert 10. sekund.





HVAD KAN DEN ENKELTE KOMMUNE GØRE, OG HVAD SKAL EN FÆLLES INDSATS INDEHOLDE?

Den enkelte kommune skal udarbejde og beslutte en indkøbspolitik eller -strategi, hvori man forpligter sig til at fremme cirkulære indkøb. Der skal vælges mindst tre områder, hvor der i kommende udbud indarbejdes krav, der fremmer cirkulær omstilling.

I fællesskab skal arbejdes med:

- ▶ Fælles forslag til konkrete krav i udbud, hvor indkøb fremmer cirkulær omstilling. Der skal være fokus på de områder, der skaber størst CO₂-reduktion (byggeri, transport, tekstiler, fødevarer, møbler og IT).
- ▶ Fremme innovation i cirkulære indkøb ved dialog og samarbejde mellem kommuner og virksomheder - eksempelvis inden for genbrug/repairation og deling af materiel.
- ▶ En fælles metode til at måle indkøbets klimabelastning som en del af den enkelte kommunes klimaregnskab.



HVAD ER NÆSTE SKRIDT?

- ▶ Øget samarbejde mellem kommuner om konkrete krav og dialog med virksomheder i markedet på de områder, hvor cirkulære indkøb fremmer størst CO₂-reduktion.
- ▶ Udvælge en metode til at måle klimabelastningen af indkøb - eksempelvis som et ekstra modul i Energi- og CO₂-regnskabet.

Indsatsen kan forankres organisatorisk i regi af projektet Partnerskab for Cirkulære Kommuner med involvering af Partnerskab for Offentlige Grønne Indkøb og Forum for Bæredygtige Indkøb. Partnerskab for Cirkulære Kommuner afsluttes i 2020. Der refereres løbende til KKR's Embedsmandsudvalg for trafik, infrastruktur, klima og miljø.



FN's verdensmål 12 peger på at fremme bæredygtige offentlige indkøb.

Hvem er relevante aktører?

- Alle kommuner i KKR Hovedstaden
- Region Hovedstaden
- Concito
- Miljø- og Fødevarerministeriet - inklusiv indsætterne Partnerskab for Offentlige Grønne Indkøb og Forum for Bæredygtige Indkøb
- SKI, indkøbsfællesskaber, erhvervsorganisationer
- Advisory Board for Cirkulære Kommuner og Regioner
- Projektet Partnerskab for Cirkulære Kommuner (initieret af Region Hovedstaden)
- Gate 21

HVAD ER MÅLET?



Reducere trængsel og CO₂-udledning fra pendlernes transport ved at øge samkørsel i hovedstadsregionen, så antallet af personer i bilerne i pendlingen stiger fra 1,05 per bil (2014-tal) til 1,2 per bil i 2022.

HVORFOR ER DET VIGTIGT?

I dag spilder bilister i hovedstadsområdet knap 17 millioner timer i trafikken på grund af trængsel. Pendlere i morgentrafikken tilbringer mere end 30 procent af deres samlede rejsetid i kø. Samtidig forventes der i hovedstadsregionen 20 procent flere rejser i 2035.

CO₂-udledningen fra transport udgør godt en tredjedel af den samlede udledning i hovedstadsregionen. Grønne drivmidler som eksempelvis el vil frem mod 2050 reducere CO₂-udledningen. Men det tager tid at udskifte den eksisterende bilpark og afhjælper ikke hovedstadsområdets trængsel.

Samkørsel giver bedre udnyttelse af vejkapaciteten og bilflåden og mindsker dermed transportens CO₂-aftryk.

FORDELE VED SAMKØRSEL

- Samkørsel kan reducere byers trafik med op til 31 procent.
- Hvis øget deletransport kan medføre, at der kommer én ekstra person i alle personbiler, vil vejenes transportkapacitet således stige med 95 procent i myldretiderne.
- Samkørsel er vigtig for fremtidens selvkørende biler, hvis vi ikke vil have endnu mere trafik og trængsel på vejene.





HVAD KAN DEN ENKELTE KOMMUNE GØRE, OG HVAD SKAL EN FÆLLES INDSATS INDEHOLDE?

Samkørsel skal ændres fra at være et privat initiativ til at være en del af en fælles kollektiv optimering af transporten. Der er brug for kritisk masse - derfor skal der gøres en indsats både i kommunerne og på tværs af kommunerne.

Den enkelte kommune skal integrere samkørsel i fremtidig trafikplanlægning og for eksempel vurdere muligheder for opsamlings- og afsætningssteder ved kollektive knudepunkter, motorveje og store industriområder. Den enkelte kommune skal understøtte samkørsel på kommunen som arbejdsplads. De seneste år er en række samkørselsapps, facebookgrupper og virksomhedsordninger piblet frem. De skal gøres synlige og attraktive. Yderligere kan kommune hjælpe større arbejdspladser med information, vejledning og netværk om medarbejdernes muligheder for samkørsel.

En fælles indsats skal indeholde:

- ▶ En fælles platform og koordinering af partnerskaber med virksomheder, borger- og grundejerforeninger med det formål at engagere og motivere til samkørsel i hele hovedstadsgeografien. Partnerskabet skal bygge videre på virksomhedsnetværket Moving People.
- ▶ Fælles adfærdskampagner og brede initiativer, der baner vejen for samkørsel.
- ▶ Incitament, der gør det til en fordel – også økonomisk – at køre sammen. Eksempelvis samkørselsbaner i myldretiden, roadpricing og parkeringsafgifter, samt andre skatteregler.



HVAD ER NÆSTE SKRIDT?

- ▶ Udarbejde overblik over eksisterende for samkørselsløsninger på tværs af kommuner i hovedstadsregionen.
- ▶ Dialog med aktører om fælles initiativer.
- ▶ Implementere fysiske forbedringer samt en målrettet kampagne mod pendlere.

Indsatsen igangsættes i det regionale netværk for virksomheder og kommuner Moving People, hvor der i 2020-2022 er en kampagneindsats for samkørsel støttet af Region Hovedstaden. Der refereres løbende til KKR's Embedsmandsudvalg for trafik, infrastruktur, klima og miljø.

SAMKØRSEL OG GRØNNE TRANSPORTVANER

Samkørsel er en del af en bred vifte af grønne transportmuligheder, men er også den løsning, som endnu ikke er løftet og koordineret på tværs i hovedstadsregionen.

Erfaringer fra projektet Moving People viser, at det er muligt at fremme grønne transportvaner. Det er en vifte af transportløsninger, der skal bruges og en af dem der endnu ikke har fået et stor fælles løft er samkørsel.

Hvem er relevante aktører?

- Alle kommuner i KKR Hovedstaden
- Region Hovedstaden
- Trafikselskaber
- DTU
- Udbydere af samkørselsplatforme som eksempelvis NaboGo, Ta' med, CommuteApp, Pendlernet.dk og GoMore mv.
- Vejdirektoratet
- Dansk Industri
- Dansk Erhverv
- Rejseplanen
- Rejsekortet
- Partnerskabet Moving People
- Gate 21

ENERGIBESPARELSER I BOLIGER

HVAD ER MÅLET?



Øge tempoet for renovering af eksisterende boliger og skabe energibesparelser, så målet på 35 procent CO₂-reduktion i 2050 kan nås.

HVORFOR ER DET VIGTIGT?

Klimarådet vurderer, at energirenovering af bygninger kan reducere CO₂-udledningen med 1,4 millioner ton frem mod 2030. Energibesparelser i bygningsmassen er en forudsætning for omstilling af energisystemet til vedvarende energi, da det reducerer den energimængde, der skal produceres. I Fælles Strategisk Energiplan fra Energi på Tværs-projektet regnes der med et fald i det endelige energiforbrug på 30 procent i 2050.

Fælles Strategisk Energiplan kan hentes på www.energipåtværs.dk. Projektet Energi på Tværs er initieret af Region Hovedstaden.



POTENTIALER I HOVEDSTADSREGIONEN

Hovedstadsregionen har cirka 300.000 enfamiliehuse, som samlet set forventes at kunne opnå en energibesparelse på 15 procent frem til 2030.

Det svarer til en reduktion på 1.000 GWh i 2030. Med udgangspunkt i Klimarådets tal vil det svare til en reduktion på 700.000 ton CO₂.



HVAD KAN DEN ENKELTE KOMMUNE GØRE, OG HVAD SKAL EN FÆLLES INDSATS INDEHOLDE?

Hver kommune forpligter sig til at indgå et tværkommunalt og regionalt samarbejde om at fremme energirenovering af private en-familieboliger.

En fælles indsats indeholder:

- ▶ Etablering af fælleskommunalt/-regionalt samarbejde, hvor der deles viden, udvikles værktøjer og virkemidler – eksempelvis kampagner.
- ▶ Udvikling af et fælles kommunalt koncept, som kan være grundlaget for en kampagne i de enkelte kommuner.
- ▶ Udvikling af tilbud i samarbejde med lokale, regionale og nationale aktører og forsyningsselskaber, som gør det lettere at renovere – både i forhold til at beslutte, finansiere og gennemføre renoveringen.

HVAD ER NÆSTE SKRIDT?



- ▶ Etablering af fælles kommunalt og regionalt samarbejde i regi af Energi på Tværs
- ▶ Udvikling og afprøvning et fælles kommunalt koncept, som kan være grundlaget for en kampagne i de enkelte kommuner.
- ▶ Dialog med nationale aktører om tilbud, der gør det lettere for private boligejere at renovere i samarbejde med forsyningsselskaber

Arbejdet igangsættes i arbejdsgruppen for Energibesparelser i Bygninger under projektet Energi på Tværs, der er forankret i Energi på Tværs styregruppe.



Hvem er relevante aktører?

- Region Hovedstaden
- Alle kommuner i KKR Hovedstaden
- Banker, ejendomsmæglere og lokalpressen
- Energivejledere og energirådgivere
- Håndværkere, entreprenører, bygningskonsulenter og totalleverandører
- Landsdækkende aktører - for eksempel Energistyrelsen, Bolius og Videncenter for Energibesparelser i Bygninger
- Forsyningsselskaber
- Energi på tværs
- Gate 21

FÆLLES PLAN FOR PLASTAFFALD

HVAD ER MÅLET?



Minimere plastaffald i kommunale indkøb og drift.

Øge sortering til genanvendelse ved at sikre indsamling og forbedre procenten for genanvendelse af plastaffald.

Skabe fælles kommunale mål om at reducere plastaffald i restaffaldet.

HVORFOR ER DET VIGTIGT?

I hovedstadsregionen er 15 procent af restaffaldet plastik. Det svarer til cirka 70.000 ton årligt, der på nuværende tidspunkt forbrændes. Det er mere end fem gange så meget, som det der bliver sorteret til genanvendelse.

Først og fremmest skal brugen af unødvendigt plast undgås - herefter skal mere plast genanvendes. Danmark er et af de lande i EU, der har den laveste genanvendelse af plast. Den reelle genanvendelse af plastaffaldet fra husholdninger er udfordret, fordi plastemballage ikke er designet til at blive genanvendt. Det kan være på grund af plasttypen eller sammensætning af flere typer af plast. Der er et stort potentiale for at skabe højere værdi af plastaffaldet ved øget genanvendelse.



PLAST

I 2014 blev der produceret 311 millioner ton plastik globalt. I 2050 forventes produktionen af plastik at nå hele 1,2 milliarder ton.

Plastik er primært et oliebasert produkt, og den stigende produktion af plastik er derfor en stigende belastning for klodens klima.

Det anslås, at seks procent af verdens olieforbrug går til produktion af plastik. Dette tal forventes at stige til 20 procent i 2050.



HVAD KAN DEN ENKELTE KOMMUNE GØRE, OG HVAD SKAL EN FÆLLES INDSATS INDEHOLDE?

Den enkelte kommune skal fremme genanvendelse og indsamling af plast fra egne bygninger og institutioner.

En fælles indsats om **at reducere kommunernes plastforbrug** kan indeholde:

- ▶ Dialog med virksomheder på markedet om design- og emballagekrav til produkterne, der øger mulighed for genanvendelse og genbrug af plast.
- ▶ Samarbejde om målrettede aktiviteter for borgerne, som minimerer mængden af engangsplast og dermed også henkastet affald.
- ▶ Fælles metoder til at måle effekter på området.

En fælles indsats for **højere genanvendelse af plastaffald i kommuner og region** kan indeholde:

- ▶ Videndele om metoder for højere genanvendelse af plastaffald fra husholdninger.
- ▶ Øge styringen af plastikaffald ved at sikre at det plastik, der forbruges i Danmark, også sorteres i Danmark.



HVAD ER NÆSTE SKRIDT?

- ▶ Etablere samarbejde om målrettede aktiviteter for borgerne og fælles metoder til at måle effekter på området, samt igangsætte dialog med virksomheder med det formål at øge muligheden for genanvendelse og genbrug af plast.
- ▶ Igangsætte samarbejde på tværs af affaldsselskaberne med henblik på at etablere bedre sortering og mere kvalitet i genanvendelse.

Indsatsen for at minimere plast kan forankres organisatorisk i projektet Partnerskab for Cirkulære Kommuner initieret af Region Hovedstaden. Partnerskab for Cirkulære Kommuner afsluttes i 2020. Der refereres løbende til KKR's Embedsmandsudvalg for trafik, infrastruktur, klima og miljø.

Indsatsen omkring øget genanvendelse og etablering af sorteringsanlæg kan igangsættes i et samarbejde på tværs af de eksisterende affaldsselskaber.



Hvem er relevante aktører?

- Alle kommuner i KKR Hovedstaden
- Region Hovedstaden
- Miljø- og Fødevareministeriet
- Affaldsselskaberne
- Plastindustrien
- Projekterne Partnerskab for Cirkulære Kommuner samt
- Affald og Ressourcer på Tværs (initieret af Region Hovedstaden)
- Aktører indenfor plast
- Gate 21

SAMLET OVERSIGT OVER OPGAVER

	LAVES AF DEN ENKELTE KOMMUNER	LAVES I FÆLLESSKAB MED ANDRE KOMMUNER
KLIMA- OG ENERGIPLANER	<ul style="list-style-type: none"> • Klima- og energiplan der dækker områderne energi, transport, landbrug, affald, spildevand og proces • Brug af energi- og CO2 regnskabet til måling 	<ul style="list-style-type: none"> • Vidensdeling og peer learning mellem kommuner
FÆLLES INDSATS FOR AT HÅNDTERE MADSPILD OG BIOAFFALD	<ul style="list-style-type: none"> • Lokale madspildspartnerskaber 	<ul style="list-style-type: none"> • Idekatalog med indsatser der kan halvere madspild og indsamle bioaffald • Pilotindsatser om at • minimere affald • skabe ensartede ordninger til at indsamle til genanvendelse og bioaffald • kommunikations- og adfærdskampagner for at højne indsamling til genanvendelse • udarbejde måling af effekter og målopfølgelse
100% GRØNNE DRIVMIDLER I 2030	<ul style="list-style-type: none"> • Udskifte den kommunale/ regionale bilflåde til elkøretøjer • Udbrede elladeinfrastruktur ved at understøtte opsætning af elladestandere i takt med, at det bliver muligt • Understøtte elladeinfrastruktur i kommunen/regionen til privat- og erhvervskørsel • Stille krav om grønne drivmidler i kollektiv trafik • Stille krav om grønne køretøjer i udbud af serviceydelser – eksempelvis ved taxikørsel, varelevering og byggeri 	<ul style="list-style-type: none"> • Udvikle en elbilsladestrategi
CIRKULÆRE INDKØB	<ul style="list-style-type: none"> • Udarbejde indkøbspolitik/ strategi, hvori kommunen forpligtiger sig til at fremme cirkulære indkøb • Udvælge tre områder, hvor der i kommende udbud indarbejdes krav, der fremme cirkulær omstilling <p>Eksisterende kommunale indkøbsfællesskaber: Indkøbsfællesskab Nordsjælland, Vestegnens Indkøbsforum, Spar 5</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forslag til konkrete krav i udbud, hvor indkøb fremmer cirkulær omstilling (byggeri, transport, tekstiler, fødevarer, møbler og IT) • Fremme innovation i cirkulære indkøb ved samarbejde med virksomheder • Fælles metode til at måle indkøbets klimabelastning

SAMLET OVERSIGT OVER OPGAVER

GRØNNE PENDLERVANER		<ul style="list-style-type: none">• Fælles platform og koordinering af partnerskaber med virksomheder, borger- og grundejerforeninger for at engagere og motivere til samkørsel. Partnerskabet skal bygge på virksomhedsnetværket Moving People• Adfærdskampagner og brede initiativer der kan fremme samkørsel• Incitamenter til at fremme samkørsel
ENERGI- BESPARELSER I BOLIGER		<ul style="list-style-type: none">• Samarbejde hvor der deles viden og udvikles værktøjer og virkemidler• Udvikling af koncept der kan være grundlaget for kampagner i kommunerne• Udvikling af tilbud i samarbejde med aktører og forsyningselskaber der gør det lettere at renovere
FÆLLES PLAN FOR PLASTAFFALD		<ul style="list-style-type: none">• Dialog med virksomheder om design- og emballagekrav, der giver mulighed for øget genanvendelse og genbrug af plast• Samarbejde om målrettede aktiviteter for borgerne, som minimerer mængden af engangsplast• Metoder til at måle effekter• Videndeling om metoder for højere genanvendelse af plastaffald fra husholdninger• Igangsætte samarbejde på tværs af affaldsselskaber med henblik på at etablere bedre sortering og mere kvalitet i genanvendelse

3.3

KKR Hovedstadens VIP klimaprojekter

KKR Hovedstadens VIP-klimaprojekter

Samlet opsummeret halvvejsstatus

KKR Hovedstaden besluttede i juni 2019 at se på yderligere tværkommunale initiativer, der kan sætte fart på den grønne omstilling i hovedstadsområdets 29 kommuner. På den baggrund blev det i 2020 besluttet at arbejde med 7 konkrete VIP- Klimaprojekter. Projekterne gennemføres i perioden 2020-23 og er nu halvvejs.

For hvert projekt er der udarbejdet forslag til målsætninger og indsatser. Kommunernes deltagelse indebærer, at: 1) gennemføre VIP-projekternes målsætninger og aktiviteter og 2) koordinere egne aktiviteter og beslutninger med relevante partnere. Projekternes overordnede beskrivelse og målsætninger findes i kompendiet: "[HOVEDSTADENS KLIMA-VIP-PROJEKTER - en fælles og ambitiøs indsats for den grønne omstilling](#)".

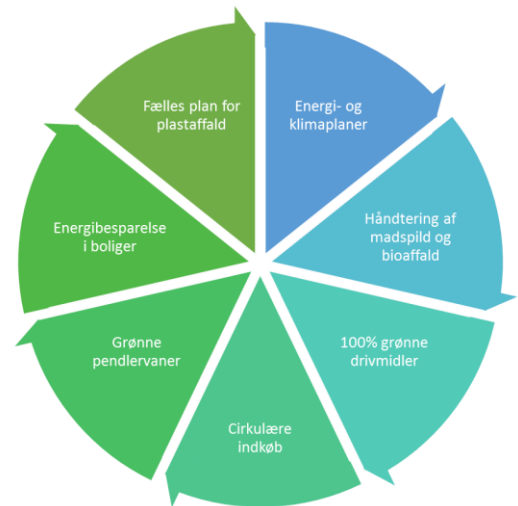
For hvert projekt er udpeget en eller flere tovholderkommuner/Region H, som bakkes op af Gate 21. Embedsmandsudvalget for klima og infrastruktur under KKR Hovedstaden er programstyregruppe for VIP-projekterne og bliver betjent af KKR-sekretariatet, som står for:

- Løbende rapportering til kommunaldirektørkredsen (K29).
- Årligt møde med alle tekniske direktører fra kommunerne.
- To temamøder i hele perioden med deltagelse af relevante politikere. Første politiske møde afholdt i september 2021, andet møde afholdes d. 14. december 2022.

Tovholderkommunerne skal i samarbejde med Gate 21 løbende koordinere med KKR-sekretariatet og rapportere omkring status på VIP-projekternes målsætninger og aktiviteter, eventuelle ændringer, udfordringer mm. samt samarbejde og funding. Rapporteringen sker halvårligt i marts/april og oktober/november samt ved slutningen af projektperioden. Som led i rapporteringen bruges et skema, som suppleres af fællesmøder med tovholdere og styregruppe. Derudover vil der efter behov blive afholdt fælles møder for tovholdere, Gate 21 og Greater Copenhagen EU Office for at erfaringsudveksle og sikre vidensdeling på tværs.

Oversigt over tovholdere:

Klima- og energiplaner	Høje Taastrup, Helsingør
Madspild	Albertslund
100% Grønne drivmidler	Frederiksberg, Region H.
Cirkulære indkøb	Gladsaxe
Grønne pendlervaner	Ballerup, Region H.
Energibesparelser i boliger	Fredensborg, Hvidovre
Fælles plan for plastaffald	København



Nedenfor er en kort opsummering af projekternes halvvejsstatus.

VIP 1: Udarbejdelse af Klima- og energiplaner (DK2020)

Deltagere: Alle kommuner i geografien der udarbejder DK2020-planer.

Status:

- De 11 første kommuner i 1. runde af DK2020 har sendt deres klimaplaner til forhåndsvurdering, eller har fået deres plan endeligt godkendt hos C40.
- Den næste runde af kommuner skal til at have midtvejsmøder med CONCITO om deres plan. Kommunerne arbejder med aktørinddragelse og med at få overblik over, hvilke indsatser, der skal ind i planerne.
- Der er udarbejdet overblik over, hvilke indsatser kommunerne fra pilotfasen og første runde af DK2020 på hele Sjælland har i deres planer.
- Der arbejdes med et gratis tilbud om kursus til DK2020-koordinatorerne i alle kommuner i hovedstadsgeografien.

Fremadrettede opmærksomhedspunkter og perspektiver:

- DK2020-projektet afsluttes i sommeren 2023. Herefter er der ikke et fastlagt set-up for implementeringsfasen af planerne. Mange af indsatserne er enslydende i planerne og der er mulighed for at lære af hinanden og dele processer og erfaringer.
- Hovedstadsgeografien har store udledninger fra transportsektoren og der er behov for at indsatser koordineres og et bredt samarbejde.
- Energi På Tværs Projektet udløber ved udgangen af 2023 og hermed også den brede koordinering imellem kommunerne i projektet.

VIP2: Håndtering af madspild

Deltagere – medlemmer og følgere: Brøndby, Halsnæs, Helsingør, Gladsaxe, Høje-Taastrup, Rudersdal, Tårnby, Rødovre, København og Albertslund.

Status:

- Der har været god aktivitet i 2021, men det er sat på stand-by i 2022 pga. manglende tovholderkommune. Albertslund tager over som tovholder fra november 2022.
- Inspirationsmøder og videndeling omkring madspild i kommunernes egne køkkener, fokus på madspildsorganisationer, og hvordan kommunerne kan støtte dem. Samarbejdet har til sigte at udvikle et fælles kommunalt katalog over mulige indsatser for at reducere madspild.
- Derudover sigtes der efter at køre pilotindsatser som der kan deles erfaringer og læring fra på tværs af kommunerne. Der arbejdes på et muligt samarbejde med en virksomhed, FoodOp, om hvordan kommunerne kan måle og mindske madspild i udvalgte pilotkøkkener.
- Dialog med fødevareministeriet, Stop Spild af Mad, Stop Spild Lokalt og Øko++

Fremadrettede opmærksomhedspunkter og perspektiver:

- Gate 21 begynder at afsøge funding til området, da flere kommuner også begynder at have fokus på at mindske madspild som en del af deres DK2020-klimaplaner. Dialog med GC EU Office.

VIP 3: 100% grønne drivmidler

Deltagere – medlemmer og følgere: Frederiksberg, Region Hovedstaden, Allerød, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Fredensborg, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, Halsnæs, Glostrup, Helsingør, Herlev, Hillerød, Høje-Taastrup, København, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Tårnby, Gribskov, Hvidovre og Furesø.

Status:

- Med fokus på de 3 temaer; Udskiftning af kommunal eller regionale bilflåde til fossilfrie køretøjer, Udrulning af ladeinfrastruktur og Fremme grønne drivmidler i kollektiv transport og stille krav i udbud af transportserviceydelse, har der været afholdt workshops og webinarer med fokus på videndeling/erfaringsudveksling, derudover:
 - Synergi og samspil med øvrige aktiviteter (herunder f.eks. i regi af KL, Vejdirektoratet, Copenhagen Electric, Energi på tværs, Grøn omstilling Sjælland (Region Sjælland) og Videncenter for ladeinfrastruktur).
 - Deling af relevante informationer inden for området, såsom Vejdirektoratets håndbog for planlægning af ladeinfrastruktur, statslige puljer til ladestander m.v.
 - Inddragelse af eksterne eksperter, herunder blandt andet input fra advokater i forhold til kommunale udbud.
- Gennem projektet er der bidraget med input og erfaringer til udarbejdelse af konkrete planer og strategier for ladestander og elbiler, som flere kommuner i projektperioden har lavet.

Fremadrettede opmærksomhedspunkter og perspektiver:

- Behov for fortsatte fremadrettede initiativer for kommunerne om bl.a.
 - Fortsat udbredelse af ladeinfrastruktur og erfaringsudveksling med udbud, herunder udbredelse hos private og boligforeninger
 - Omstilling af den kommunale flåde, herunder også non-road køretøjer
 - Indkøb af grønne transportserviceydelser, f.eks. Flextrafik og taxikørsel
 - Krav om grønne drivmidler i udbud af varer og tjenesteydelser
 - Omstilling af køretøjer hos private, herunder også virksomheder og arbejdspladser
 - Omstilling af den kollektive transport, herunder f.eks. busdrift, lokaltog mv.

VIP 4: Cirkulære indkøb

Deltagere – medlemmer og følgere: Albertslund, Bornholm, Dragør, Frederiksberg, Frederikssund, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre, Høje-Taastrup, Tårnby, Vallensbæk, Brøndby, Fredensborg, Helsingør, København, Halsnæs, Høje-Taastrup og Rudersdal.

Status:

Projektet har tre spor:

- **Emballage:** Der er udviklet kommunale principper for cirkulær emballage. Principperne er inspireret af regionernes emballagekriterier og vi samarbejder med Miljøministeriet om tilsvarende for Staten. De deltagende kommuner anvender principperne i kommende egne udbud. Samarbejde med SKI har ført til, at SKI medtager principperne i kommende relevante udbud. Der planlægges markedsdialog om modning af udvalgte brancher til cirkulær emballage med udgangspunkt i principperne. Principperne er delt ved en større temadag med deltagelse af leverandører, Miljøministeriet, SKI og kommuner. Samarbejde med Miljømærkning Danmark om principperne.

- **Møbler:** Der er igangsat møbelindsatser i alle temaområdets deltagerkommuner, som er videndelt på temagruppemøder. Indsatserne spænder fra indkøbsmål for møbler til internt genbrug af møbler, leverandørsamarbejde og bæredygtig indkøbsadfærd. Samarbejde med flere leverandører og Miljømærkning Danmark har øget opmærksomhed på bæredygtige alternativer og på potentialet ved at efterspørge klimaaftryk for møbler. Dialog med Miljøstyrelsen om indflydelse på potentielt POGI indkøbsmål om møbler og med SKI om kommende indkøbsaftaler.
- **Tekstil:** Der er videndelt mellem kommunerne og afholdt markedsdialog i samarbejde med Region Hovedstaden og relevante vidensaktører med fokus på potentialerne for sortering, genbrug og genanvendelse af tekstiler. Temagruppen har behandlet forslag til krav i udbudsmaterialet som giver den største miljøgevinst for tekstiler. Der er udarbejdet en projektansøgning til EU i samarbejde med Teknologisk Institut, som har fokus på design til genanvendelse og teknologier for cirkulære tekstilkredsløb.

Fremadrettede opmærksomhedspunkter og perspektiver:

- Hvis cirkulære indkøb skal gennemføres, bør ledelsen efterspørge og understøtte dette både ved at vedtage målsætninger om cirkulære indkøb i indkøbspolitik og ved at prioritere ressourcer til arbejdet i indkøbsafdelingerne. Der kan med fordel opfordres til samarbejde med kommunens tovholdere for klima/grøn omstilling, så cirkulære indkøb bliver en del af en større agenda.
- **Emballage:** Samarbejde om at udbrede emballageprincipper på tværs af kommuner, regioner og Stat, samt anvende principperne i POGI indkøbsmål, SKI's udbud, Miljømærkning Danmark, Den Ansvarlige Indkøber. Kobling til Det Udvidede Producentansvar, der forventes at træde i kraft i 2025.
- **Møbler:** Samarbejde om genbrug af møbler og fælles møbeludbud med fokus på cirkulære møbler. Beregning og anvendelse af klimaaftryk for møbler som pilotforsøg for at anvende klimaaftryk i indkøb generelt.
- **Tekstil:** Hvis EU-projektet om cirkulære tekstiler opnår støtte, giver det mulighed for et langvarigt udviklingssamarbejde om bæredygtige tekstiler som fortsætter efter 2023.

VIP 5: Grønne pendlervaner

Deltagere – medlemmer og følgere: Region H, Allerød, Ballerup, Brøndby, Frederiksberg, Frederikssund, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Helsingør, Hillerød, Høje-Taastrup, Ishøj, København, Rødovre og Tårnby.

Status:

- Gennemført god samkørselskampagne i november 2021 med deltagelse af 15 kommuner, Region Hovedstaden og 14 virksomheder i samarbejde med projektet Mobilitet på Tværs.
- Udarbejdet kampagnemateriale og guide til, hvorledes man kan gennemføre en samkørselskampagne på en virksomhed.
- Gentager samkørselskampagnen i november 2022 – med deltagelse fra Region H, 5 kommuner og Gate21.
- Påvirkning fra: Stigende brændstofpriser, flere indgåede aftaler med udbyderne og Vejdirektoratet har lavet samkørselsindsats i 2022.

Fremadrettede opmærksomhedspunkter og perspektiver:

- Trods stort engagement har der desværre været begrænset succes hidtil, bl.a. pga. corona og at det kræver mange ressourcer at flytte pendlere til at køre sammen.

- Færre kommuner og virksomheder deltager i samkørselskampagnen i november 2022 – Der efterlyses ledelsesmæssig opbakning og prioritering af indsatsen i kommunerne.
- Ønske fra medlemmerne om at udvide indsatsen for Grønne Pendlervaner, så den favner bredere end kun samkørsel.
- Mulighed for kommunerne at indgå i den kommende InterReg ØKS-ansøgning om 100 mobility living labs, som vil kunne understøtte den bredere indsats f.eks. i form af mobilitetspakker, konkurrence på tværs af de grønne transportformer mm.

VIP 6: Energibesparelse i boliger

Deltagere – medlemmer og følgere: Albertslund, Allerød, Ballerup, Bornholm, Brøndby, Dragør, Egedal, Frederiksberg, Frederikssund, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Helsingør, Herlev, Hillerød, Høje-Taastrup, Hørsholm, Ishøj, København, Lyngby-Tårnbæk, Rudersdal, Rødovre og Tårnby.

Status:

Projektet arbejder i to spor:

- **Parcelhuse:** Samlet kit med materiale til udbud og kontrakt om Energitjek til huse.
 - Det er undersøgt, om kommunerne kunne lave fælles udbud, hvilket ikke er muligt.
 - Derfor er der udviklet og i april 2022 udsendt generisk tilbudsmateriale, som kommunerne kan benytte, når de skal gennemføre udbud af energitjek til parcelhuse.
 - Flere kommuner har allerede haft glæde af materialet til udbud og kontrakter vedr. energitjek i parcelhuse.
- **Etageboliger:** Energispring til flere kommuner – Pilottest inden ultimo 2022/primus 2023
 - Energispring er udviklet i Københavns Kommune i regi af Energi på Tværs og er en platform for netværksarbejde, hvor man dels kan evaluere faktisk energiforbrug, dels kan inspirere på tværs af afdelinger, bygninger og organisationer.
 - Et værktøj til at modtage data fra forskellige boligselskaber er tæt på at være færdigudviklet. Dermed er det muligt at benchmarke energiforbrug på tværs af boligselskaber.
 - Med udgangspunkt i de eksisterende værktøjer fra Københavns Kommune er målet derefter at udvikle en ”pakke”, der kan udrulles i de enkelte kommuner, så der etableres lokale netværk.
 - For at få helt praktiske erfaringer gennemføres et pilotforløb i Fredensborg Kommune med 3-5 bygninger fra 3 almene foreninger. Det forventes, at bygningerne er koblet på inden udgangen af 2022.

Fremadrettede opmærksomhedspunkter og perspektiver:

- Potentialer for vedvarende indsats: Både energitjek til individuelle boliger samt Energispring til større bygninger er oplagte aktiviteter også i fremtiden. Det er derfor oplagt at der findes en platform/samlende enhed, som kan sikre, at aktiviteterne også fortsætter efter 2023, hvor både VIP klimaprojekterne og Energi på Tværs (som bl.a. har leveret økonomiske ressourcer) står til at udløbe.
- Behov for entydig lokal opbakning, herunder at der er tydelig ledelsesmæssig opbakning og afsættes menneskelige ressourcer samt økonomiske rammer for det tværgående samarbejde.

VIP 7: Fælles plan for plastaffald

Deltagere – medlemmer og følgere: København, Albertslund, Brøndby, Gladsaxe, Høje-Taastrup, Gentofte og Tårnby.

- Emballagetemagrupper: Brøndby, Dragør, Fredensborg, Frederiksberg, Frederikssund, Gladsaxe, Helsingør, Hvidovre, København, Tårnby, Albertslund, Halsnæs og Høje-Taastrup.

Status:

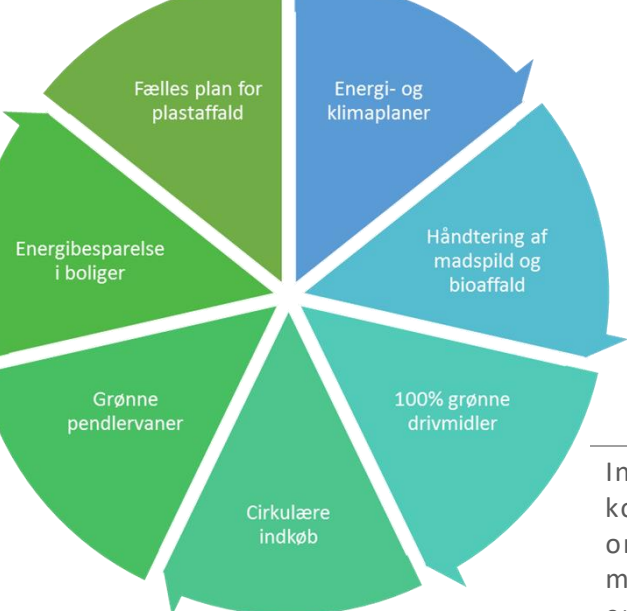
- Videndeling i forhold til fælles udbud af plastaffald og indgåelse af kontrakt for plastsortering og behandling
 - Udbud sommer 2021. Kontrakt igangsat januar 2022
 - Kontrakten dækker kommuner under affaldsselskaberne ARGO, Vestforbrænding og ARC og dermed størstedelen af KKR kommunerne. Alle KKR kommuner har været inviteret til møderne.
 - Fælles Q&A-ark om indhold og effekt af behandlingskontrakt udarbejdet.
 - Mål om deling af udarbejdet kommunikationsmateriale fra Vestforbrænding og Københavns Kommune.
- Derudover er der udarbejdet fælles krav og retningslinjer for plastemballager i kommunale indkøb i samarbejde med VIP-projektet om Cirkulære indkøb.

Fremadrettede opmærksomhedspunkter og perspektiver:

- Projektets målsætning om at minimere plastaffald i kommunale indkøb og drift videreføres i regi af emballage-sporet i VIP-projektet om Cirkulære indkøb.
- Projektets øvrige målsætninger er blevet omfattet af nationale tiltag, derfor afholdes der ikke flere aktiviteter i projektet:
 - Øge sortering til genanvendelse ved at sikre indsamling og forbedre procenten for genanvendelse af plastaffald.
 - Ny national lovgivning pålægger alle kommuner at indsamle plastaffald fra husholdninger.
 - Sammen med den fælles behandlingskontrakt er et ambitiøst genanvendelses mål nået. Kontrakten dækker op til 21.000 tons plastaffald årligt med en sorteringsprocent på 75 %.
 - Skabe fælles kommunale mål om at reducere plastaffald i restaffaldet.
 - Med National Klimaplan for en Grøn Affaldssektor fra juni 2020 blev der sat mål om 80 % udsortering af plast fra forbrændingen i 2030. Dermed er der sat ramme for kommunernes egne mål.

3.3

KKR Hovedstadens VIP klimaprojekter



Hovedstadskommunerne samarbejder på tværs om klima og grøn omstilling

Invitation: Hvordan samarbejder hovedstadens 29 kommuner og Regionen om at sætte fart på den grønne omstilling? Deltag når KKR Hovedstaden inviterer til politisk møde om hovedstadens klima VIP-projekter og energiomstilling d. 14/12.

Mødet sætter fokus på de 29 kommuners samarbejde om at rykke på den grønne omstilling og derved bidrage til CO₂-reduktion og bæredygtighed i kommunerne. Kommunerne i KKR Hovedstaden gik i efteråret 2020 sammen om at opstarte syv tværkommunale VIP-projekter på klimaområdet. Målet er sammen at sætte skub på den grønne omstilling og reduktionen af CO₂-udledningerne. I spidsen for hvert projekt er en tovholderkommune. Projekterne handler om:

- Udarbejdelse af Klima- og energiplaner (DK2020)
- Håndtering af madspild
- 100% grønne drivmidler
- Cirkulære indkøb
- Grønne pendlervaner
- Energibesparelse i boliger
- Fælles plan for plastaffald

På mødet kan du høre mere om konkrete tiltag, resultater og muligheder samt inspirerende cases inden for de syv områder. Der lægges også op til dialog, hvor du kan give din mening om, hvad der skal ske herfra.

På mødet vil der også blive stillet skarpt på den aktuelle situation omkring accelerationen af energiomstillingen, herunder hvordan det er gået for kommuner og forsyningselskaber med at klare den første delopgave om planer og breve, og hvilke barrierer og faldgruber, vi i kommuner og regionen særligt skal være opmærksomme på at overkomme i de kommende år.

Alle kommunalbestyrelsesmedlemmer i hovedstadsområdet inviteres til mødet, der er virtuelt og finder sted d. 14/12-2022 kl. 15.00-17.00 på Teams via nedenstående link:

Microsoft Teams-møde

Deltag på din computer eller mobilapp

[Klik her for at deltage i mødet](#)

Møde-id: 317 695 297 154

Adgangskode: Yjek5W

[Download Teams](#) | [Deltag på internettet](#)

Vi ser frem til et spændende arrangement.

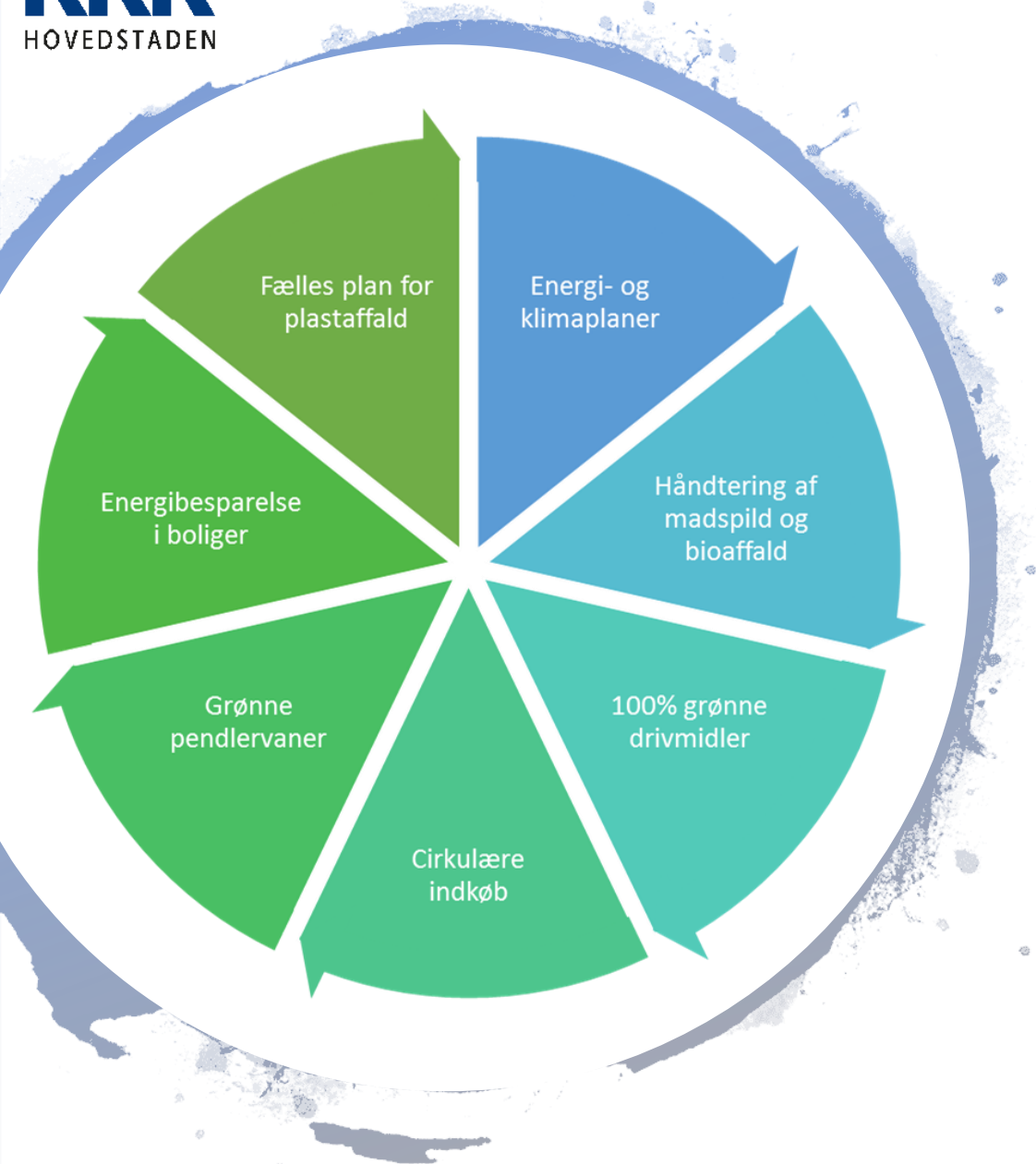
Med venlig hilsen

Steen Christiansen, Borgmester Albertslund Kommune, Formand KKR Hovedstaden

Karsten Längerich, Borgmester Allerød Kommune, Næstformand KKR Hovedstaden

3.3

KKR Hovedstadens VIP klimaprojekter



Tværgående klimaindsatser og energiomstilling i Hovedstaden: Program

Den 14/12-2022 kl. 15.00-17.00 på Teams

15.00-15.10	<p>Velkommen</p> <p>Film: Intro til den tværkommunale klimaindsats</p>	<p>Steen Christiansen, Formand for KKR Hovedstaden, Borgmester, Albertslund Kommune</p> <p>Karsten Längerich, Næstformand KKR Hovedstaden, Borgmester, Allerød Kommune</p>
15.10-15.35	<p>De 7 VIP Klimaprojekter</p> <p>Hvordan arbejder KKR og de 29 kommuner med VIP-projekterne?</p> <ul style="list-style-type: none"> DK2020/Energi- og klimaplaner Håndtering af madspild 100% grønne drivmidler Cirkulære indkøb Grønne pendlervaner Energibesparelse i boliger Fælles plan for plastaffald 	<p>Morten Winge, Formand for Embedsmandsudvalget for Klima og Infrastruktur i KKR H og Kommunaldirektør, Tårnby Kommune</p> <p>Tovholderne for VIP klimaprojekterne deltager på mødet og kan svare på spørgsmål</p>
15.35-15.55	<p>Energiomstilling i kommunerne</p> <ul style="list-style-type: none"> Samarbejdet i Energi på Tværs Kommunalpolitikere rolle i den grønne omstilling 	<p>Tina Tving Stauning, Borgmester, Frederikssund Kommune</p>
15.55-16.10	<p>Dialog:</p> <p>Hvordan sikrer vi, at projekterne kan levere de bedst mulige resultater for den grønne omstilling i kommunerne?</p>	<p>Ordstyrer: Karsten Längerich</p>
16.10-16.35	<p>Hvordan er energiomstillingen gået ind til nu og hvordan ser det ud fremadrettet?</p> <ul style="list-style-type: none"> F.eks. samarbejdet ml. forsyningsselskaber og kommuner, brevet, forsyningssikkerhed mm. 	<p>Kamma Eilschou Holm, tidl. direktør, CTR - Centralkommunernes Transmissionselskab</p>
16.35-16.55	<p>Dialog:</p> <p>Hvordan kan kommuner og forsyningsselskaber accelerere energiomstillingen? Hvad kan vi som kommunalpolitikere gøre?</p>	<p>Ordstyrer: Steen Christiansen</p>
16.55-17.00	<p>Afrunding</p>	<p>Steen Christiansen</p>

3.6

Fælles prioriterede infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet (VIP)

Infrastruktur i Hovedstaden

Vækst og udvikling kræver investeringer i hovedstadsområdets infrastruktur

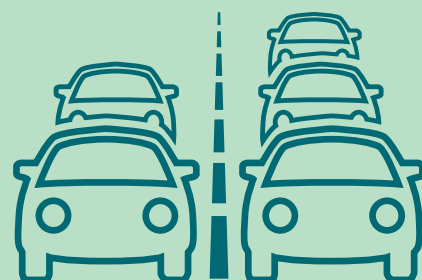
20%

vækst i daglige ture fra 2015 til 2035

Trafikale udfordringer og trængsel

Væksten i indbyggere og arbejdspladser betyder, at der skal håndteres 20 % flere rejser i 2035. Det lægger et pres på hele trafiksystemet. I 2015 spildte bilisterne i hovedstadsområdet 16,7 mio. timer i trafikken på grund af trængsel. Prognoserne forudser en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035.

Passagerforsinkelser for busser i hovedstadsområdet var 23.400 timer pr. dag i 2018. Det er en stigning på mere end 8 pct. ift. 2010.



16,7 mio

timer i bilkø i 2015

33,4 mio

timer i bilkø i 2035

Sammenhængende mobilitet i Hovedstaden

Der er brug for at investere massivt i infrastruktur, så hovedstadsområdet kommer til at hænge bedre sammen, og for at reducere trængslen og CO₂-udslippet. Hovedstadens 29 kommuner og region er enige om at fremme investeringer i den sammenhængende mobilitet, og peger på 7 + 3 prioriterede infrastrukturprojekter. De vil matche både geografien og den demografiske udvikling. Derudover ser kommunerne og parterne i Greater Copenhagen yderligere på supplerende værktøjer, der i forskellig grad kan understøtte fremkommelighed og mindske kapacitetspresset, f.eks. gennem udnyttelse af digitale muligheder.

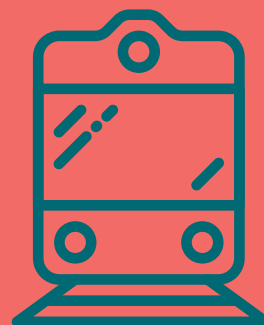
Styrket kollektiv trafik

Kollektiv transport skal være førstevalg for flest mulige pendlere, så mobiliteten i hovedstaden kan fungere effektivt både i dag og i fremtiden. Og være mest mulig klimavenlig.

Grøn omstilling

For at nå klimalovens ambitiøse mål om 70 % reduktion af drivhusgasser i 2030, kræver det bl.a. at transporten gennemfører en større omstilling.

Derfor er det nødvendigt at investere i forbedret infrastruktur for grøn mobilitet og kollektiv trafik. Projekterne søger efter bæredygtige, klimavenlige løsninger inden for hver deres kategori.



Hovedstadsområdets prioriterede infrastrukturprojekter:

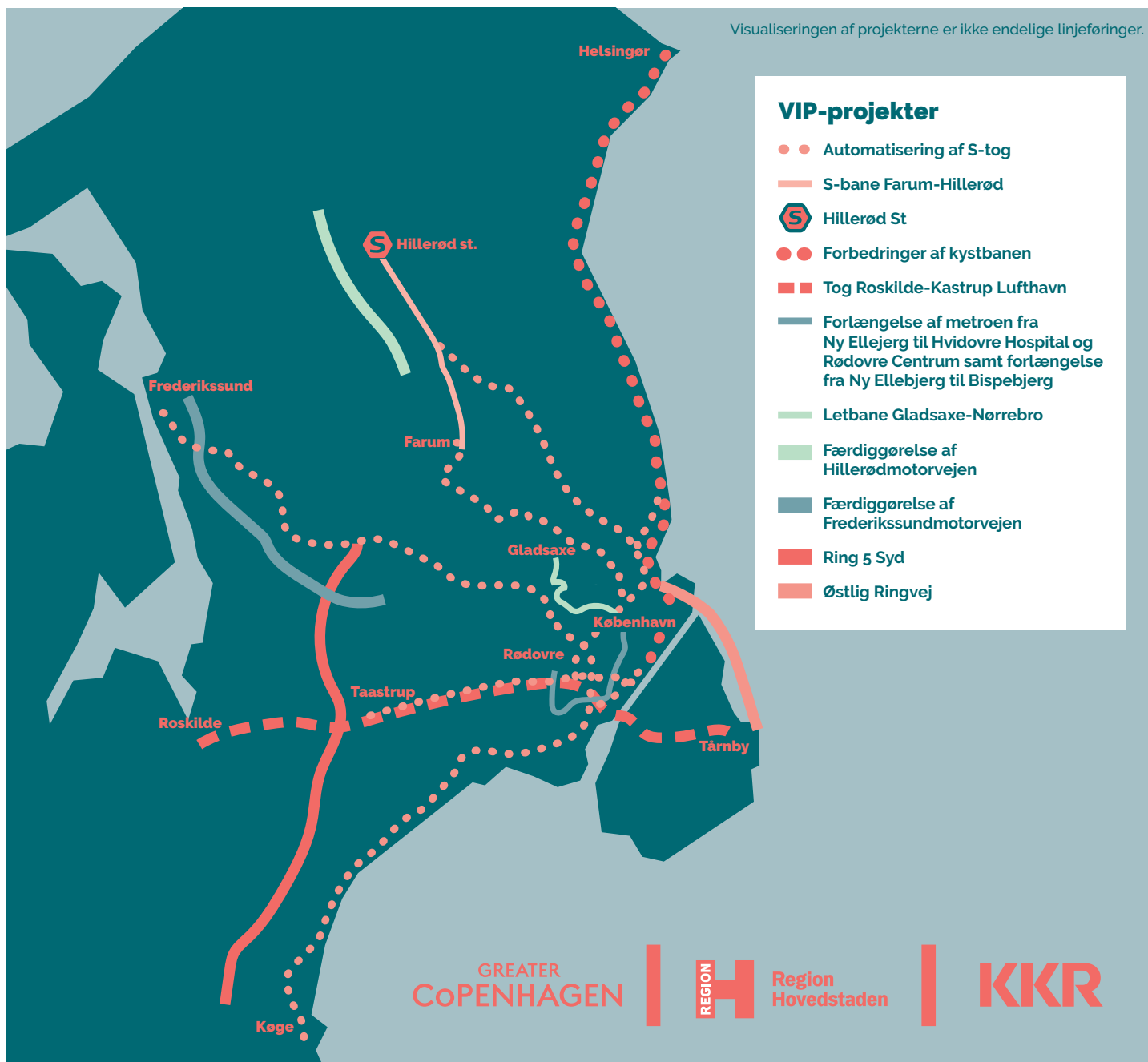
- Styrker en sammenhængende hovedstad og et integreret arbejdsmarked
- Mindsker trængsel og søger bæredygtige, klimavenlige løsninger
- Sikrer, at hovedstaden forsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed

Hovedstadsområdets fælles infrastrukturprioriteter

Kommuner og region i hovedstadsområdet er enige om følgende 7+3 prioriterede infrastrukturprojekter, der skal mindske trængsel og styrke mobiliteten:

Færdiggørelse af hhv. Hillerød- og Frederikssundsmotorvejene	Pris hhv. ca. 980 mio. kr. og 2,9 mia. kr.
Forbedringer af Kystbanen	
Ring 5 Syd – motorvejsforbindelse fra Frederikssundsvej til Køge	Pris ca. 6,6 mia. kr.
Automatisering af S-tog	Pris ca. 4,1 mia. kr.
Letbane fra Gladsaxe til Nørrebro	Pris ca. 3 mia. kr.
Østlig Ringvej – sænketunnelsløsning øst om Prøvestenen til lufthavnen	Pris ca. 20,9 mia. kr.
Direkte togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn	Pris ca. 1 mia. kr.
+	
Ombygning af Hillerød Station	Pris ca. 0,182 mia. kr.
Forlængelse af metroen fra Ny Ellebjerg til Hvidovre Hospital og Rødovre Centrum, samt forlængelse fra Ny Ellebjerg til Bispebjerg	Pris hhv. ca. 14 mia. kr. og ca. 19,4 mia. kr.
Forlænge S-banen fra Farum til Hillerød	Pris ca. 1-1,75 mia. kr.

Tallene er estimater, som løbende kvalificeres af igangværende undersøgelser.



3.6

Fælles prioriterede infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet (VIP)

Vision og pejlemærker for fælles prioriterede infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet

KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden

De nuværende fælles VIP infrastrukturprojekter har frem mod Infrastrukturplan 2035 bidraget til sammenhold på tværs og en samlet fortælling i interessevaretagelsen for hovedstadskommunerne og regionen på infrastrukturområdet. Indsatsen har været vel modtaget på Christiansborg og har bidraget til at de fleste infrastrukturprojekter er med i det nationale investeringskatalog.

Udviklingen og væksten i hovedstadsregionen rækker dog ud over de investeringer, som er planlagt i den nationale Infrastrukturplan. Derfor er der behov for at fastlægge, hvilke yderligere indsatser og investeringer, der kan danne grundlag for eventuelle nye prioriterede fælles infrastrukturprojekter (VIP), der fremadrettet skal arbejdes med for hovedstadsområdet.

Infrastrukturplan 2035 er rullende og kan åbnes, hvis der er politisk flertal for det. Derfor skal der løbende være fokus på:

- 1) At realisere potentialerne i Infrastrukturplan 2035 for hovedstadsområdet, herunder at VIP projekterne fastholdes, at puljerne kommer til gavn i hovedstadsområdet (cykling, fremkommelighed, støj mm.) og at hovedstadsprojekterne i planen bliver gennemført hurtigst muligt.
- 2) At prioritere de videre skridt for projekter, som kun er med i Infrastrukturplanen i analyseform.
- 3) At KKR H og Region H kommer med en ny samlet vision og fortælling om mobiliteten i hovedstadsområdet. Visionen sætter den overordnede retning for fælles pejlemærker, en mobilitetsanalyse og endeligt en liste over særligt prioriterede mobilitets- og infrastrukturprojekter. Arbejdet foregår løbende og skal være klar, når nye forhandlinger og mobilitetsdrøftelser igangsættes forud for 2035.

Som støtte til udvælgelsen af nye VIP-projekter, foreslås det:

- At beslutte og tage udgangspunkt i et udfordringsbillede, en vision og nogle fælles pejlemærker for udvælgelse.
- At igangsætte en fælles analyse af mobiliteten i og på tværs af hovedstadsområdet, der kan kvalificere kommuners og regionens forslag og udpege nye behov.
- At anvende analyse og pejlemærker, som baggrund for den politiske proces omkring endelig udvælgelse af nye VIP-projekter.

Et grundlæggende kriterium er, at projekter og tiltag skal have tværgående relevans i hovedstaden og levere på ét eller flere af de fælles pejlemærker. Nedenfor er angivet strategiske pejlemærker og en ramme for at kunne sammenligne disse målsætninger på tværs af mange forskellige projekter.

Udfordringsbillede

Hovedstadsregionen er den region i Danmark, hvor trængslen er størst, og den stiger i takt med befolkningstilvæksten. Væksten i indbyggere og arbejdspladser betyder, at der skal håndteres 20 pct. flere rejser i 2035, hvilket lægger et pres på hele trafiksystemet. Trafik og mobilitet på tværs af Fingerplanen giver nye flaskehalse og sætter begrænsninger for geografis udvikling. Samlet viser tal fra analysen "[Trafikale scenarier for Hovedstadsområdet](#)", at i 2015 tilbragte bilisterne i hovedstadsområdet 16,7 mio. timer i trafikken på grund af trængsel, og prognoserne forudsiger en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035.

Tæt trafik i et område med højt befolkningstal medfører desuden, at op mod 50 pct. af landets støjplagede boliger ligger i hovedstadsområdet. Der er således et afgørende behov for også at imødekomme udfordringerne med støjplagede boliger og grønne områder udlagt til rekreative formål.

I hovedstadsregionen er potentialet væsentligt for at øge andelen af grønnere og sundere hverdagstransport, da pendlingsafstandene mange steder er relativt korte. Dertil kommer et behov for at fortsætte den grønne omstilling af transporten for at kunne levere på klimadagsordenen og 70%-målsætningen.

I regeringens Infrastrukturplan 2035 indgår en række projekter, som vil forbedre fremkommeligheden og sammenhængen i hovedstadsregionen. Både konkrete initiativer, der forventes udført, samt en række initiativer, der ønskes undersøgt nærmere. Herunder er 8 ud af 10 af KKR Hovedstadens 7 + 3 VIP infrastrukturprojekter afspejlet i planen. For at sikre at hovedstadsregionen fortsat prioriteres i udmøntningen af aftalen, er der udpeget tovholdere fra kommunerne/Regionen til at følge alle hovedstadsprojekterne og rapportere årligt. Derudover følger KKR-formandskabet, Embedsmandsudvalget for klima og infrastruktur samt KKR-sekretariatet løbende udviklingen i fht. Infrastrukturplan 2035.

Men der er yderligere behov for fortsat at styrke infrastrukturensamarbejdet i hovedstadsområdet. Derfor lægges der op til at fortsætte KKR Hovedstadens og Region Hovedstadens politiske fokus på fælles infrastrukturprioriteringer. Til at igangsætte den fælles drøftelse og udvælgelsen af hvilke infrastrukturprojekter, der kan og skal prioriteres tværkommunalt, foreslås en række pejlemærker, der er knyttet op på en overordnet vision.

Forslag til vision

Nedenfor er udkast til en fælles vision, der skal danne retning for det fremadrettede arbejde. Visionen kan også bruges i kommunikationsøjemed.

<p>Vision Hovedstadens kommuner og Regionen ønsker at samarbejde omkring infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger, som skal:</p>	
<p>Sikre bedre mobilitet og mindske trængsel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Så folk kan komme til og fra arbejde uden unødigt tidsspild • For at sikre vækst og udvikling 	<p>Sikre bæredygtige, klimavenlige løsninger</p> <ul style="list-style-type: none"> • For at reducere udledning af CO₂e • Der er cirkulære og reducerer brug af råstoffer
<p>Styrke en sammenhængende hovedstadsregion og et integreret arbejdsmarked</p> <ul style="list-style-type: none"> • Så der er gode kollektive transportmuligheder • For at sikre nem tilgængelighed til arbejdspladser, en mobil arbejdsstyrke og friere bevægelighed 	<p>Sikre, at hovedstaden fortsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed</p> <ul style="list-style-type: none"> • Så der er gode muligheder for aktiv transport – såsom cykling • Hvor trafikstøj, bl.a. langs de store veje, reduceres

Bag visionen ligger også en bevidsthed om, at Hovedstaden hænger tæt sammen med resten af Danmark og Sydsverige i Greater Copenhagen-metropolregionen, især er der en vigtig kobling til Region Sjælland.

Forslag til pejlemærker

Embedsmandsudvalget for klima og infrastruktur foreslår en række pejlemærker, som kan danne grundlag for det videre arbejde med fælles prioriterede infrastrukturprojekter. Nogle tiltag og projekter vil levere på alle eller flere af kriterierne på én gang, mens andre projekter måske vil bidrage til at fremme ét frem for andre.

1. Fælles og tværgående relevans i hovedstadsområdet
 - 1.1 Bred kommunal og regional effekt
 - 1.2 Projekter, som kommer mange indbyggere, arbejdspladser og geografiske områder til gavn
2. Styrke sammenhæng og fremkommelighed
 - 2.1 Mindsket rejsetid på veldefinerede rejser i hovedstadsområdet
 - 2.2 Nye transportformer og teknologisk innovation
3. Nedbringe CO2-udledning fra trafik og trafikinvesteringer
 - 3.1 Omstilling til grønnere drivmidler og transportformer
 - 3.2 Valg af mindre CO2-belastede infrastruktur-byggeprojekter
4. Øge folkesundheden
 - 4.1 Omstilling til cyklisme og andre sundhedsfremmende transportformer
 - 4.2 Mindske støj og partikelforurening
5. Bidrage til en mere attraktiv kollektiv transport
 - 5.1 Bedre adgang og høj kvalitet, samt en god rejseoplevelse
 - 5.2 Styrket sammenhæng mellem transportformer
6. Økonomisk bæredygtighed
 - 6.1 Høj samfundsøkonomisk rentabilitet
 - 6.2 Gennemskuelig projektøkonomi

Pejlemærkerne og deres og underpunkter bygger videre på en række af de centrale forhold, som der i det hidtidige arbejde omkring infrastrukturplanens projekter er blevet lagt vægt på.

Pejlemærkerne er som udgangspunkt af kvalitativ karakter, men kan vurderes på flere niveauer (fra helt simpelt "ja/nej" til egentlige avancerede samfundsøkonomiske beregninger)¹. På nuværende tidspunkt er det centrale ikke, at alle projektidéer kan og skal beregnes til sidste decimal, men at der anvendes en fælles ramme og forståelse omkring pejlemærkerne, ikke mindst ift. den politiske forankring/ejerskab og den tilknyttede kommunikation.

Mobilitetsanalyse for hovedstadsregionen

Ud over pejlemærkerne, indstilles det at der udarbejdes en tværgående mobilitetsanalyse for hele hovedstadsområdet som led i en kvalificering af og strategisk ramme for en fremtidig udvælgelse af prioriterede projekter samt til brug for kommunikation og strategiske greb.

Governance

For at understøtte analysens tværgående fokus på hovedstadsregionen og sikre fremdrift, foreslås hhv. et tværgående administrativt og et politisk ophæng.

Der oprettes en tværgående operativ arbejds-/projektgruppe med deltagere fra KKR Sekretariatet, Københavns Kommune og Region Hovedstaden, som også derudover kan inddrage Gate 21. Det foreslås at arbejdsgruppen udarbejder et udkast til projektbeskrivelse, tidsplan, scope mm. for analysen, der tager højde for det brede fællesskab på tværs af kommuner og regionen. Derudover tager projektbeskrivelsen udgangs-

¹ Pejlemærkerne kan i første omgang i Embedsmandsudvalget testes på f.eks. de 7+3 VIP-projekter, som grundlag for at vurdere pejlemærkernes anvendelighed.

punkt i vision og pejlemærker, når de er vedtaget, samt orienterer sig i forhold til evt. rammer og muligheder i forbindelse med bevillingerne. Embedsmandsudvalget for Klima og Infrastruktur følger løbende arbejdet.

Derudover foreslås det, at der oprettes en repræsentativ politisk styregruppe for analysen med medlemmer fra både kommuner og Regionen, for at sikre bredde og ejerskab for hele geografien. Yderligere skal styregruppen sikre tilbageløb i egne organisationer. Det indstilles at styregruppen består af KKR formandskabet, Regionsrådsformanden og en borgmester fra Københavns Kommune.

KKR Hovedstaden vil løbende blive orienteret, herunder skal KKR godkende projektbeskrivelsen.

Finansiering

Den fælles mobilitetsanalyse bliver finansieret i fællesskab af hhv. København og Regionen.

Københavns Kommune har afsat midler til at bidrage til den tværgående analyse på budgettet til 2023 og 2024. Af budgetnotatet fremgår det, at analysen skal udføres i samarbejde med KKR Hovedstaden og koordineres med de tværgående visioner for kommunerne/Regionen jf. ovenfor, ligesom der lægges op til at det endelige scope for analysen skal drøftes i KKR Hovedstaden.

Region Hovedstaden har ydermere afsat midler til den tværgående analyse i 2023.

3.6

Fælles prioriterede infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet (VIP)

TM274 Analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet



Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2023 om udarbejdelse af en Mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet. Behovet for en fælles analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet har medio 2022 været drøftet i KKR Hovedstaden-regi, og der er efterfølgende nedsat en arbejdsgruppe, som forventes at kunne fungere som projektgruppe/arbejdsgruppe for en kommende mobilitetsanalyse. Analysen vil således blive udført med inddragelse af de relevante kommuner og Region Hovedstaden og skal koordineres med eksisterende og evt. nye fælles visioner for mobiliteten på tværs af kommunerne/Regionen.

Analysen vil blandt andet tage afsæt i de Mobilitetsanalyser (BR 3. juni 2021), som Københavns Kommune fik udarbejdet i 2021.

Indhold

Mobilitetsanalysen har som overordnet formål at kortlægge mulighederne for hvordan og med hvilke greb trængslen og den samlede CO₂-udledning fra vejtrafikken i hovedstadsområdet kan reduceres. Analysen skal på et overordnet niveau se på mulighederne for at fremme kollektiv transport og aktiv transport (cykel og gang), samt mulighederne for at reducere støj og luftforurening samt skabe bedre byliv. Derudover vil der, som et gennemgående element i analysen, være fokus på hvilken effekt, de enkelte greb til CO₂-reduktion har for den generelle fremkommelighed. Da virkemidlerne til reduktion af CO₂ fra vejtrafikken og reduktion af trængsel på vejene kan være forskellige, og i visse tilfælde modsatrettede, vil der i forbindelse med analysen blive arbejdet med en række scenarier, der beskriver virkemidler og effekter i forhold til begge dele.

Set i lyset af situationen med mangel på brændstof og fokus på CO₂-udledning vil analysen især have fokus på forbedringer af alternativer til fossil biltrafik og begrænsning af fossil biltrafik. Det betyder, at der bl.a. vil være fokus på forbedringer for kollektiv trafik og aktiv transport, reduktion af fossil biltrafik på indfaldsvejene, roadpricing, parkér og rejs o.l. Det endelige scope for analysen skal drøftes i KKR Hovedstaden, men centrale emner i analysen forventes at være:

- Mulighederne for at fremme aktiv transport i hovedstadsområdet. Aktiv transport fremmer både CO₂-reduktion og andre vigtige fokusområder som støj, pladshensyn, luftkvalitet og anlægs- og driftsøkonomi.
- Kortlægning af mulighederne for at aflaste det eksisterende vejnet ved at begrænse den individuelle fossile bilkørsel.



- Fremme af kollektiv transport og samkørsel – samt forbindelserne til disse løsninger. Kollektiv transport er mere bæredygtigt og mindre støjende, og det aflaster det eksisterende vejnet.
- Omstilling til el. Det grønnere alternativ til privatbilisme og varetransport i benzin- og dieseldrevne køretøjer.

Analysen forventes opdelt i tre dele:

1. Kortlægning (modelberegninger) af trafik og trafikstrømme i hovedstadsområdet nu og frem mod 2035. Fx i trafikmodellen COMPASS.
2. Udpeging af strækninger/områder med særlige udfordringer eller særligt potentiale i forhold til at reducere CO₂, støj og luftforurening samt i forhold til at skabe bedre rammer for alternativer til fossil biltrafik.
3. Udpeging af centrale indsatser og greb, der kan reducere CO₂-udledningen fra vejtrafikken og fremme aktiv transport og kollektiv trafik i hovedstadsområdet.

Analysen udarbejdes af Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i tæt samarbejde med KKR-sekretariatet. Der afsættes i den forbindelse to årsværk, hvoraf det ene placeres i Økonomiforvaltningen, og det andet placeres i Teknik- og Miljøforvaltningen til projektledelse af rådgiveranalyser og samarbejde med KKR Hovedstaden.

Analysen vil have fokus på indsatser, der har effekt på tværs af kommunerne. Analyseens resultater skal blandt andet danne grundlag for det videre arbejde med at formulere nye mål på trafik- og mobilitetsområdet i Københavns Kommune.

Analysens resultater forventes forelagt politisk medio 2024 forud for forhandlingerne om Budget 2025. Sammen med analyseresultaterne præsenteres et forslag til, hvordan det fortsatte samarbejde mellem kommunerne og regionen kan organiseres.

Initiativet er en analyse, som ikke i sig selv har CO₂-effekter.

Juridisk forstudie

Der afsættes midler til en afdækning af kommunens juridiske handlerum og hjemmelsgrundlag for at udmønte de forskellige delelementer i nærværende budgetnotat i det omfang, at disse rækker ud over kommunegrænsen.

Det følger af kommunalfuldmagten, at hvor kommunerne overordnet set kan varetage hensyn til b.la. klima, miljø og mobilitet/trafik som udtryk for lovlige kommunale formål, er disse interesser begrænset af lokalitetsprincippet, hvorefter kommunerne som altovervejende udgangspunkt ikke kan varetage hensyn udenfor kommunen, som i en vis grad kommer andre end kommunens egne borgere til gavn. Da mobilitetsanalysen skal udføres med inddragelse af andre relevante kommuner og Region Hovedstaden, er der behov for en indledningsvis screening af kommunens handlerum, ligesom der skal indledes dialog med de eksterne parter om deltagelse i analysen med henblik på at afstemme adgang til og brug af data.

Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,0 mio. kr. i perioden 2023-2024. Initiativet har estimerede serviceudgifter på 0,7 mio. kr. årligt i 2023 og 2024. Desuden er der afsat et mindre beløb (25.000 kr.) til juridiske undersøgelser.

Initiativet forventes færdigt i maj 2024.



Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet</i>						
- Rådgiverbistand	Anlæg	1.000	1.000			2.000
- Juridisk bistand	Anlæg	25				25
- Intern projektledelse	Service	680	680			1.360
Udgifter i alt		1.705	1.680	0	0	3.385

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2023 p/l	Ud- valg	Bevilling	I/U	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	1.000	1.000			2.000	2.000*
- Juridisk bistand	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	25				25	25*
Anlægsudgifter i alt				1.025	1.000	0	0	2.025	2.025*
<i>Serviceudgifter</i>									
- Projektledelse	TMU	1000 Ordinær drift	U	340	340			680	
- Projektledelse	ØU	1118 - Økonomisk forvaltning	U	340	340			680	
Serviceudgifter i alt				680	680	0	0	1.360	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende					X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	
Adresse/lokaliitet: Bydækkende					

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

3.7

Justering af KKR Hovedstadens fælles uddannelsesstrategi

Fælles uddannelsesstrategi - KKR Hovedstaden - UDKAST

Uddannelser af høj kvalitet er afgørende for, at kommunerne har kvalificerede medarbejdere og også fremover kan rekruttere dygtige nyuddannede medarbejdere til velfærdsområderne.

Kommunerne i hovedstaden oplever aktuelt stigende rekrutteringsudfordringer, og i de kommende år forventes der en endnu større mangel på medarbejdere til de store velfærdsområder som eksempelvis sosu-assistent, sygeplejerske, pædagog og lærer. Det stiller store krav til de uddannelsesinstitutioner, der skal uddanne fremtidens velfærdsmedarbejdere. Men det stiller samtidig store krav til kommunerne, der også er "uddannelsesinstitutioner" og som er centrale i forhold til at sikre kvaliteten i grunduddannelserne og styrke rekrutteringen til velfærdsområderne.

KKR-Hovedstaden har derfor formuleret en overordnet strategi for de grunduddannelser, som kommunerne er centrale aftager på. Strategien retter sig mod følgende grunduddannelser:

- Læreruddannelsen
- Pædagoguddannelsen
- Sygeplejerskeuddannelsen
- Socialrådgiveruddannelsen
- Ergo- og fysioterapeutuddannelser
- Social- og sundhedsuddannelser (SOSU)
- Pædagogisk assistentuddannelse (PAU)

Formål

Formålet med strategien er at sætte retning for de overordnede, fælleskommunale ambitioner og mål på grunduddannelsesområdet og tydeliggøre kommunernes uddannelsesopgave og varetægelse af uddannelsesforpligtelsen. Da indsatsen finder sted i tæt samspil med uddannelsesinstitutioner og de studerende, formulerer strategien samtidig ambitioner for dette samspil og forventninger til uddannelsesinstitutionerne.

Målgruppe

Målgruppen for strategien er primært kommunerne i hovedstaden – herunder kommunalbestyrelserne, de KKR-udpegede repræsentanter i bestyrelser og uddannelsesudvalg samt de medarbejdere, der dagligt arbejder med uddannelsesopgaven i kommunerne. Sekundært rækker strategien desuden ud til uddannelsesinstitutioner, elever og studerende i hovedstadsområdet.

Strategiske pejlemærker på grunduddannelsesområdet

Forberedelse og overgangen til praktikforløb er afgørende for kvaliteten og sammenhængen i uddannelserne. Det er derfor centralt at tydeliggøre hvilke forventninger, der er til henholdsvis uddannelsesinstitutionerne, de enkelte kommuner og det fælleskommunale samarbejde med uddannelsesinstitutionerne.

I det følgende fremhæves pejlemærker for hvert område:

1. Den enkelte kommune

Udvikling af kvaliteten i velfærdsuddannelserne afhænger af, at kommunerne bidrager til at skabe bedre sammenhæng i vekseluddannelserne, og derfor skal der i den enkelte kommune arbejdes for at:

- Skabe arbejdsmæssige rammer, der giver nyuddannede mulighed for at bringe læring i spil, der både hviler på praksiserfaringer og evidens
- Sætte ledelsesmæssigt fokus på de krav, som stilles til uddannelsesinstitutionerne og kommunens egen uddannelsesforpligtigelse
- Udvikle rammer og vilkår for praktikken - herunder at sikre kvaliteten af elevers og studerendes læringsforløb og arbejdspladstrivsel i praktikken
- Stille praksisviden og -erfaring til rådighed for de teoretiske dele af uddannelsen
- Fremstille og positionere kommunerne som attraktive arbejdspladser

2. Uddannelsesinstitutionerne

Uddannelsesinstitutionerne har et særligt ansvar for at sikre kvaliteten i grunduddannelserne og skabe gode overgange fra skole til praktik. For at styrke udbuddet af kvalificeret arbejdskraft som matcher kommunernes kompetencebehov, er det fra et kommunalt perspektiv særligt vigtigt, at uddannelsesinstitutionerne arbejder for, at nyuddannede:

- er evidensinformerede og har kompetent handlingskapacitet
- har en tværfaglig forståelse for samspillet med andre faggrupper
- har gode kommunikative kompetencer til samarbejde med borgeren og andre faggrupper
- har viden innovation og betydning af udvikling af velfærdsopgaverne
- kan facilitere samarbejder, der kan mobilisere både borgerens og netværkets ressourcer.

3. Det fælleskommunale samarbejde

I samarbejdet mellem kommuner, uddannelsesaktører og studerende skal der arbejdes for at:

- Udvikle og styrke samarbejdsrelationer mellem uddannelsesinstitutioner, praktiksteder og studerende/elever via løbende dialog og interaktion – herunder større involvering af elever og studerende i forberedelse af praktikforløb
- Elever og studerende i højere grad forberedes på, hvad en kommunal ansættelse indebærer.
- Uddannelsesinstitutionerne er fortrolige med/har godt indsigt i kommunernes aktuelle opgaveløsning
- Udvikle tværgående og tværsektorielle praktikforløb for elever og studerende
- Velfærdsuddannelsernes status og omdømme styrkes

Aktuelle indsatser med afsæt i strategien

Aktuelt arbejder kommunerne med følgende indsatser, der spiller tæt sammen med den fælles uddannelsesstrategi:

Lokale uddannelsesstrategier

Alle kommuner arbejder med kvaliteten i uddannelsesopgaven med afsæt i lokale uddannelsesstrategier, som kommunerne i hovedstaden har udarbejdet i løbet af 2021-2022.

Evalueringsdata fra elever og studerende

Elever og studerende er helt centrale for den fremadrettede udvikling af grunduddannelserne. Data fra evaluering af elevers og studerendes praktikforløb peger på, at kvaliteten af den uddannelse, oplæring og praktikvejledning, der finder sted på de kommunale praktiksteder, har stor betydning for de studerendes samlede uddannelsesforløb og deres lyst til at vende tilbage til et praktiksted efter endt uddannelse. Kommunerne kan derfor med fordel anvende evalueringsdata til at forbedre den lokale praksis omkring modtagelse af elever og studerende – herunder at sikre høj kvalitet og kompetente vejledere.

Taskforce for uddannelse og rekruttering

I august 2022 er der etableret en fælleskommunal taskforce for uddannelse og rekruttering, der skal understøtte kommunernes arbejde med dette område, og som skal medvirke til at afprøve nye løsninger og tiltag, der kan øge optaget på uddannelser rette mod velfærdsområderne og forbedre kommunernes rekrutteringsmuligheder.

Strategisk samarbejde med uddannelsesinstitutioner og Region H

Der er i august 2022 etableret et justeret strategisk samarbejde mellem kommuner, Region H, Københavns Professionshøjskole og SOSU H, der med afsæt i data fra praktikforløb skal understøtte det videre samarbejde omkring kvalitet i uddannelser og praktik på velfærdsområderne.

3.8

Dimensionering på SOSO-området

KKR Hovedstaden – fordeling af lærepladser for 2023

	Social- og sundhedshjælpere		Social- og sundhedsassistenter	
	Dimensionering, 2022	Dimensionering, 2023	Dimensionering, 2022	Dimensionering, 2023
København	228	226	446	442
Frederiksberg	49	47	93	90
Ballerup	25	25	52	52
Brøndby	18	17	41	39
Dragør	8	8	18	18
Gentofte	38	38	87	86
Gladsaxe	32	31	70	67
Glostrup	12	12	25	24
Herlev	15	15	32	32
Albertslund	12	12	28	28
Hvidovre	23	22	52	49
Høje-Taastrup	20	21	48	48
Lyngby- Taarbæk	34	33	67	64
Rødovre	20	20	46	44
Ishøj	8	8	19	19
Tårnby	21	19	43	41
Vallensbæk	6	6	15	16
Furesø	21	22	46	47
Allerød	12	13	27	28
Fredensborg	20	21	45	46
Helsingør	37	37	78	78
Hillerød	25	25	52	52
Hørsholm	16	16	35	35
Rudersdal	36	35	74	72
Egedal	19	19	42	43
Frederikssund	25	27	54	56
Halsnæs	19	19	39	40
Gribskov	25	26	50	51
Bornholm	29	29	69	69
I alt	853	849	1793	1776

4.1

Udpegning af repræsentanter til Regions Hovedstadens opgaveudvalg Rejsen med bus, tog og cykler i Region Hovedstaden

KOMMISSORIUM

Til: Regionsrådet

Dato: 8. november 2022

Kommissorium for opgaveudvalg for rejsen med bus, tog og cykler i Region Hovedstaden

Baggrund

Regionsrådet har i forlængelse af konstitueringsaftalen den 7. december 2021 besluttet at nedsætte et opgaveudvalg på trafikområdet og udpeget tre regionsråds medlemmer til udvalget.

Marianne Frederik (Ø) er udpeget som formand, Sadek Al-Amood (F) som næstformand og Bergur Løkke Rasmussen (V) som medlem.

Formål

Region Hovedstaden har et mål om at sikre sammenhængende, pålidelige og grønne trafikforbindelser, når borgerne rejser til og fra job, uddannelse og fritidsaktiviteter.

I opgaveudvalget vil borgerne og politikerne sammen definere udfordringer og finde løsninger ved hverdagstransport, der kan gøre det lettere og mere attraktivt at bruge regionale busser og lokaltog. Ved at inddrage borgerne i planlægningen og udviklingen af den kollektive trafik og bruge deres konkrete erfaringer på området, kan deres værdifulde viden bidrage med nye ideer til bedre løsninger i den nuværende kollektive trafik og udvikling til fremtidens behov. Med udgangspunkt i tre overordnede temaer vil udvalget arbejde med ideer til at forbedre bl.a. forbindelse på tværs af regionen, kombinationsrejser og skift, indretningen af den kollektive trafik, transportmuligheder i både land- og byområder og forhold for de cyklende.

Forslag til temaer

Drøftelserne i opgaveudvalget tager udgangspunkt i de oplevelser, som borgerne har med at transportere sig med kollektiv trafik, og hvor regionen har myndighed til i samarbejde med kommuner og trafikselskaber at forbedre tilbuddene.

Såfremt opgaveudvalget har forslag til forbedringer eller gode idéer, der ligger uden for regionens myndighedsområde, vil det også kunne indgå i den endelige afrapportering til regionsrådet f.eks. i form af et bilag.

Opgaveudvalget vil overordnet beskæftige sig med borgerens samlede rejse på tværs af regionen og på tværs af private-, kollektive og delemobilitetsformer samt have fokus på, hvad der skal til for at skabe bedre sammenhængskraft. Tidligere studier og data omkring rejsende i den kollektive trafik viser desuden, at den største usikkerhed opstår i forbindelse med skift mellem transportformer.

Møderne og drøftelserne i opgaveudvalget foreslås struktureret efter følgende temaer:

Tema 1: Introduktion og rejsen *hen til* den kollektive trafik

Første møde i opgaveudvalget er todelt. Der vil i første del af mødet være en rammesætning af udvalgets formål og mødeform. Derudover drøftes udvalgsmedlemmernes motivation og ønsker til udvalgets arbejde samt behovet for inddragelse af viden for at finde frem til mulige løsninger.

I anden del af mødet vil udvalget drøfte første tema, som omhandler rejsen hen til den kollektive trafik. Rejsen hen til den kollektive trafik er en vigtig del af den samlede rejse og har betydning for, om man vælger at benytte kollektiv trafik. I dette tema vil vi gerne undersøge, hvilke erfaringer borgerne har på deres rejse hen til den kollektiv trafik. Hvad er vigtigt for borgerne for at vælge det kollektive? Er der f.eks. gode nok cykel- og gangstier samt cykelparkering? Er de attraktive og trygge nok? Er der kollektive trafikmuligheder i nærheden af, hvor de bor? Bruger de bilen, samkørsel eller cykel til det kollektive?

Tema 2: Rejsen *i* den kollektive trafik

I dette tema vil vi drøfte borgernes oplevelser på rejsen i den kollektive trafik. Hvad fungerer godt og mindre godt? Det kan f.eks. være med hensyn til hurtige direkte forbindelser samt informationer på tavlerne og i højttalere i busser og på stoppesteder, men også oplevelsen af omgivelserne, når der ventes på transportmidlerne, indretningen af busser mv.

Tema 3: Kombinationer mellem transportformer

I dette tema vil fokus være på forbedringsmuligheder i forhold til kombinationen af busser og tog med såvel egen bil og cykel som delecycler, deleløbehjul og samkørsel. Hvad skal der til for, at det bliver mere attraktivt at tage den kollektive trafik? Erfaringer kan f.eks. være i hvilke situationer eller hvilke steder, at muligheden for delecycler mm. vil medvirke til at gøre den kollektive trafik til et attraktivt alternativ til bilen.

Sidste møde: Opsamling og diskussion af anbefalinger

Opgaveudvalget drøfter opsamling fra de tre tidligere møder, og drøfter udkast til anbefalinger med henblik på den præsentation, der skal gives til regionsrådet.

Sammensætning af udvalget

Til udvalget bliver der valgt 12-15 borgere som medlemmer, der har konkrete erfaringer med kollektiv trafik i Region Hovedstaden. Borgerne forsøges udvalgt bredt på tværs af geografi, køn og alder.

Forslag til rekruttering:

- 1-2 borgere, der pendler mindre end 10 km til arbejde eller uddannelse og har erfaringer med eller har været nødt til at fravælge den kollektive trafik
- 1-2 borgere, der pendler mere end 20 km til arbejde eller uddannelse og har erfaringer med eller har været nødt til at fravælge den kollektive trafik.
- 1-2 borgere, der pendler mere end 30 km til arbejde eller uddannelse og har erfaringer med eller har været nødt til at fravælge den kollektive trafik
- 1-2 borgere, der har erfaringer med at benytte kollektiv trafik i fritiden indenfor 20 km mere end en gang om ugen.
- 1-2 borgere, der har erfaringer med at benytte kollektiv trafik i fritiden længere end 20 km flere gange om måneden.
- 1-2 borgere, der har erfaringer med letbane og lokaltog (pendler/ikke-pendler).
- 1-2 borgere, der har erfaringer med lokalbusser (pendler/ikke-pendler).
- 1-2 borgere, der ønsker at tage kollektiv trafik noget mere.
- 1-2 borgere, der er gangbesværede eller bruger kørestol.

Udover de 12-15 borgere er følgende politikere medlemmer af udvalget:

- Marianne Frederik (Ø), formand for udvalget.

- Sadek Al-Amood (F), næstformand for udvalget.
- Bergur Løkke Rasmussen (V).
- To kommunalpolitikere, der udpeges af KKR-Hovedstaden.

Der inviteres ligeledes yderligere interessenter og personer med særlig viden og relevante gæster fra blandet andet trafikskaber, mobilitetsudbydere, interesseorganisationer, forskere mm., hvor det giver mening i forhold til temaet.

Udvalgets opgave og arbejdsform

Udvalgets opgave er at foreslå konkrete anbefalinger til, hvordan Region Hovedstaden kan forbedre rejser med kollektiv trafik på tværs af regionen og i kombination med andre transportmidler. Udvalgets anbefalinger er rettet mod regionens opgaver på området og snitflader til andre myndigheder og samarbejdspartnere.

Der skal sikres koordination og sammenhæng i politikudviklingen til udvalget for trafik og regional udvikling, og resultatet kan f.eks. munde ud i anbefalinger til Budget 2024, regionens trafikbestilling eller principper for fremadrettet udvikling.

Udvalgets møder afholdes som udgangspunkt på Regionsgården i Hillerød. Der kan også aflægges besøg på andre relevante steder eller trafikknudepunkter. Møderne skal skabe en tæt dialog mellem borgere og politikere, og udvalget skal på møderne arbejde inddragende for at sikre, at relevante perspektiver og emner kommer i spil.

Tidsplan

Udvalget nedsættes i en periode på 2-3 måneder. Udvalgets første møde afholdes i første kvartal af 2023.

Opgaveudvalget forventer, at præsenterer sine anbefalinger til regionsrådet i foråret 2023.

Rekruttering af borgere vil gå i gang umiddelbart efter regionsrådets godkendelse af kommissorium.

Økonomi

Hvis udvalget kommer med forslag, der kræver finansiering, vil det kunne indgå i den almindelige budgetproces i regionen.

Borgere i udvalget modtager i lighed med forrige valgperiode diæter og godtgøres for transport. Som aftalt ved konstitueringen modtager regionsrådsmedlemmerne ikke vederlag for deltagelse i opgaveudvalgsmøder.